

COMITE DE PILOTAGE SCOT DU 14 DECEMBRE 2007

COMPTE RENDU – ANNEXE 2

Le tableau suivant reprend, par thématique, les modifications du Document d'Orientations Générales validées par le comité de pilotage du SCOT.

La colonne de gauche reprend les paragraphes inscrits dans le document arrêté le 11 mai 2007. La colonne de droite fait apparaître les modifications du document (inscrites en italique souligné).

PARTIE ENVIRONNEMENT

- MODIFICATION DU PARAGRAPHE RELATIF AUX ESPACES PROCHES DU RIVAGE

Version du DOG arrêté le 11 mai 2007 (p 20, 21, 22 et 23)	Modifications validées par le comité de pilotage
Dans ce cadre le SCOT retient deux orientations. ➔ Identifier et prendre en compte des projets de développement en cours, stratégiques à l'échelle du Pays L'espace du Pays de Saint-Brieuc concerné par la Loi littoral recouvre une très grande diversité d'utilisation du sol, de paysages et de fonctions. Certaines fonctions sont essentielles à plusieurs titres à l'échelle du Pays et impliquent parfois de conforter « raisonnablement » l'urbanisation existante. ➔ Le SCOT reconnaît donc les différentes fonctions décrites ci-dessous comme stratégiques pour le territoire du Pays de Saint-Brieuc, et prend en compte les projets de développement en cours ou en projet cités, au titre de « secteur d'extension limitée de l'urbanisation ». <input type="checkbox"/> La fonction urbaine de l'agglomération briochine et des centres urbains des autres communes littorales est affirmée. Dans la mesure où les documents d'urbanisme en vigueur ont prévu des zones d'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage, elles sont reconnues en tant que telles par le SCOT. <input type="checkbox"/> La fonction balnéaire, récréative et touristique à laquelle participe tout particulièrement les stations touristiques et les ports de la Baie de Saint-Brieuc. Les projets suivants, qui nécessitent une extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage , sont identifiés par le SCOT. Cette liste n'est pas	<i>Dans ce cadre le SCOT souligne particulièrement 4 fonctions sur lesquelles les PLU devront être attentifs.</i> <i>L'espace du Pays de Saint-Brieuc concerné par la Loi littoral recouvre en effet une très grande diversité d'utilisation du sol, de paysages et de fonctions. <u>Certaines fonctions sont essentielles à plusieurs titres à l'échelle du Pays et impliquent parfois de conforter « raisonnablement » l'urbanisation existante, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires.</u></i> <i>- <u>La fonction urbaine de l'agglomération briochine et des centres urbains des autres communes littorales est affirmée.</u></i> <i>- <u>La fonction balnéaire, récréative et touristique à laquelle participe tout particulièrement les stations touristiques et les ports de la Baie de Saint-Brieuc.</u></i> <i>- <u>La fonction maritime et portuaire des communes littorales</u></i>

limitative et d'autres projets de ce type pourront voir le jour après l'approbation du SCOT et être mis en œuvre s'ils respectent les dispositions de la loi « littoral » et sont compatibles avec le SCOT.

Commune	Liste des équipements, ports et projets identifiés par le SCOT, dans le cadre des « secteurs d'extension limitée »
Pléneuf Val André	Extension, aménagement du port de plaisance de Dahouët et réaménagement urbain Extension du golf : agrandissement et projet de construction d'une piscine et d'un hôtel Plage de la Ville Berneuf : aménagement du site par l'implantation d'un poste de secours et de toilettes publiques, valorisation d'un parking en herbe Création d'une aire de camping car au lieu-dit Le Penhouet. Création d'un parc résidentiel de loisirs à La Jeannette.
Erquy	Réaménagement du port de plaisance et du pôle nautique en lien avec la réalisation du port de pêche
Plurien	Réaménagement urbain du secteur, situé en zone UB du Pos actuel de Plurien, en bordure (côté droit via « Les Sables d'Or ») de la D 34, à l'entrée des Sables d'Or, lieu-dit La Gare Extension du terrain de camping sur les parcelles actuellement classées en zone NATs du POS et située entre le terrain de camping actuel et le secteur construit de La Ville Boulin
Planguenoual	Port-Morvan : création d'un parking vert Jospinet : aménagement du site (création de toilettes publiques, d'un point d'informations touristiques...) Aménagement et extension du terrain de camping municipal
Morieux	Plage de Béliard : extension d'un parking existant, création de toilettes publiques
Hillion	Extension du camping de Lermot Restructuration de la Maison de la Baie
Plérin	Projet touristique du secteur de « Daniel », entre la Rue de Tournemine et la route des Rosaies Tournemine : aménagement léger pour le centre nautique, borne camping-car
Pordic	Aménagement de sites touristiques (parkings verts...) au Vau Madec, Port Jehan et Barillet Réhabilitation de la digue du Petit Havre
Binic	Projet de thalassothérapie avec un équipement hôtelier et une résidence de tourisme sur le site de La Rognouse Transfert du camping des Fauvettes Aménagements autour de la plage de la Banche Sanitaires sur le terre-plein des dériveurs, Esplanade de l'Aber Wrac'h Réhabilitation du petit poste de douane à l'extrémité de la Pointe de la Rognouse
Etables sur Mer	Aménagement de la plage du Moulin
Langueux	Aménagement du site de Boutdeville
Saint-Quay-Portrieux	Réhabilitation pension « Saint Louis de Gonzague » Réhabilitation du haut de la Plage des Châtelets Construction d'une aire de carénage pour le port

- La fonction agricole : il existe dans les espaces proches du rivage, plusieurs exploitations agricoles avec leurs sièges. Conformément aux orientations du SCOT qui souhaite préserver l'activité agricole, il est nécessaire de permettre à ces entreprises de réaliser les aménagements et constructions nécessaires pour assurer leur développement ou simplement leur mise aux normes.

