

Délibération n° CM-2019-05-001

**Extrait du registre des délibérations
du conseil municipal de la Ville de Saint-Malo**

L'an deux mille dix neuf, le jeudi 23 mai 2019 à 18h00, les membres du Conseil Municipal de la Ville de Saint-Malo, dûment convoqués, se sont réunis à l'Hôtel de Ville de Saint-Malo, sous la Présidence de M. Claude RENOULT, Maire.

Nombre de Conseillers Municipaux en exercice : 43

Convocation en date du 17 mai 2019

Date d'affichage de la convocation : 17 mai 2019

Membres présents : M. Claude RENOULT, Mme Michèle LOMBARDIE, M. Jean-Michel LE PENNEC, M. Patrick CHARPY, Mme Nathalie LEVILLAIN, M. Jean BORIES, M. Jean COUDRAY, Mme Claire GUINEMER, Mme Marie-Françoise HURAUULT-JUGUET, M. Jacques BENARD, Mme Evelyne HERVE-RENOULT, Mme Evelyne BLANC, Mme Michelle REDOUTE, Mme Véronique FLEAU, Mme Corinne DERAT-CARRIERE, Mme Isabelle GAULTIER DE SAINT-JORES, Mme Sylvie LE VERGER, M. Yves ALLAIRE, M. Christophe HERY, Mme Caroline DESQUESSES, Mme Valérie SCHWAB, M. Pablo NAKHLE-CERRUTI, M. Romain LEMARIE, Mme Alexandrine PICARD, Mme Laurence LE GUILLERM, Mme Michèle LE TALLEC, Mme Christine HERVE, M. Joel MARTINI, M. Pierre SITE, M. Stéphane PERRIN, M. Patrick LEFEBVRE-DUPUY, Mme Marie-Christine LE HERISSE, M. Serge BESSEICHE, M. Gilles LURTON, Mme Anne LE GAGNE, M. Nicolas BELLOIR

Pouvoirs :

M. Guillaume LOISEAU à Mme Nathalie LEVILLAIN

M. Jacques HUCHET à M. Patrick CHARPY

Mme Léa MILLET à Mme Michèle LOMBARDIE

Mme Claire PINEL à Mme Véronique FLEAU

Mme Isabelle HERVE à Mme Michelle REDOUTE

M. Yann DELAUAUD à Mme Isabelle GAULTIER DE SAINT-JORES

M. Kévin GUIHARD à Mme Marie-Françoise HURAUULT-JUGUET

Secrétaire de séance : Alexandrine PICARD

1 - RÉVISION GÉNÉRALE DU PLAN LOCAL D'URBANISME - DÉBAT SUR LES ORIENTATIONS DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES (PADD)

Rapporteur : Monsieur RENOULT

La ville de Saint-Malo a prescrit la révision générale de son Plan Local d'Urbanisme (PLU) par une délibération du Conseil municipal du 25 juin 2015.

Afin de réfléchir à l'aménagement de la ville de demain et d'élaborer son projet urbain, la collectivité a lancé les études préalables suivantes :

- Une étude urbaine d'envergure, réalisée par le groupement Devillers & Associés / BNR Clenet-Brosset/Transversal, dont découle le Projet Urbain Stratégique « Saint-Malo 2030 » ;
- Une étude environnementale, menée par Thema Environnement, ayant permis la réalisation du Plan guide environnemental ;
- Une étude agricole, menée conjointement avec la Chambre d'agriculture d'Ille-et-Vilaine ;
- Une étude patrimoniale, en cours, confiée au bureau d'études AUA.

La thématique des déplacements est nourrie quant à elle par une étude pilotée par Saint-Malo Agglomération, actuellement en cours de finalisation, qui doit aboutir à la réalisation d'un Plan global de déplacements.

Les résultats de ces études ont vocation à alimenter la procédure de révision générale du PLU.

Le diagnostic territorial est réalisé à la lumière de ces études thématiques, permettant de faire apparaître les grands enjeux du territoire malouin. Il porte notamment sur les thématiques suivantes : diagnostic urbain, démographie, logements, équipements et services, mobilité et déplacements, développement économique, capacité de densification et bilan de la consommation d'espace, état initial de l'environnement.

