



Saisine  
du Conseil de Développement

par le Comité de pilotage  
des élus du Pays de Lorient

*Élaboration du SCOT  
du Pays de Lorient*

*Phase de concertation*

**Projet**

**d'Aménagement et de  
Développement Durable**

Avis et propositions  
du Conseil



# Préambule

Le conseil de développement s'est impliqué en 2005 en engageant une réflexion globale sur le Scot et sur son PADD.

Au moment de la concertation légale, le conseil a été sollicité officiellement par le syndicat mixte pour le SCOT du Pays de Lorient pour apporter ses réflexions à ce projet.

Les travaux d'élaboration du SCOT (diagnostic et connaissance du SCOT) ont été présentés au Conseil de développement dans le cadre de son assemblée plénière en février 2005, par le président du Syndicat Mixte pour le SCOT, Monsieur Norbert Métairie et par les maîtres d'œuvre de son élaboration.

Le PADD a fait l'objet d'une présentation par les techniciens du SCOT en avril 2005. Des séances de travail ont rassemblé les membres du conseil en avril et en septembre 2005.

Le conseil souhaiterait que ses recommandations soient prises en compte et notamment celles comprises dans l'avis sur l'avenir de la pêche, datant de juillet 2004.

Les travaux du conseil depuis l'élaboration de la charte en 2002, permettent d'intégrer les réflexions déjà exprimées ou en cours, dans cet avis :

- « Quel avenir pour la pêche au pays de Lorient dans le cadre communautaire ? »
- « Quel tourisme pour le pays de Lorient ? »
- « Quelles sont les conséquences du vieillissement de la population pour le Pays de Lorient ? »
- « Schéma d'aménagement urbain et portuaire et de la rade »
- « L'extraction des boues de la rade »

Au stade du PADD, avant l'élaboration définitive du SCOT, dans le cadre d'un projet nécessairement partagé, le conseil souhaite transmettre aux élus l'ensemble de ses observations.

# SOMMAIRE

- Les questions de fond
  - ✓ Le développement durable
  - ✓ Le périmètre
  - ✓ La dimension maritime
  
- Les questions sur le PADD
  - ✓ Les déplacements
  - ✓ L'énergie
  - ✓ Le foncier
  
- La gouvernance

**Contributions spécifiques des membres**

## ► LE DEVELOPPEMENT DURABLE

Les membres du Conseil de développement souhaitent que les notions de développement durable et soutenable soit plus fortement affirmées dans ce document de planification qui engage notre territoire pour les vingt prochaines années. De notre point de vue, ces principes qui nous engagent vis-à-vis des générations qui nous suivront doivent davantage être mises en exergue. Dans ce territoire, comme l'indique la charte, la qualité du développement est encore possible. C'est aussi un enjeu de différenciation du territoire.

Il nous semble que l'un des premiers principes qui régissent le SCOT est « **d'être économe** ».

Ce principe s'applique notamment à :

- L'énergie
- L'eau
- L'espace

## ► LE PÉRIMÈTRE

Le système urbain qui se construit autour d'une grande agglomération est complexe et s'inscrit dans des limites floues. Le rayonnement d'une agglomération inclut aussi bien les territoires des espaces ruraux proches, les agglomérations voisines, les complémentarités entre les villes moyennes et enfin les métropoles régionales (Rennes et Nantes) . Il n'y a plus de vraies frontières entre les territoires. L'élaboration du SCOT est l'occasion d'une réflexion stratégique qui dépasse les seuls aspects de gestion de l'espace du périmètre choisi. Il induit la nature des relations futures avec les autres espaces du périmètre choisi.

### **1 - Faiblesse du dispositif pour le Pays**

Le périmètre du SCOT est constitué des 24 communes de Cap l'Orient et de la Communauté de communes de Blavet Bellevue Océan. Nous déplorons que les 6 communes de la Communauté de communes de la Région de Plouay ne s'inscrivent pas dans ce Schéma.

Le Scot marque un pas important celui du dialogue entre les structures intercommunales et notamment les plus petites.