	<i>Aménagement du terre plein du nouveau port</i>
<i>Saint-Brieuc</i>	<i>Réhabilitation du site de la Grève des Courses</i>
<i>Tréveneuc</i>	<i>Aménagement de la vallée de Kerpont et de Port Goret (création d'un parking vert notamment) Sanitaires sur le parking de Saint-Marc</i>

La fonction maritime et portuaire

Commune	Liste des industries, ports et projets identifiés par le SCOT
<i>Binic</i>	<i>Mise en eau partielle de l'avant port avec réalisation d'un seuil à marée et accès par une porte du type à effacement ou à ballast La réalisation d'un site de carénage dans la zone à marée Réalisation d'un site de carénage sur terre-plein avec moyens de manutention jusqu'à 25 tonnes La création d'un pôle nautique avec notamment la réalisation de bâtiments en dur pour une superficie de 250 m2 afin d'y créer un espace d'accueil pour le nautisme et la plaisance.</i>
<i>Erquy</i>	<i>Extension du port de pêche</i>
<i>Saint-Brieuc et Plérin</i>	<i>La mise à flot du port du Légué et les équipements qui y sont liés</i>

La fonction agricole

Il existe dans les espaces proches du rivage, plusieurs exploitations agricoles avec leurs sièges. Conformément aux orientations du SCOT qui souhaite préserver l'activité agricole, il est nécessaire de permettre à ces entreprises de réaliser les aménagements et constructions nécessaires pour assurer leur développement ou simplement leur mise aux normes.

➡ Préciser les conditions générales admettant des projets de développement à venir, dans les espaces proches du rivage

- ⇒ le citation des projets dans le SCOT n'exonère pas l'application de la règle contenue dans l'article L 146-4 du code de l'urbanisme qui dispose : « l'extension de l'urbanisation doit se réaliser soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement »
- ⇒ Les projets de développement dans les espaces proches du rivage pourront concerner :
- les extensions limitées de l'urbanisation déjà prévues dans les documents d'urbanisme en vigueur,
 - les projets nécessitant une extension de l'urbanisation et identifiés dans le paragraphe précédent intitulé « la fonction balnéaire et touristique » (les projets cités sont ceux qui nécessitent une extension de l'urbanisation, les autres projets ne nécessitent pas une inscription dans le SCOT pour leur réalisation)
 - les projets portuaires

- les projets liés à une exploitation agricole dont le siège est déjà situé en espaces proches du rivage

⇒ Ces développements seront subordonnés à l'insertion dans le paysage naturel et / ou urbain.

⇒ Toute extension ou création devra respecter les conditions suivantes :

- s'inscrire dans le paysage sans déborder sur des versants topographiques et visuels plus exposés à la vue (depuis le littoral et depuis la campagne) que ceux déjà urbanisés et ne débordant pas sur des sites de crêtes aux visions multiples

- se développer transversalement au rivage plutôt qu'en s'étalant en parallèle du rivage

La taille des extensions de l'urbanisation sera en rapport avec l'urbanisation locale, ses proportions, ses dimensions, son aspect, son architecture et la prise en compte des éléments végétaux caractéristiques du milieu naturel. Les délimitations relatives à l'expansion visuelle des constructions devront être très soigneusement étudiées et comparées dans le cas où plusieurs solutions de projet peuvent être envisagées. Le PLU devra préciser les règles d'urbanisation applicables aux extensions d'urbanisation situées dans les espaces proches du rivage. A défaut, cette urbanisation sera subordonnée soit à une modification soit à une révision simplifiée du PLU soit à la mise en œuvre d'une procédure d'aménagement concertée (ZAC).

- **LES COUPURES D'URBANISATION (PARAGRAPHE NON MODIFIE, P 18 DU DOG ARRETE)**

a) **« Ménager des coupures d'urbanisation », et veiller à leur traduction dans les documents d'urbanisme des communes**

Rappel du code de l'urbanisme (article L. 146-2).

«...les schémas de cohérence territoriale et les plan locaux d'urbanisme doivent prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation... »

➔ **Les coupures d'urbanisation sont des espaces naturels ou agricoles ni urbanisés ni aménagés situés entre deux parties urbanisées.** L'existence ancienne de constructions isolées ne leur enlève pas le caractère de coupure d'urbanisation.

Elles permettent une aération et une structuration du tissu urbain, elles peuvent remplir des fonctions récréatives ou contribuer au maintien et au développement des activités agricoles. Leur objectif principal est de maintenir des espaces ouverts sur la mer en évitant la constitution d'un front urbain continu.

➔ **Aucune urbanisation nouvelle ne peut être autorisée dans les coupures d'urbanisation**, hormis les infrastructures agricoles aux abords des sièges d'exploitation agricole existant déjà dans l'espace concerné, ainsi que les structures d'accueil légères et les zones de loisirs ou de pratique sportive, dans la mesure où ces derniers aménagements n'entraînent pas une imperméabilisation importante des sols avec une artificialisation importante des milieux (aires naturelles de camping, espaces de jeux...).

⇒ **Des coupures d'urbanisation (au sens de la loi littoral) significatives devront être maintenues entre les espaces urbanisés des communes littorales. Les PLU en précisent les limites, leur classement (en zone naturelle ou agricole) et leur vocation (agricole, paysager ou de loisirs).**