Principal document de planification locale, le Plan Local d'Urbanisme constitue un outil à vocation globale d'aménagement du territoire. Il comprend le Projet d'Aménagement et de Développement Durables qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune.

Le document annexé à la présente délibération constitue le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, synthèse du projet urbain, établis à l'échelle de la ville afin de rendre cohérentes les actions à mener dans chaque quartier dans le respect des principes de développement durable.

• Contenu du PADD

L'article L. 151-5 du code de l'urbanisme dispose que « *Le projet d'aménagement et de développement durables définit :*

1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain. [...] »

- **Débat sur le PADD**

L'article L. 153-12 du code de l'urbanisme prévoit qu'« *Un débat a lieu au sein [...] du conseil municipal sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durables [...] au plus tard deux mois avant l'examen du projet de plan local d'urbanisme.* »

Préalablement à ce débat en Conseil Municipal, une Commission d'urbanisme spécifiquement dédiée au PLU s'est tenue le 29 avril 2019. Le projet de PADD y a été présenté.

Le débat sur le PADD ne vaut pas arrêt du projet de PADD qui sera réalisé en même temps que l'arrêt de l'intégralité des pièces constitutives du PLU révisé, étape de la procédure qui fera l'objet d'une autre délibération en Conseil municipal.

- **Présentation des orientations du PADD de Saint-Malo**

Le PADD est organisé autour de 5 axes, eux-mêmes déclinés en objectifs stratégiques :

- Axe 1 : Conforter une dynamique d'accueil de population dans un cœur d'agglomération renouvelé
- Axe 2 : S'engager pour un développement du territoire en harmonie avec sa géographie et son socle environnemental
- Axe 3 : Renforcer les piliers économiques malouins et le développement local
- Axe 4 : S'appuyer sur le patrimoine pour assoir le développement de la ville et la valorisation du cadre de vie
- Axe 5 : Créer les conditions d'une ville accessible, mobile et connectée.

En conséquence, je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant.

Point examiné en commission n° 3 du 29 avril 2019.

LE CONSEIL MUNICIPAL

- Vu le code général des collectivités territoriales ;
- Vu le code de l'urbanisme, notamment les articles L. 151-5, L. 153-12, L. 153-31 et suivants ;
- Vu la délibération du Conseil municipal du 25 juin 2015 prescrivant la révision générale du PLU, définissant les objectifs et les modalités de concertation ;
- Vu le projet de PADD ci-annexé ;

- Considérant que le Conseil municipal doit débattre du PADD, dans le cadre de la procédure de révision générale du PLU, conformément à l'article L. 153-12 du code de l'urbanisme ;

Après avoir délibéré,

PREND ACTE

- De la tenue du débat sur le PADD du PLU de Saint-Malo en cours de révision.
- Que le débat sera retranscrit sous la forme d'un procès-verbal, annexé à la présente délibération.
- Que la présente délibération sera notifiée au préfet et affichée pendant un mois en mairie.

Pour le Maire et par délégation,
Le Directeur Général des Services
Yves JAVEY

DEBAT EN CONSEIL MUNICIPAL SUR LES ORIENTATIONS DU PADD

Révision générale du PLU

Jeudi 23 mai 2019

Hôtel de ville - Saint-Malo

PROCES VERBAL :

Monsieur le Maire introduit l'objet du débat proposé lors de cette séance du conseil municipal. Il s'agit de débattre sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU en cours de révision. Il précise qu'il s'agit d'un document pivot du futur PLU qui doit être l'expression d'un projet de territoire et qui définit des objectifs d'aménagement durable sur l'ensemble de la ville. Il s'agit d'un cadre stratégique et juridique pour le développement de la ville.

Monsieur le Maire rappelle que le PLU en vigueur a été approuvé en 2006 et que son élaboration avait été prescrite en 1999.

Le PADD est la synthèse de plusieurs documents et études préalables engagées dès 2014, en premier lieu le Projet Urbain Stratégique « Saint-Malo 2030 », présenté le 14 avril 2016.