Le SCOT devrait pouvoir s'appliquer à l'ensemble du Pays, entité qui au niveau régional devient un échelon de projets incontournables.

Cela nous paraît indispensable, notamment pour les aspects suivants :

- **la gestion de l'eau.** Les communes de la Communauté de Communes de Plouay se situent sur les bassins versants du Scorff et du Blavet, à l'amont des prises d'eau alimentant l'ensemble de l'agglomération.

- **la gestion de l'espace.** Ce secteur essentiellement rural conserve une activité agricole importante. La gestion de la qualité environnementale et paysagère des espaces occupés par cette activité apparaît importante pour l'activité elle-même mais aussi pour leur implication dans l'activité touristique. Le travail de la commission environnement du conseil de développement nous montre que les flux touristiques entre la zone côtière et cette zone sont importants.

La réflexion sur l'arrière pays de l'agglomération porte sur les risques d'un passage mal maîtrisé d'un espace rural à un espace péri-urbain. Avec l'élaboration d'un Scot serait ainsi posé la place du maraîchage, des activités agricoles, des réserves forestières et des circulations pédestres et cyclistes. Les activités agricoles péri-urbaines ont leur spécificité qu'il convient de définir.

Ce territoire dispose d'un foncier attractif pour des familles qui ne trouvent pas ou ne peuvent pas se loger dans l'agglomération et la zone côtière pour des raisons budgétaires. A terme, **un déséquilibre social** pourrait fortement marquer le Pays.

Dans ce contexte Plouay présente les caractéristiques d'un pôle d'attractivité important dans le Pays de Lorient tant par ses services scolaires, ses commerces, son pôle d'emplois agroalimentaires et sa vie associative.

Le développement de l'urbanisation au nord de la voie express est un enjeu. Il est important de réserver des espaces pour des petits pôles d'activités techniques, facteurs d'équilibre du territoire. Le pays de Lorient se caractérise par un savoir-faire industriel et technique. Les nouvelles technologies ne requièrent pas systématiquement d'installations lourdes. La tertiarisation de l'industrie entraîne le besoin d'entreprises de services de petites tailles, souples et réactives. Elles trouveraient parfaitement leur place dans cette partie du pays de Lorient.

## **2- Mettre en place une réflexion « Inter-SCOT » notamment avec Quimperlé et Auray**

Le document nous semble insuffisamment évoquer les liens réels et potentiels avec les territoires voisins. Il s'agit de préparer les moyens d'harmoniser les politiques de gestion des espaces, d'articuler la densification urbaine, de définir l'inter modalité des transports et la nécessité de développer des pôles d'équilibre. Ce sont les questions de fond qu'il faudra partager avec les autres Scot.

Ces SCOT s'organisent autour du territoire « Bretagne sud » dans lequel les agglomérations sont à moins d'une demi-heure les unes des autres et forment un bassin de population relativement important. Même si aujourd'hui cette entité n'a pas de dessein, elle représente une réalité. Les complémentarités « vocationnelles », paysagères, culturelles et économiques sont manifestes dans le « continuum » Quimperlé-Vannes.

Les échanges que le conseil de développement a établis avec les conseils de développement des pays limitrophes nous confortent dans cette nécessité.

### **► LA DIMENSION MARITIME**

#### ***Introduire une nouveauté : la prise en compte de la plate-forme maritime***

Au regard de l'avis rendu par le Conseil sur *l'avenir de la pêche* et de ses travaux en cours sur le schéma "urbano-portuaire" de la rade et le type de tourisme pour le Pays, le conseil de développement pense qu'il est nécessaire d'aller au-delà du littoral et d'intégrer la plate-forme marine dans le périmètre du SCOT. Cela afin de préserver et de valoriser la biodiversité de cette zone d'intérêt pour le Pays.

Préserver les ressources maritimes ne suffit pas. Il faut travailler à la restauration de la ressource halieutique pour garder une économie de pêche côtière.

L'extension du Scot devrait favoriser la possibilité de maîtrise de la gestion des fonds sous-marins. Comme pour les autres espaces communs à des usages parfois contradictoires, cette plate-forme doit faire l'objet d'une gestion concertée, entre notamment préservation, pêche, extraction ou autre activité.