- LES ZONES HUMIDES

Version du DOG arrêté le 11 mai 2007 (p 23)	Modifications validées par le comité de pilotage
<p><u>a. Préserver les zones humides et leur fonctionnement</u></p> <p>Les « zones humides », au sens des articles L 211-1, L 211-1-1 et L 211-3 du Code de l'environnement assurent des fonctions essentielles pour le territoire. La relation amont/aval de ces espaces est primordiale. Le maintien et le bon fonctionnement des zones humides dépendent fortement de l'écoulement et de la circulation des eaux qui l'alimentent.</p> <p>➔ La prise en compte des zones humides et des cours d'eau dans les documents d'urbanisme est un gage de leur protection pérenne.</p> <p>⇒ <u>Dans l'attente du SAGE en cours d'élaboration sur le territoire</u>, la prise en compte des zones humides dans les documents d'urbanisme passera par les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les nouvelles zones d'urbanisation devront tenir compte des inventaires existants afin : <ul style="list-style-type: none"> - d'éviter toute nouvelle construction qui entraînerait la destruction d'une zone humide, - d'assurer le bon fonctionnement hydrographique en évitant l'imperméabilisation des sols en bordure des zones humides ou les travaux entraînant une modification des écoulements d'eau parvenant à la zone humide, • en l'absence d'inventaire, les communes devront démontrer que les projets urbains ne diminuent pas l'emprise des zones humides et ne perturbent pas leur fonctionnement hydrologique. <p>⇒ Les documents d'urbanisme des communes concernées, protègent les sites cités ci-dessus (sites à reporter en zone naturelle – N – dans les plans de zonage des communes concernées).</p>	<p><u>a. Préserver les zones humides et leur fonctionnement</u></p> <p>Les « zones humides », au sens des articles L 211-1, L 211-1-1 et L 211-3 du Code de l'environnement assurent des fonctions essentielles pour le territoire. La relation amont/aval de ces espaces est primordiale. Le maintien et le bon fonctionnement des zones humides dépendent fortement de l'écoulement et de la circulation des eaux qui l'alimentent.</p> <p>➔ La prise en compte des zones humides et des cours d'eau dans les documents d'urbanisme est un gage de leur protection pérenne.</p> <p>⇒ <u>Dans l'attente du SAGE de la Baie de Saint-Brieuc en cours d'élaboration sur une partie du territoire du Pays</u>, la prise en compte des zones humides dans les documents d'urbanisme passera par les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les nouvelles zones d'urbanisation devront tenir compte des inventaires existants afin : <ul style="list-style-type: none"> - d'éviter toute nouvelle construction qui entraînerait la destruction d'une zone humide, - d'assurer le bon fonctionnement hydrographique en évitant l'imperméabilisation des sols en bordure des zones humides ou les travaux entraînant une modification des écoulements d'eau parvenant à la zone humide, • en l'absence d'inventaire, les communes (<u>dans le cadre de leur PLU</u>) devront démontrer que les projets urbains ne diminuent pas l'emprise des zones humides et ne perturbent pas leur fonctionnement hydrologique. <p>⇒ <u>Certaines communes du Pays de Saint-Brieuc sont couvertes pour une partie ou pour la totalité de leur territoire par un autre SAGE que celui de la Baie de Saint-Brieuc.</u> <u>Le SAGE Blavet, arrêté le 16 février 2007, s'applique sur la commune du Vieux Bourg</u> <u>Le SAGE Vilaine, arrêté le 1^{er} avril 2003, s'applique sur les communes de La Harmoye, Lanfains, Saint-Brandan, L'Hermitage Lorge, Ploec sur Lié, Saint-</u></p>

Carreuc, Hénon, Plémy, Trédaniel et Trébry pour une partie de leur territoire et sur Le Bodéo et Langast pour la totalité de leur territoire.

⇒ Les documents d'urbanisme des communes concernées, protègent les sites cités ci-dessus (sites à reporter en zone naturelle – N – dans les plans de zonage des communes concernées).

- INTEGRATION D'UN PARAGRAPHE SUR LE TRAITEMENT DES DECHETS MENAGERS

2.3.3– Poursuivre une gestion durable des déchets

La gestion des déchets a connu ces dernières années de profonds changements. De nouvelles orientations législatives visant à une amélioration de l'environnement ont conduit à l'apparition de normes de plus en plus strictes sur la valorisation des déchets et leur enfouissement.

D'autre part, la production de déchets par les ménages ne cesse de croître.

Les collectivités compétentes en matière de collecte et de traitement des déchets sont donc contraintes de s'adapter et pour les dernières, de trouver de nouvelles solutions de traitement des déchets.

Le SCOT incite à poursuivre les actions visant, dans une optique de développement durable, à :

- réduire la production de déchets ménagers à la source,

- développer la collecte et le tri sélectif,

- favoriser la valorisation des déchets

- mettre en œuvre les solutions de traitement des déchets qui ne peuvent pas faire l'objet d'une valorisation (déchets résiduels et ultimes)

PARTIE HABITAT

- LE PARAGRAPHE RELATIF A LA REGLE DES 700 M² N'EST PAS MODIFIE (P 45 DU DOG ARRETE)

c. Favoriser la densité de l'urbanisation en créant de nouvelles formes urbaines

Le SCOT fixe des orientations relatives à la densité moyenne des opérations d'aménagement pour l'habitat hors équipements et infrastructures primaires.

- ⇒ Les communes veilleront dans leurs opérations d'aménagement à favoriser la diversité des formes urbaines (petits collectifs, maisons de ville, pavillon traditionnel...) dans une même opération d'urbanisme; au-delà de l'objectif de limiter l'étalement urbain, elle permet d'offrir aux ménages désireux de s'implanter sur la commune une diversité dans la taille des parcelles à construire et du type de logement à construire. Pour les communes littorales, cette diversification de l'urbanisation se fera en compatibilité avec leurs objectifs de développement stratégique en matière d'activités touristiques.
- ⇒ dans les lotissements, la superficie moyenne des lots accueillant des habitations individuelles ne doit pas dépasser 700 m².
- ⇒ les communes où la pression foncière est forte sont invitées à retenir dans leur document d'urbanisme une superficie moyenne plus faible favorisant la densification.
- ⇒ les communes privilégieront la requalification urbaine en particulier dans les bourgs et les centres-villes.

- HAMEAUX / VILLAGES DANS LE CADRE DE LA LOI LITTORAL

Version du DOG arrêté le 11 mai 2007 (p 46 et 47)	Modifications validées par le comité de pilotage
<p><u>c. Respecter les dispositions de la loi « littoral » sur les communes concernées</u></p> <p>Les communes littorales sont soumises à l'application de la loi « littoral ». Le SCOT, comme les PLU doit s'y conformer.</p> <p>Dans ce cadre, une définition du hameau et du village est établie.</p> <p><u>Qu'est ce qu'un village ?</u> C'est un ensemble d'habitations organisé autour d'un noyau traditionnel, assez important pour avoir une vie propre, comportant un ou plusieurs bâtiments offrant des services de proximité – administratifs, culturels ou commerciaux – tout au long de l'année.</p>	<p><u>c. Respecter les dispositions de la loi « littoral » sur les communes concernées</u></p> <p><u>Les communes littorales sont soumises à l'application de la loi « littoral ». Le SCOT, comme les PLU doit s'y conformer.</u></p> <p><u>Le développement urbain des villages</u> <u>Le SCOT adopte la définition de la loi littoral pour caractériser le village :</u> <u>C'est un ensemble d'habitations organisé autour d'un noyau traditionnel, assez important pour avoir une vie propre, comportant un ou plusieurs bâtiments offrant des services de proximité – administratifs, culturels ou commerciaux – tout au long de l'année.</u> <u>Ce qui caractérise le village en termes de composition, c'est son unité. Unité par la</u></p>

Ce qui caractérise le village en termes de composition, c'est son unité. Unité par la continuité du bâti, par son organisation et son implantation spatiale le long des voies et des espaces publics.