C'est un document qui a été réalisé en cohérence avec les évolutions législatives intervenues depuis l'approbation du PLU en vigueur (Lois Grenelle, Loi ALUR, Loi ELAN...) et avec le cadre supra-communal, en particulier le Schéma de Cohérence territoriale (SCoT) révisé. Ce document met l'accent sur la question de la consommation du foncier, avec la préservation des terres agricoles. Cela se traduit par des impératifs de densification en matière de logement sur les zones urbaines : sur la ville de Saint-Malo, le SCoT impose une densité moyenne de 42 logements / hectare (alors que le précédent SCoT prévoyait une densité moyenne de 23 logements / hectare).

D'autres éléments supra-communaux viennent alimenter le dossier, comme le Plan Climat Air Énergie Territorial (qui donne des indications liées à la problématique environnementale), le Plan Global des Déplacements (voté lors du dernier Conseil communautaire du 16 mai 2019) qui traite des nouvelles formes de mobilité.

Par ailleurs, des réflexions conduites au niveau communal ont été menées et sont intégrées au PADD (étude sociodémographique, plan écoles, étude patrimoniale).

Tous ces éléments permettent de construire un projet cohérent qui va permettre d'établir un Plan local d'urbanisme pour les 10 ou 15 ans à venir.

Monsieur le Maire évoque 3 grands chapitres qui forment des ambitions fortes que la municipalité souhaite porter :

- La notion de territoire qualitatif ;
- Le côté accueillant de la ville qui est reconnu et qui doit être conservé ;
- L'accent qui sera mis sur le caractère durable du développement de la ville.

Monsieur le Maire rappelle qu'il s'agit de rechercher un équilibre dans un faisceau de contraintes important. Il cède ensuite la parole Monsieur CHARPY pour la présentation des axes du PADD.

Monsieur CHARPY commence par rappeler la procédure d'élaboration d'un PLU, de la prescription de révision du PLU (prise lors du conseil municipal du 25 juin 2015) jusqu'à l'approbation du futur PLU. Il précise également le contenu d'un PADD selon le code de l'urbanisme.

Présentation de l'axe n°1 du PADD

Monsieur CHARPY présente les objectifs de l'axe n°1 « Conforter une dynamique d'accueil de population dans un cœur d'agglomération renouvelé », en détaillant les objectifs démographiques énoncés dans le PADD, ceux relatifs au logement et les éléments issus du projet urbain sur les centralités à renforcer. Les éléments de modération de l'extension urbaine exprimés dans le PADD sont détaillés.

Madame GUINEMER expose les enjeux liés aux équipements et aux services, notamment les projets d'équipements scolaires et l'hôpital psychiatrique. Elle évoque les enjeux de redimensionnement de certains équipements publics comme la station d'épuration ou la déchetterie. Les pôles sportifs et de loisirs de Marville-Hippodrome, le pôle universitaire et le pôle d'entrée de ville à dimension communautaire où se dessine le complexe aquatique seront renforcés. L'objectif du PADD est d'améliorer encore la qualité de vie en anticipant les besoins de chaque génération et les services pour tous.

Une carte illustrant les principaux éléments de l'axe n°1 est commentée par Monsieur CHARPY.

Présentation de l'axe n°2 du PADD

Monsieur HERY présente les objectifs de l'axe n°2 « S'engager pour un développement du territoire en harmonie avec sa géographie et son socle environnemental ».

Monsieur HERY énonce les grands principes qui permettront d'harmoniser le développement urbain avec l'environnement, tant maritime que terrestre et rural. Les principes de protection des différents espaces du territoire sont décrits de même que les coupures d'urbanisation inscrites au PADD. Les objectifs liés aux espaces de nature en ville sont également énoncés.

Monsieur HERY détaille les éléments inscrits dans le PADD concernant la préservation des espaces ruraux, les contraintes liées aux risques, en particulier le PPRSM et les enjeux relatifs à la transition énergétique.

Une carte illustrant les principaux éléments de l'axe n°2 est commentée.

Présentation de l'axe n°3 du PADD

Monsieur CHARPY présente les objectifs de l'axe n°3 « Renforcer les piliers économiques malouins et le développement local ».

Dans cet axe, les enjeux liés aux centralités économiques à affirmer, à l'évolution du port et de ses abords, au maillage commercial sont développés. Les activités économiques que sont le tourisme et l'activité agricole seront également renforcées par le PLU.

Une carte illustrant les principaux éléments de l'axe n°3 est commentée.