Le dossier actuel concernant le devenir des boues extraites de la rade est un des éléments incitants à cet élargissement. La réflexion engagée sur ce sujet conduit à envisager de mettre en place des «aires marines protégées » L'interdiction du "clapage" dans les zones humides y participe.

Le SCOT prend tout son sens dans cette dimension. Les interactions entre les bassins versants drainant les zones rurales, les estuaires et la zone maritime sont évidentes. A titre d'exemple, toutes les zones humides fluviales et maritimes sont à préserver.



### ► LES DEPLACEMENTS

Sur le thème des déplacements, les membres du conseil de développement observent un manque d'affirmation donnant la priorité à la diversification des modes de transports.

La lutte contre l'effet de serre, l'évolution prévue du coût des carburants imposent de prendre en compte fortement cette préoccupation.

Il est important de comprendre les besoins individuels urbains au regard de l'intérêt collectif dans toute étude concernant les déplacements.

Le Conseil souhaiterait que soit abordé la question de la circulation automobile et des infrastructures routières au niveau des dessertes littorales et de l'organisation du système des accès à l'agglomération (peut-on réfléchir à une possibilité de structuration des voies plus « rayonnante » ?)

En tout premier lieu, doivent être considérés les besoins spécifiques de certains utilisateurs, c'est-à-dire les plus faibles et plus vulnérables : enfants, personnes âgées ou « matures », personnes à faible revenu, handicapés, piétons, cyclistes...

**L'inter-modalité doit être envisagée du point de vue de la personne**, de façon à permettre à un individu ou à une famille d'aller d'un point à un autre de manière continue, en utilisant différents modes de transport de manière aussi efficace. Dans ces conditions, les transports collectifs dans leur conception actuelle et leur aménagement ne sont pas suffisants.

Cela supposerait en plus une articulation entre :

- des aires de stationnement autour des zones pour lesquelles existe une volonté d'y rendre l'automobile secondaire ;
- des modes de transport individuels ou en petit nombre offrant une diversité de solutions pour s'y rendre ;

Le réseau de transport en commun est par endroit peu compétitif par rapport à l'automobile (pas assez de liaisons directes, rapides).

Le Scot doit valoriser le réseau ferroviaire local dans la perspective d'un système de transport urbain et inter-urbain entre Quimperlé et Vannes.

Tout doit être engagé pour réduire la place de la voiture dans l'agglomération, surtout pour les déplacements contraints comme le « domicile/travail » ; « domicile/travail/école » ; « déplacements avec des personnes âgées ou des enfants » et en les rendant les plus aisés possibles.

Chaque nouvelle urbanisation résidentielle, commerciale ou industrielle devrait présenter un plan d'impact des transports.

Le transport maritime et le transport ferroviaire doivent être au centre de cette inter-modalité : le développement des transports sur la rade apparaît comme une priorité.

De même l'utilisation du transport ferroviaire de marchandise doit être intégrée dans la recherche de sites industriels « hors » bord de la rade pour gérer les liaisons entre port de commerce et sites de transformation industriels. Dans le PADD, le conseil remarque une faiblesse concernant les enjeux liés à la logistique.

## ► L'ENERGIE

Cet aspect est peu évoqué dans le PADD du SCOT, il mériterait de faire l'objet d'une approche spécifique. Le syndicat mixte pourrait mettre en œuvre les moyens nécessaires pour engager des études et des actions.

Le Pays de Lorient doit impérativement s'engager dans la gestion de ses besoins énergétiques. Cela doit se traduire concrètement par de nouvelles pratiques plus économes pour l'ensemble de ses acteurs : résidents, entreprises, collectivités...

Cela nous engage à rechercher aussi les potentiels énergétiques exploitables sur le territoire. Ces deux points devront à notre sens figurer dans les recommandations du Scot.

Les bio-énergies et toutes les technologies innovantes dans le domaine des matériaux biodégradables, des bio-composites, des biomatériaux... sont des atouts pour une stratégie de maintien et de développement de l'activité dans les zones rurales. Là aussi nous mesurons la dimension territoriale de ce domaine. Elles impliquent la recherche, l'agriculture et l'entreprise. L'université peut en être le pivot.