Qu'est ce qu'un hameau ?

Il s'agit d'un petit groupe d'habitations, pouvant comprendre d'autres type de constructions, isolé et distinct du bourg ou du village. Il faut distinguer les hameaux des bâtiments isolés et implantés de façon anarchique (mitage).

Ce qui caractérise le hameau, c'est le regroupement des constructions dans une organisation spatiale relativement modeste mais dont la structure est clairement identifiée.

Qu'est ce qu'un hameau nouveau intégré à l'environnement ?

Un hameau nouveau, à l'image d'un hameau traditionnel, pourra rassembler un certain nombre de constructions regroupées, à usage d'habitation, d'activités ou de services.

Il pourra être construit dans un site vierge ou à partir de quelques bâtiments isolés existants. Il est nécessaire qu'un plan d'ensemble doive être établi, c'est-à-dire un projet qui précise l'implantation, les volumes et l'architecture des constructions ainsi que l'aménagement des espaces extérieurs en fonction du paysage environnant. Ce projet sera traduit dans les orientations d'aménagement et dans le règlement du PLU.

Selon la loi littoral, l'extension de l'urbanisation dans les communes littorales doit se réaliser en continuité des agglomérations et villages existants, ou sous forme de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement (article L 146.4 du code l'urbanisme):

- **Sont considérées comme extension de l'urbanisation : la création d'un quartier nouveau, l'extension ou le renforcement significatif de l'espace déjà urbanisé, la modification de façon importante des caractéristiques d'un quartier existant.**
- **Ne sont pas considérées comme extensions de l'urbanisation, les simples opérations de construction à l'intérieur du tissu urbain existant. Il est également possible, sans que ce ne soit une extension de l'urbanisation, de densifier des quartiers existants dans le respect des hauteurs et caractéristiques des lieux.**

Afin de conjuguer durablement la protection des espaces littoraux et le développement urbain local en tenant compte des objectifs de cohésion sociale et territoriale il est souhaitable de rechercher des possibilités d'urbanisation, en arrière des espaces proches du rivage et si nécessaire dans le cadre d'une réflexion intercommunale.

⇒ Toute zone d'urbanisation nouvelle de plus de 1 hectare devra faire l'objet d'analyses préalables dans les domaines suivants :

- l'insertion dans le site,
- la prise en compte de la structuration des dessertes, la création des réseaux de déplacement doux et la sécurisation des liaisons

continuité du bâti, par son organisation et son implantation spatiale le long des voies et des espaces publics.

⇒ l'extension de l'urbanisation dans les villages est possible, de façon limitée, sous réserve d'un strict respect de la réglementation en vigueur et en tenant compte des dispositions environnementales prévues dans le présent document.
⇒ sont considérées comme extensions de l'urbanisation : la création d'un quartier nouveau, l'extension ou le renforcement significatif de l'espace déjà urbanisé, la modification de façon importante des caractéristiques d'un quartier existant.

Le développement urbain des hameaux

Le SCOT adopte la définition de la loi littoral pour caractériser le village :

Il s'agit d'un petit groupe d'habitations, pouvant comprendre d'autres type de constructions, isolé et distinct du bourg ou du village. Il faut distinguer les hameaux des bâtiments isolés et implantés de façon anarchique (mitage).

Ce qui caractérise le hameau, c'est le regroupement des constructions dans une organisation spatiale relativement modeste mais dont la structure est clairement identifiée.

⇒ l'extension de l'urbanisation dans les hameaux n'est pas possible

⇒ Ne sont pas considérées comme extensions de l'urbanisation, les simples opérations de construction à l'intérieur du tissu urbain existant. Il est également possible, sans que ce ne soit une extension de l'urbanisation, de densifier des quartiers existants dans le respect des hauteurs et caractéristiques des lieux.

Le cas particulier des hameaux intégrés à l'environnement

Un hameau nouveau, à l'image d'un hameau traditionnel, pourra rassembler un certain nombre de constructions regroupées, à usage d'habitation, d'activités ou de services.

Il pourra être construit dans un site vierge ou à partir de quelques bâtiments isolés existants. Il est nécessaire qu'un plan d'ensemble doive être établi, c'est-à-dire un projet qui précise l'implantation, les volumes et l'architecture des constructions ainsi que l'aménagement des espaces extérieurs en fonction du paysage environnant. Ce projet sera traduit dans les orientations d'aménagement et dans le règlement du PLU.

⇒ l'extension de l'urbanisation sous forme de hameau nouveau intégré à l'environnement est possible

Selon la loi littoral, l'extension de l'urbanisation dans les communes littorales peut également se réaliser en continuité des agglomérations (article L 146.4 du code l'urbanisme).

Afin de conjuguer durablement la protection des espaces littoraux et le développement urbain local en tenant compte des objectifs de cohésion sociale et territoriale il est souhaitable de rechercher des possibilités d'urbanisation, en arrière des espaces proches du rivage et si nécessaire dans le cadre d'une réflexion intercommunale.

<ul style="list-style-type: none"> ○ la prise en compte des zones humides ○ l'adaptation du système d'assainissement au projet ○ la prise en compte de l'activité agricole : protection des ensembles cohérents des exploitations agricoles 	<p><u>⇒ Toute zone d'urbanisation nouvelle de plus de 1 hectare devra faire l'objet d'analyses préalables dans les domaines suivants :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>l'insertion dans le site,</u> ○ <u>la prise en compte de la structuration des dessertes, la création des réseaux de déplacement doux et la sécurisation des liaisons</u> ○ <u>la prise en compte des zones humides</u> ○ <u>l'adaptation du système d'assainissement au projet</u> ○ <u>la prise en compte de l'activité agricole : protection des ensembles cohérents des exploitations agricoles</u>
--	--

- LE PARAGRAPHE RELATIF AU LOGEMENT SOCIAL EST MODIFIE (BUREAU SYNDICAL DU 7 DECEMBRE 2007)

Version du DOG arrêté le 11 mai 2007 (p 46 et 47)	Modifications validées par le comité de pilotage
--	---