Présentation de l'axe n°4 du PADD

Monsieur BORIES présente les objectifs de l'axe n°4 « S'appuyer sur le patrimoine pour asseoir le développement de la ville et valoriser le cadre de vie ».

Il introduit le propos en rappelant les engagements pris par la ville de Saint-Malo dans le cadre de la démarche Ville d'art et d'histoire lancée en décembre 2016. Ce projet culturel de territoire s'inscrit en cohérence avec le PADD.

Monsieur BORIES mentionne l'importance de l'étude patrimoniale menée actuellement par la ville de Saint-Malo et sur laquelle s'appuie le PADD. Cette étude recense les différents types de patrimoine présents sur le territoire. Les objectifs de cet axe n°4 sont énoncés, notamment la protection des éléments emblématiques du patrimoine, la valorisation du patrimoine architectural identitaire et la valorisation du cadre de vie et du patrimoine du quotidien.

Sur ce thème, Monsieur le Maire rappelle le nombre de sites et monuments historiques classés ou inscrits sur la ville et les conséquences des servitudes qui y sont liées (avis de l'Architecte des Bâtiments de France). Il indique que le processus d'Art et d'Histoire est une démarche relativement longue et donne un l'état d'avancement du dossier (actuellement en cours d'instruction par l'Etat).

Une carte illustrant les principaux éléments de l'axe n°4 est commentée.

Présentation de l'axe n°5 du PADD

Monsieur BENARD présente les objectifs de l'axe n°5 « Créer les conditions d'une ville accessible, mobile et connectée ».

Monsieur BENARD indique que cet axe intègre le PDG et son Schéma directeur cyclable. Il reprend les lignes directrices du cahier des charges de la Délégation de Service Publique Transport qui a été attribué récemment par le conseil de SMA.

Il présente les différents thèmes contenus dans cet axe du PADD, en particulier les éléments relatifs à la question de l'accessibilité et à la mobilité sur la ville de Saint-Malo, les principales fractures urbaines à résorber, les axes structurants à apaiser. Les thèmes liés au transport collectif, à la création de pôles d'échanges multimodaux et aux déplacements doux sont développés.

Enfin, les thèmes du stationnement en ville et des communications numériques sont présentés.

Une carte illustrant les principaux éléments de l'axe n°5 est commentée.

Monsieur le Maire précise que la question d'une ligne de bus à haut niveau de service est inscrite au PGD et que cette question a été évoquée avec le nouveau délégataire de la DSP mais que cela ne fait pas partie du contrat qui vient d'être attribué. Il s'agit pour le moment de créer les conditions favorables pour que ce projet puisse être inscrit dans le contrat suivant pour sa mise en œuvre.

Remarques et questions sur les orientations du PADD

Monsieur le Maire invite les orateurs à s'inscrire pour prendre la parole, suite à la présentation des orientations du PADD.

Madame LE GUILLERM estime que ce PLU arrive tardivement, précisant qu'il comporte des annonces qu'on souhaiterait voir appliquer, par exemple celles relatives à l'axe n°2 qui s'intitule « S'engager pour un développement du territoire en harmonie avec sa géographie et son socle environnemental », qui est un axe important pour les écologistes. Madame LE GUILLERM met en avant un possible agacement de la population concernant la compatibilité du projet des Nielles avec le sous-titre de l'axe n°2 « Protéger le littoral et les espaces rétro-littoraux ». Madame LE GUILLERM indique que l'on risque d'avoir rapidement des projets un peu regrettables par rapport à ce qui est inscrit dans la révision générale du PLU.

Madame LE GUILLERM poursuit en citant un autre sous-titre de l'axe n°2 « Protéger et relier les espaces de nature pour développer la biodiversité, y compris dans l'espace urbain », précisant qu'il est inscrit en caractères gras dans le PADD « en particulier, les zones humides, cours d'eau et composantes du patrimoine arboré qui feront l'objet de protections spécifiques ». A la lumière de cette orientation, Madame LE GUILLERM regrette l'avis passé du Conseil municipal sur le dossier de mise en compatibilité du PLU avec le projet de la Frange Sud de Rothéneuf.