## ► LE FONCIER

La maîtrise foncière est au cœur des prescriptions. Le Conseil de développement souligne son accord avec la volonté énoncée d'optimiser l'occupation foncière.

En matière de logement, il s'agirait de partir de l'estimation globale des besoins en logements nouveaux sur l'ensemble du territoire SCOT. Le SCOT pourrait préconiser pour chaque commune des fourchettes de surfaces à urbaniser, en fonction des différentes hypothèses de densité.

Les programmes de construction, qu'ils soient résidentiels, commerciaux, artisanaux, sociaux...doivent être conduits en intégrant toutes les dimensions du développement durable : environnementale, sociale, économique, équitable. Ils doivent rechercher des solutions socialement acceptables dans un souci prioritaire d'économie de l'espace. Dans les zones d'activités, les espaces extérieurs privés (parking et espaces verts) pourraient être mutualisés et intégrés dans un plan d'aménagement global, dans un souci d'économie d'espace et de qualité des paysages.

Il en va également des occupations d'espace maritime. Le conseil s'interroge sur cette extension permanente des ports de plaisance. Le port à sec est présenté comme une alternative au port en eau mais il nécessite de l'espace. Les seuls espaces disponibles ont une autre vocation (militaire, pêche, commerce) Est-il possible de trouver une cohabitation ?.

Une politique d'anticipation foncière est indispensable, ainsi qu'une réflexion sur les formes d'urbanisation qui sont trop souvent limitées aux lotissements traditionnels. Le conseil propose de favoriser des solutions alternatives, de rendre les logements anciens plus attractifs et d'apporter plus d'attention au traitement des espaces publics. Les espaces, surtout dans les espaces périurbains manquent de lisibilité et de qualité. Il est souvent bien difficile de savoir clairement dans quel type d'espace on se situe quand on se déplace.

## ► ECONOMIE

Les membres du Conseil de développement souhaitent voir conforter les commerces et des marchés des centres des bourgs. Il faut pérenniser leur activité notamment en favorisant les circuits courts de distribution des productions agricoles du territoire, ce qui est possible dans l'espace péri-urbain. Compte tenu de la densité de surfaces commerciales en hypermarché, nous recommandons d'observer attentivement toute nouvelle implantation. Tout nouveau projet d'espace commercial devrait s'accompagner de propositions de services à la personne. Bien évidemment, l'intégration paysagère des bâtiments commerciaux et industriels est un élément de recommandation du Scot.

Si nous sommes en accord pour dire qu'il faut développer une économie qui s'appuie sur le savoir, il nous paraît important de soutenir les activités de production issues des savoirs-faire inscrits dans l'histoire industrielle du territoire. Dans cette logique, il convient de favoriser la transmission ou la reprise des entreprises. L'activité est bien souvent concentrée sur le littoral, le conseil souhaite qu'une réflexion intègre des activités spécifiques pour les territoires de l'arrière pays qui pourraient s'appuyer sur un pôle de ressources lié à l'artisanat, le bois, les énergies, l'éco-construction, et aux technologies « douces ».

A coté d'un volet traditionnel industriel, la tertiarisation a beaucoup progressé comme partout, avec le développement du tertiaire public, des services et le développement d'une économie résidentielle. Pour le Conseil, il semble qu'une économie sociale et solidaire, caractéristique de la personnalité de ce territoire, pourrait être valorisée et développée.

Au regard de ses travaux, le Conseil de développement préconise :

- une attention toute particulière à l'ensemble de la rade, espace stratégique du développement du territoire,
- une réflexion novatrice sur le nord de la RN 165.

## ► LA GOUVERNANCE

Comme l'indique les textes concernant la réalisation des SCOT, il s'agit d'un projet nécessairement partagé.

D'une manière générale pour que le SCOT ne reste pas lettre morte et en toute légalité, les PLU doivent être réalisés en compatibilité avec le SCOT. Aussi, le syndicat mixte doit se donner les moyens d'exercer une réelle étude de la compatibilité de chacun des PLU qui lui est présenté pour avis.