<p>c. En imposant la construction de logements sociaux dans les opérations nouvelles</p> <p>⇒ A l'exception des communes dont la proportion de logements sociaux est déjà supérieure à 20%, les documents d'urbanisme devront prévoir que toute nouvelle opération d'aménagement ou de construction de plus de 8 logements comportera au moins 20% de logements sociaux. Les logements sociaux comprennent ceux définis par l'article L 302-5 du Code de la Construction et de l'Habitation ainsi que ceux définis à l'article L 351-2 1°) du même Code. Cette exigence peut être renforcée dans les documents d'urbanisme locaux.</p> <p>⇒ En cas de difficultés techniques liées à la spécificité d'une opération, la commune recherchera un accord avec l'aménageur permettant l'implantation des logements locatifs aidés à proximité de cette opération.</p> <p>Il est rappelé que l'offre en logement social tient également compte d'une offre adaptée aux personnes à mobilité réduite, et que les problématiques liées (mise aux normes des logements, accessibilité, desserte en transports collectifs, offre de stationnement) devront être prise en compte. De ce fait, la priorité sera donnée à la localisation de l'offre de ce type de logements en centre-ville ou centre-bourg.</p> <p>Il est rappelé que la localisation des logements sociaux doit privilégier la desserte en transports collectifs, l'accès aux équipements et services de proximité ainsi qu'aux principales zones d'emplois. Les PLH devront veiller au respect de ces principes ;</p> <p>Il est recommandé aux EPCI de se doter de la compétence habitat et d'initier l'élaboration de PLH sur leurs territoires, afin que les communes concernées engagent elles-mêmes cette réflexion et définissent leurs objectifs ainsi qu'un programme d'action ;</p>	<p>c. En imposant la construction de logements sociaux dans les opérations nouvelles</p> <p><u>Le constat d'une insuffisance de logements sociaux ainsi que leur mauvaise répartition sur le territoire (voir annexe 11) encourage le SCOT à se doter d'orientations ambitieuses en la matière.</u></p> <p>⇒ A l'exception des communes dont la proportion de logements sociaux est déjà supérieure à 20%, les documents d'urbanisme devront prévoir que toute nouvelle opération d'aménagement ou de construction de plus de 8 logements comportera au moins 20% de logements sociaux. Les logements sociaux comprennent ceux définis par l'article L 302-5 du Code de la Construction et de l'Habitation ainsi que ceux définis à l'article L 351-2 1°) du même Code. Cette exigence peut être renforcée dans les documents d'urbanisme locaux.</p> <p>En cas de difficultés techniques liées à la spécificité d'une opération, la commune recherchera un accord avec l'aménageur permettant l'implantation des logements locatifs aidés à proximité de cette opération.</p> <p>L'offre en logement social tient également compte d'une offre adaptée aux personnes à mobilité réduite, et que les problématiques liées (mise aux normes des logements, accessibilité, desserte en transports collectifs, offre de stationnement) devront être prise en compte. De ce fait, la priorité sera donnée à la localisation de l'offre de ce type de logements en centre-ville ou centre-bourg.</p> <p>La localisation des logements sociaux doit privilégier la desserte en transports collectifs,</p>
--	---

<p>L'harmonisation – actualisation des PLH existants devra être réalisée dans des délais rapprochés. Elle devra comporter des compléments pour les secteurs du Pays de Saint-Brieuc restant non couverts par un PLH.</p>	<p>l'accès aux équipements et services de proximité ainsi qu'aux principales zones d'emplois. Les PLH devront veiller au respect de ces principes ; Il est recommandé aux EPCI de se doter de la compétence habitat et d'élaborer un PLH sur leur territoire, afin que les communes concernées engagent elles-mêmes une réflexion sur le logement social et définissent leurs objectifs ainsi qu'un programme d'action ; L'harmonisation – actualisation des PLH existants devra être réalisée dans des délais rapprochés. Elle devra comporter des compléments pour les secteurs du Pays de Saint-Brieuc restant non couverts par un PLH.</p>
--	--

Annexe 11 : SITUATION DU LOGEMENT SOCIAL SUR LE TERRITOIRE DU PAYS DE SAINT BRIEUC

Le tableau ci-dessous fait apparaître la situation du logement social sur le territoire du pays de Saint-Brieuc, par structures intercommunales, sous 2 angles différents :

- le nombre de logements sociaux existant et leur densité en 2007
- le nombre de logements sociaux manquants selon une hypothèse où les communes soumises à l'obligation d'une proportion de 20 % de logements sociaux respecteraient cette obligation et où les autres communes se fixeraient l'exigence d'atteindre 10 % de logements sociaux

EPCI	Etat actuel		Nombre de logements sociaux à atteindre et à construire selon les hypothèses suivantes : 20% de logements sociaux sur les communes concernées par l'article 55 de la loi SRU 10% de logements sociaux pour les autres communes	
	Total logements sociaux	Densité logement social	Nombre logements sociaux à atteindre	Nombre de nouveaux logements sociaux à construire
CABRI	7 566	15,5%	9 727	1 410
CDC Centre Armor Puissance 4	163	5,4%	303	140
CDC Côte de Penthièvre	152	2,4%	622	470
CDC de Moncontour	132	3,2%	407	275
CDC de Quintin	384	9,7%	395	11
CDC du Sud Goëlo	250	4,1%	615	365
Lamballe Communauté	570	5,9 %	966	396
TOTAL Pays de Saint-Brieuc	9 217	11,27 %		3 068