Parmi les acteurs associés à sa réalisation, le Conseil de Développement du Pays de Lorient tient à remplir sa mission, et donc à être un partenaire efficace dans l'ensemble des phases qui mèneront le SCOT à être effectif.

Depuis la loi SRU, le Scot doit pouvoir intégrer les réflexions qui auront cours lors de sa mise en œuvre par le syndicat mixte : engager des réflexions, suggérer des évolutions qualitatives. Il doit également comporter une phase d'évaluation. Pour toutes ces phases à venir, le Conseil souhaite être associé. De même qu'il pense qu'il est important qu'une participation citoyenne soit mise en place pour le suivi, par l'intermédiaire d'un dispositif d'association des habitants.

**- CONTRIBUTION SPECIFIQUE -**  
**MEMBRES DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT**

Claudine Marchadour  
**JEUNE CHAMBRE ECONOMIQUE**

- Octobre 2005 -

**Proposition de pistes de réflexions à intégrer  
dans le SCOT du Pays de Lorient**

Dans le cadre de la consultation du Conseil de Développement du Pays de Lorient

Pour une ville accessible à tous et adaptée aux populations futures:

**Il semble indispensable de prendre en compte le vieillissement de la population : les communes du pays de Lorient et tout particulièrement les communes côtières voient leur population de plus de 60 ans augmenter sensiblement.**

**Ce phénomène est dû :**

- **au vieillissement des habitants, car la durée de la vie s'allonge pour tous,**
- **à la difficulté de s'installer pour les jeunes à cause de la pression immobilière,**
- **à la migration importante de retraités des autres régions, qui s'installent durablement (même phénomène qu'aux alentours de Vannes)**

Intentions à intégrer dans le SCOT:

- Accompagner cette attractivité naturelle du pays de Lorient
- Programmer des structures de logements alternatives (médicalisées ou non) pour les personnes âgées à proximité des centres bourg, en relais de l'habitat traditionnel (le maintien dans le quartier de la personne âgée est toujours préférable car il facilite le maintien du lien social)
- Favoriser la mixité (sociale et générationnelle) par des petits logements et des collectifs destinés au étudiants ou aux « âgés »
- Aménager l'espace public des centres-villes et le rendre « accessible » (certains centres bourgs s'y prêtent particulièrement car ils bénéficient de terrains plats)
- Favoriser l'accessibilité des centres urbains, mais aussi des commerces, des équipements et des transports collectifs (définition de pôle ou de périmètre d'accessibilité ?)
- Favoriser l'adaptabilité dans l'habitat, informer le public et les acteurs des solutions d'aménagements à prévoir dans le parc de logement,

- Promouvoir un logement neuf accessible et adaptable, y compris pour l'habitat individuel, qui pourra évoluer en fonction des capacités de ses occupants,

Relayer ou intégrer les obligations nées de la loi du 11 février 2005 :

- Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune (article 45),
- Une commission communale (ou intercommunale) est créée pour l'accessibilité des personnes handicapées avec pour missions, entre autre : le constat de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports, et aussi le recensement de l'offre de logements accessibles... (article 46).

### **Maintien de la mixité sociale**

La pression du foncier renforce l'inégalité sociale. Le phénomène s'aggrave aujourd'hui sur le pays de Lorient, victime de son attractivité. Les communes côtières s'exposent à l'urbanisation croissante qui dégrade aussi le cadre de vie. Ploemeur, puis bientôt Guidel n'auront plus de terrains ou d'un coût prohibitif. La maison individuelle devient même inaccessible aux classes moyennes dans ces communes.

Pourtant de nouveaux lotissements sur les communes côtières continuent à se créer, par la transformation d'espace agricole en espace constructible. De plus en plus de lotissements ne sont accessibles qu'aux particuliers bénéficiant de hauts revenus. Le lotissement comme seul outil d'urbanisation ne génère pas d'habitat innovant, ni de mixité.

Intentions à intégrer dans le SCOT:

- Renforcer le blocage du développement du lotissement sur les communes côtières,
- Permettre aux classes moyennes et classes modestes de devenir propriétaires sur le pays de Lorient en impulsant des alternatives à la maison individuelle : collectif type immeuble-villas ou habitat intermédiaire dense, pour une meilleure occupation de l'espace,
- Prévoir aussi des périmètres où l'accession à la propriété sera possible pour tous sur des très petites parcelles, avec des logements en bande de petite taille (principe de la maison T3 ou T4 à moins de 100000€)

### **Rééquilibrer le développement du pays de Lorient en renforçant les potentialités du nord de la RN par rapport au sud ( la cote étant naturellement plus attractive)**

La pression foncière sur la côte accentue l'inégalité et la polarité Nord/Sud sur le territoire du pays. L'arrière pays se développera aussi mais avec un effet retard, lorsque la côte sera saturée.

Intentions à intégrer dans le SCOT:

- Anticiper la croissance des communes situées au nord de la Route Départementale, par un projet de développement urbain,
- Limiter le développement urbain sur la zone côtière et privilégier le renouvellement dans les centres bourgs avec une densification de l'habitat

- Lutter contre la pression foncière en impulsant de nouveaux centres de vie et de développement urbain (maillage logements-équipements-services-activités-espaces de loisirs) au nord de la RN
- Dynamiser l'arrière pays par la création de zones d'emploi nouvelles, accessibles depuis la RN (un projet type « zone franche » serait-il possible ?)
- Préserver une trame verte d'espace de loisirs et de promenade en protégeant des sites de qualité existants de part et d'autre de la RN, rive du Scorff et du Blavet entre autre...

### **Accompagner les mutations économiques et sociales**

Le « télétravail » se développe et apporte de nombreux avantages aux salariés mais aussi à la cité, entre autre:

- diminution des déplacements urbains quotidiens et des dépenses énergétiques,
- meilleure utilisation des réseaux de transports publics (+ de train, d'avion...), par des déplacements plus longs, moins fréquents, et à des horaires mieux répartis dans la journée hors des pics d'engorgement du matin et du soir,
- délocalisation des salariés : habitant loin de leur société mère, ils font revivre des zones d'habitats excentrées, et améliorent la répartition du logement sur le territoire,
- délocalisation de certaines activités (par exemple édition, informatique..) est possible dans des zones excentrées ou rurales, mais à forte qualité de vie.

Intentions à intégrer dans le SCOT:

- faciliter le télétravail et l'implantation d'activités par l'accès aux réseaux haut débits de toutes les zones d'urbanisation (d'activité et d'habitats) existantes et nouvelles

*Claudine Marchadour - Pour la Jeune Chambre Economique de Lorient – 26 octobre 2005*

**- CONTRIBUTION SPECIFIQUE -  
MEMBRES DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT**

**SEBNB BRETAGNE VIVANTE**

**QUELQUES PRECISIONS SUR LE PADD**  
*(version du 1er mars 2005)*

- Juin 2005 -

- Sur l'enjeu « poursuivre un développement maîtrisé des ports de plaisance »  
- **faut-il poursuivre cette extension de ports**, ou places portuaires ? (P 17)
- Sur les enjeux « d'aménagement du territoire économique » : rajouter optimiser l'existant : renouvellement au niveau **des friches industrielles** (P18)
- Sur l'objectif de « consolider les initiatives engagées pour une gestion intégrée du littoral » : cela n'est pas suffisant il faudrait rajouter **Natura 2000** (P26)
- Sur l'enjeu « affirmer plus de lisibilité aux vallées et cours d'eau » : rajouter **l'inventaire des zones humides** (P27)
- Sur l'enjeu préserver et enrichir la biodiversité » : rajouter **renforcer** les liaisons naturelles (p 31)
- Sur l'enjeu « gérer les eaux pluviales et prévenir les inondations » : rajouter **les zones tampons** en interdisant le drainage des zones humides (P32)



**CONTRIBUTION SPECIFIQUE  
MEMBRES DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT**

**ALAIN LE HENAFF**

- septembre 2005 -