- QUANTITATIF DE LOGEMENTS A PREVOIR

Voir le texte du compte-rendu pour la modification du tableau de la page 51

Version du DOG arrêté le 11 mai 2007 (p 50 et 51)	Modifications validées par le comité de pilotage
<p>3.3.6 – Prévoir un quantitatif des besoins en logement et en espace</p> <p>Le quantitatif de logements indiqué ci-dessous par secteur est indicatif et constitue un objectif à atteindre. Cette estimation est basée sur une projection théorique issue du diagnostic et des évaluations INSEE (RGP 1999 – modèle OMPHALE).</p> <p>Les données récentes indiquent que la pression sur la zone littorale et rurale est forte et pourrait, si elle se poursuit, conduire à un dépassement de l’hypothèse de travail retenue dans le PADD et sur laquelle sont fondées les orientations présentées ci-dessous.</p> <p>Le quantitatif de logements pourra donc être réévalué par le Syndicat de Pays à mesure de l’évolution réelle de la population observée.</p> <p>Le Syndicat Mixte du Pays veillera à ce qu’une opération de densification significative accompagne le dépassement éventuel du nombre de logements prévus, pour les secteurs sous pression.</p> <p>Les superficies en hectares indiquées dans le tableau ci-dessous (4^{ème} colonne) comprennent la surface liée à la construction des logements et les surfaces dédiées à la voirie, les espaces verts et les équipements publics.</p> <p>Les estimations en termes de logements et de consommation d’espace proposés ci-après concernent la période allant de 1999 à 2020. Une part importante des besoins a donc déjà été satisfaite en 2007.</p> <p>Ces chiffres ont une valeur indicative. Les structures intercommunales du Pays sont incitées à les répartir par commune ou à les revoir pour les réajuster aux réalités du terrain. Ceci peut se faire dans le cadre d’un PLH ou de schémas indicatifs de développement définis au paragraphe 3.2.3 ci-dessus.</p>	<p>3.3.6 – Prévoir un quantitatif des besoins en logement et en espace par secteur géographique</p> <p><u>⇒ Le quantitatif de logements indiqué est indicatif et constitue un objectif à atteindre. Les structures intercommunales du Pays sont incitées à les répartir par commune ou à les revoir pour les réajuster aux réalités du terrain. Ceci peut se faire dans le cadre d’un PLH ou de schémas indicatifs de développement définis au paragraphe 3.2.3 ci-dessus.</u></p> <p><u>Les données récentes indiquent que la pression sur la zone littorale est forte et pourrait, si elle se poursuit, conduire à un dépassement de l’hypothèse de travail retenue dans le PADD et sur laquelle sont fondées les orientations présentées ci-dessous.</u></p> <p><u>Le quantitatif de logements pourra donc être réévalué par le Pays à mesure de l’évolution réelle de la population observée.</u></p> <p><u>⇒ Cette estimation est basée sur une projection théorique de la population par l’INSEE. Le détail des chiffres est présenté dans le PADD.</u></p> <p><u>⇒ Ces prévisions concernent une période allant de 2006 à 2020. Une partie des besoins en foncier est déjà prévue dans les documents d’urbanisme communaux.</u></p> <p><u>⇒ Les superficies en hectares indiquées dans le tableau ci-dessous (4^{ème} colonne) comprennent la surface liée à la construction des logements et les surfaces dédiées à la voirie, les espaces verts et les équipements publics. Il est convenu de les multiplier par 2 pour assurer la fluidité du marché immobilier.</u></p>

PARTIE DEPLACEMENT

Version du DOG arrêté le 11 mai 2007 (p 52, 53, 54, 55)	Modifications validées par le comité de pilotage
<p>4.1.2 - Distribuer la compétence « Transport » et organiser la desserte du territoire</p> <hr/> <p>Seules des recommandations peuvent être faites en matière de transports collectifs, car il est à la charge des collectivités compétentes d'assurer cette mise en œuvre. Le SCOT insiste sur les principaux axes constitutifs d'un réseau à l'échelle du Pays de Saint-Brieuc qu'il s'agira de construire à l'échéance 2020.</p> <hr/> <p>→ Les EPCI pourront se doter de la compétence transport, ou collaborer avec les autorités organisatrices de transports existantes (Conseil Général notamment), afin d'organiser et de financer l'offre en Transport Collectif sur leur territoire.</p> <p>→ Le schéma ci-dessus indique les lignes intercommunales à réaliser en priorité, véritables colonnes vertébrales de chaque réseau envisagé ici par « secteur » ; ce qui implique à terme de fonctionner avec cinq « sous - réseaux » complémentaires.</p> <p>Trois réseaux existent déjà :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le réseau Ti'bus du Conseil Général - Le réseau « tub » de la CABRI - Le réseau de transports à la demande mis en place par « Lamballe Communauté » <p>Trois réseaux sont à créer, en regroupant au besoin des intercommunalités appartenant au même secteur, afin de constituer trois autorités organisatrices distinctes, soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Un réseau pour l'ensemble du « littoral Est » ➤ Un réseau pour l'ensemble du « littoral Ouest » ➤ Un réseau pour l'ensemble de la « zone rurale sud » (qui permettra de prolonger et de conforter les initiatives locales d'organisation de transports à la demande) <p>→ Dans la réflexion sur les transports collectifs du Pays, les autorités organisatrices devront prendre en compte les relations existant avec les territoires voisins (notamment avec le pays de LOUDEAC pour le sud du pays, mais également avec les territoires des pays de GUINGAMP et de DINAN).</p>	<p>4.1.2 - Organiser la desserte du territoire en transports collectifs performants</p> <hr/> <p><u>Le SCOT insiste sur les principaux axes constitutifs d'un réseau à l'échelle du Pays de Saint-Brieuc qu'il s'agira de construire à l'échéance 2020.</u></p> <p><u>⇒ Les autorités organisatrices de transports existant sur le territoire du Pays de Saint-Brieuc sont :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>la Région Bretagne</u> - <u>le Département des Côtes d'Armor</u> - <u>la Communauté d'agglomération briochine – CABRI</u> - <u>la communauté de communes « Lamballe Communauté »</u> <p><u>⇒ Les EPCI collaboreront avec les autorités organisatrices de transports existantes (Conseil Général notamment), afin d'organiser et de financer l'offre en transport collectif sur leur territoire.</u></p> <p><u>⇒ Le schéma indicatif du PADD intitulé « favoriser les échanges et l'intermodalité sur le territoire » mentionne les dessertes à réaliser en priorité et qui concernent :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>l'ensemble du littoral Ouest en s'appuyant sur la ligne existante organisée par le Conseil Général</u> - <u>l'ensemble du littoral Est</u> - <u>la zone rurale sud en prolongeant et confortant les initiatives locales d'organisation de transports à la demande</u> <p><u>Quatre services existent déjà :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>le service Ti'bus du Conseil Général</u> - <u>Le service « tub » de la CABRI</u> - <u>Le service de transports à la demande mis en place par « Lamballe Communauté »</u> - <u>Le service de transports à la demande mis en place sur les communautés de communes de Moncontour, de Centre Armor Puissance 4 et de Quintin</u> - <u>Le service de transport de personnes âgées et/ou de personnes handicapées de la commune de Saint-Quay-Portrieux</u> <p><u>Les secteurs littoraux pourront réfléchir à articuler, autour des lignes de transport collectif existantes, des services de transport à la demande.</u></p> <p>→ Dans la réflexion sur les transports collectifs du Pays, les autorités organisatrices et les communautés de communes devront prendre en compte les relations existant avec les territoires voisins (notamment avec le pays de LOUDEAC pour le sud du pays, mais également avec les territoires des pays de GUINGAMP et de DINAN).</p>

a. Améliorer le système de transports urbains de l'Agglomération de Saint-Brieuc.

- Sur la zone centrale du territoire, la priorité est donnée à un système de transport collectif efficace.
- Le réseau TUB de la Cabri et ses évolutions prévues par le PDU sont repris par le SCOT, en intégrant la réalisation du projet TEO (Transport Est – Ouest en Site Propre).
- Une étude devra être engagée concernant la possibilité de créer, à partir des terminus de TEO, des liaisons rapides afin d'assurer les connexions vers les pôles préférentiels de développement de l'urbanisation prévus par les PLU des communes et le projet global de territoire du SCOT (Partie 1). On citera notamment les extensions Est et Ouest vers *Plérin – centre et la gare d'Yffiniac*.
- Une intensification des fréquences des lignes situées dans le noyau urbain central de Saint-Brieuc (voir schéma ci-dessus) permettra d'assurer un niveau d'offre suffisamment compétitif à la voiture sur ces zones denses du territoire.
- La mise en place de dessertes en transports collectifs, hors Saint-Brieuc, adaptée aux trajets réellement constatés (les lignes concentriques ne correspondent pas à tous les besoins) des habitants devra être étudiée.

a. Améliorer le système de transports urbains de l'Agglomération de Saint-Brieuc.

- Sur la zone centrale du territoire, la priorité est donnée à un système de transport collectif efficace.
- Le réseau TUB de la Cabri et ses évolutions prévues par le PDU sont repris par le SCOT, en intégrant la réalisation du projet TEO (Transport Est – Ouest en Site Propre).
- **La desserte en transport en commun des deux sites de développement de l'urbanisation pourra se faire :**
 - **Sur Yffiniac, à partir de la ligne SNCF existante qui permettra de relier le pôle multimodal de la gare SNCF de Saint-Brieuc**
 - **Sur Plérin, la connexion d'une ligne de transport urbain avec TEO pourra être envisagée au niveau du campus universitaire**
- Une intensification des fréquences des lignes situées dans le noyau urbain central de Saint-Brieuc permettra d'assurer un niveau d'offre suffisamment compétitif à la voiture sur ces zones denses du territoire.
- La mise en place de dessertes en transports collectifs, hors Saint-Brieuc, adaptée aux trajets réellement constatés (les lignes concentriques ne correspondent pas à tous les besoins) des habitants devra être étudiée.

e. Prévoir des pôles d'échange multimodaux.

Les pôles d'échange multimodaux sont des sites structurants qui rassemblent un nombre important de liaisons trains, cars, vélos, bus, taxis

- Ces pôles d'échanges intermodaux comporteront des parcs de stationnements voitures (200 places au minimum) et deux roues, appelés Parcs – Relais.
- Des opérations d'aménagement seront lancées simultanément, à proximité directe des Parcs - relais, afin d'y développer certains services aux usagers, ce qui leur garantira une plus grande attractivité.

Quatre pôles de ce type sont envisageables dans un premier temps :

- « Saint-Brieuc – gare »
- « Yffiniac – gare », accès à la liaison express interurbaine « Lamballe / Saint-Brieuc »
- « Lamballe – gare », accès à la liaison express interurbaine « Lamballe / Saint-Brieuc »
- « Plaintel », accès à la liaison express interurbaine « Plaintel / Saint-Brieuc »

e. Prévoir des pôles d'échange multimodaux.

Les pôles d'échange multimodaux sont des sites structurants qui se distinguent par la variété des modes de transport qu'ils réunissent en un même lieu : marche à pied, vélo, bus, car, train... ils possèdent également une fonction urbaine qui s'intéresse à l'insertion du lieu dans son environnement. S'ajoute une troisième fonction ; les services qui peuvent être relatifs au transport (billétique, signalétique, tarification...), à l'urbain (information sur la ville, activités...), ou transversaux (sécurité...).

Les pôles d'échange répondent à trois objectifs :

- favoriser les correspondances, qui demeurent le rôle initial du nœud,
- améliorer les accès des usagers au réseau de transport en démultipliant l'accessibilité du lieu,
- assurer l'accès à la ville et l'insertion urbaine de cette polarité

Quatre pôles de ce type sont envisageables dans un premier temps :

- « Saint-Brieuc – gare »
- « Yffiniac – gare », accès à la liaison express interurbaine « Lamballe / Saint-Brieuc »
- « Lamballe – gare », accès à la liaison express interurbaine « Lamballe / Saint-Brieuc »
- « Plaintel », accès à la liaison express interurbaine « Plaintel / Saint-Brieuc »

f. Créer des parcs-relais

La création de parcs-relais permettra le stationnement des deux-roues et des voitures en liaison avec un mode de transports collectifs.

L'implantation de parcs de ce type sont envisageables sur les secteurs suivants :

- les deux terminus de TEO
- les stations littorales

f. Créer des parcs-relais

Un parc-relai est un parc de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun. L'idée sur Saint-Brieuc serait de créer plusieurs parcs-relais aux entrées de l'agglomération en lien avec des lignes de transports collectifs.

Une réflexion semblable pourra également être menée sur les stations littorales afin de faciliter l'accès des estivants et des résidents aux plages.

ECONOMIE

- **LE PARAGRAPHE SUR LES ZONES D'ACTIVITES EST MODIFIE POUR TENIR COMPTE DES NOUVEAUX CHIFFRES DU SCOT**

Version du DOG arrêté le 11 mai 2007 (p 67)	Modifications validées par le comité de pilotage
--	--

c. Quantitatif des besoins en surface pour l'activité économique sur la Communauté d'Agglomération de Saint-Brieuc et la Communauté de Communes de Lamballe

Les quantitatifs des besoins nécessaires à l'activité économique y compris commerciale sont estimés à 600 hectares, ce qui pour la fluidité du marché, conduit à réserver 1 000 hectares. En ce qui concerne les zones d'activités proprement dit, les besoins n'ont pas été estimés par communauté. Seuls ceux de l'Agglomération Briochine et de Lamballe l'ont été dans les conditions suivantes :

- sur la Communauté d'Agglomération de Saint-Brieuc :

La Cabri a entamé une réflexion en 2005 afin d'aboutir à un schéma des zones d'activités économiques sur son territoire¹. C'est dans ce cadre qu'une estimation des besoins en surface a été réalisée pour la période 2005-2020 et qui conduit à prévoir la consommation de 333 / 338 hectares.

- sur Lamballe Communauté :

Lamballe Communauté estime les besoins suivants pour la réalisation des zones d'activités sur son territoire pour la période 2007 – 2020 : 77 hectares.

c. Quantitatif des besoins en surface pour l'activité économique sur la Communauté d'Agglomération de Saint-Brieuc et la Communauté de Communes de Lamballe

Les quantitatifs des besoins nécessaires à l'activité économique y compris commerciale sont estimés à 500 hectares, ce qui pour la fluidité du marché, conduit à réserver 750 hectares. En ce qui concerne les zones d'activités proprement dit, les besoins n'ont pas été estimés par communauté. Seuls ceux de l'Agglomération Briochine et de Lamballe l'ont été dans les conditions suivantes :

- sur la Communauté d'Agglomération de Saint-Brieuc :

La Cabri a entamé une réflexion en 2005 afin d'aboutir à un schéma des zones d'activités économiques sur son territoire. C'est dans ce cadre qu'une estimation des besoins en surface a été réalisée pour la période 2005-2020 et qui conduit à prévoir la consommation de 333 / 338 hectares.

- sur Lamballe Communauté :

Lamballe Communauté estime les besoins suivants pour la réalisation des zones d'activités sur son territoire pour la période 2007 – 2020 : 77 hectares.

¹ Ce schéma ne concerne que les zones qui sont de la compétence de la Cabri ; les zones de moins de deux hectares restent de la compétence des communes et n'ont pas vocation à entrer dans le calcul des zones prévues dans ce présent document.

- LE PARAGRAPHE SUR LES ZONES D'ACTIVITES DE PAYS EST MODIFIE POUR TENIR COMPTE DES NOUVELLES REGLES DU CONSEIL GENERAL EN LA MATIERE

Version du DOG arrêté le 11 mai 2007 (p 66)	Modifications validées par le comité de pilotage
--	---

<p>Rappel des critères à remplir par les zones de pays:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● une superficie minimale exigée de 25 hectares : la collectivité doit être en mesure de mettre immédiatement à la disposition au minimum 10 hectares aménagés, dès le lancement de la zone. ● situation géographique de la zone : facilité d'accès et de desserte des sites à partir des principaux axes routiers et ferroviaires. ● topographie des lieux : qualité des sols, topographie plane, configuration des parcelles adaptées aux projets visés : dimension des lots minimale d'un hectare, aménagements permettant le regroupement de parcelles... ● environnement général de la zone : un environnement proche qui ne nuise pas au fonctionnement des sites (éviter les nuisances par rapport aux zones d'habitat...), et qui permette une extension future (présence d'une zone naturelle en périphérie des sites). ● aménagement de la zone : le maître d'ouvrage devra s'engager dans la démarche initiée par le dispositif « Qualiparc » (voir le cadre de réflexion élaboré pour la démarche QUALIPARC et figurant en annexe 2 du présent Document d'Orientations Générales). ● implantation d'entreprises à fort potentiel économique : ces zones de pays étant destinées à recevoir les projets importants d'entreprises, la collectivité s'engage à ne pas accepter de petites implantations dispersées incompatibles avec les activités à fort potentiel économique pour lesquelles les lots doivent être réservés. ● compatibilité des projets avec les règles d'urbanisme en vigueur dans la commune siège, en mettant en œuvre les procédures nécessaires, par anticipation, de manière à ne pas contrarier le souhait d'implantation rapide des entreprises (relations étroites entre l'EPCI et la commune d'implantation). ● desserte de la zone par tous les réseaux nécessaires aux grosses entreprises : capacité épuratoire suffisante, réseau haut débit, gaz, haute tension... ● maîtrise d'ouvrage intercommunale. 	<p>Rappel des critères à remplir par les zones de pays:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● une superficie minimale exigée de 25 hectares : la collectivité doit être en mesure de mettre immédiatement à la disposition au minimum 10 hectares aménagés, dès le lancement de la zone. ● situation géographique de la zone : facilité d'accès et de desserte des sites à partir des principaux axes routiers et ferroviaires. ● topographie des lieux : qualité des sols, topographie plane, configuration des parcelles adaptées aux projets visés : dimension des lots minimale d'un hectare, aménagements permettant le regroupement de parcelles... <i>« Des lots d'une superficie inférieure à 1 ha peuvent être viabilisés et commercialisés, à condition toutefois, que leur surface cumulée ne dépasse pas 15% de la superficie totale commercialisable de l'espace d'activités, et que l'aménagement de la zone prévoit leur regroupement.</i> ● environnement général de la zone : un environnement proche qui ne nuise pas au fonctionnement des sites (éviter les nuisances par rapport aux zones d'habitat...), et qui permette une extension future (présence d'une zone naturelle en périphérie des sites). ● aménagement de la zone : le maître d'ouvrage devra s'engager dans la démarche initiée par le dispositif « Qualiparc » (voir le cadre de réflexion élaboré pour la démarche QUALIPARC et figurant en annexe 2 du présent Document d'Orientations Générales). ● implantation d'entreprises à fort potentiel économique : ces zones de pays étant destinées à recevoir les projets importants d'entreprises, la collectivité s'engage à ne pas accepter de petites implantations dispersées incompatibles avec les activités à fort potentiel économique pour lesquelles les lots doivent être réservés. ● compatibilité des projets avec les règles d'urbanisme en vigueur dans la commune siège, en mettant en œuvre les procédures nécessaires, par anticipation, de manière à ne pas contrarier le souhait d'implantation rapide des entreprises (relations étroites entre l'EPCI et la commune d'implantation). ● desserte de la zone par tous les réseaux nécessaires aux grosses entreprises : capacité épuratoire suffisante, réseau haut débit, gaz, haute tension... ● maîtrise d'ouvrage intercommunale.
--	--

- INTEGRATION D'UN PARAGRAPHE SUR LE TRAITEMENT DES EAUX NOIRES ET GRISES LIEES A L'ACTIVITE PLAISANCE

⇒ Le développement des activités portuaires sur le Pays de Saint-Brieuc devra se faire dans le respect de l'environnement ; il conviendra d'être particulièrement vigilant sur le traitement des eaux noires et grises générées par ces activités.