Madame LE GUILLERM conclut en désapprouvant ces modifications du PLU qui ont permis l'avancée de projets impactant la nature et le littoral.

Monsieur le Maire indique que toutes ces contributions vont être enregistrées et vont nourrir l'ensemble de la démarche.

Madame LE TALLEC indique que la nouvelle centralité traitée dans le PADD est concernée par le risque de submersion marine ; or, on ne sait pas ce que le risque de submersion sera dans 20 ou 30 ans puisque certains experts disent que la montée des eaux est beaucoup plus rapide que ce que l'on pensait. Sans être pessimiste et prôner l'immobilisme, Madame LE TALLEC s'interroge sur l'opportunité, à l'avenir, d'aller plus loin que ce qui a été présenté sur ce sujet et d'expérimenter de nouvelles formes de construction et de nouvelles formes d'habitat, afin d'oser faire de ce risque de submersion une chance et une expérience.

Monsieur PERRIN affirme que ce PLU ouvrira une nouvelle période de l'histoire de l'urbanisation de la ville, qui devra nécessairement traduire une rupture par rapport à la période antérieure. Monsieur PERRIN évoque la perte importante d'habitants ces dernières années à Saint-Malo au profit des communes environnantes qui ont, quant à elles, beaucoup accueilli d'habitants et qui, de fait, ont consommé beaucoup de foncier même si les maires de ces communes ont été responsables et se sont efforcés de limiter cette consommation d'espace. Monsieur PERRIN rappelle que, ces dernières années, les communes alentours ont fourni un plus gros effort d'accueil de population que la ville-centre, pour différents problèmes liés à la consommation de foncier, à l'allongement de réseaux (eau, transports ...), ce qui a déséquilibré le Pays de Saint-Malo. Monsieur PERRIN indique que les élus ont une responsabilité, pour être cohérents et même

conformes avec l'objectif de sobriété foncière qui semble être largement partagé dans tous les niveaux de collectivité.

Monsieur PERRIN précise que le PLU permettra de rentrer dans des niveaux de détails encore probablement insoupçonnés à ce jour. Monsieur PERRIN prend l'exemple de la Commission Locale de l'Eau (CLE), une des instances qui rend des avis sur les PLU, qui est vigilante sur des points précis, notamment concernant des PLU de plus petites communes, comme la préservation des haies bocagères, la préservation des zones humides, la sécurité de l'approvisionnement en eau, etc. qui est une petite partie de l'axe n°2 présenté aujourd'hui.

Monsieur PERRIN concentre son propos sur deux points de l'axe n°1 du document :

- Rythme de production de logement : Monsieur PERRIN regrette que le document soit un peu court sur ce point, sur l'objectif de production de 600 logements/an, alors qu'il faut faire preuve de pédagogie sur ce sujet compte tenu du contexte d'irritation que connaît la ville. Monsieur PERRIN rappelle les deux facteurs expliquant le chiffre de 600 logements/an (expliqués lors de la réunion publique du 14 mai 2019 à la CCI), à savoir les conversions en résidences secondaires et le desserrement des foyers.
Monsieur PERRIN affirme que s'il n'y a pas de consensus sur ce diagnostic, l'irritation de la population persistera ; les élus ont donc un devoir particulier d'explication et de justification. Monsieur PERRIN souhaiterait donc que les études sur ce sujet soient largement partagées et que la population puisse valider cet objectif. Si la production de logements n'est pas au rendez-vous, la ville pourrait faire face de nouveau à une décroissance de sa population avec un risque selon lui de fermeture de classes et même d'écoles comme cela s'est déjà produit par le passé.
- Appui à la production de logements par le développement d'opérations sur les fonciers que la ville maîtrise et la programmation des fonciers en extensions urbaines où il est plus aisé de programmer des logements à des prix et à des typologies abordables pour les familles : Monsieur PERRIN exprime une inquiétude concernant cette phrase qui, selon lui, est en contradiction avec l'objectif affiché de lutte contre l'étalement urbain. Monsieur PERRIN indique que les opérations immobilières sont plus faciles à sortir à des coûts limités sur des champs nus plutôt qu'en reconstruisant la ville sur elle-même, toutefois, prendre cela pour acquis n'est pas acceptable car la ville semble condamner à consommer du foncier agricole pour loger les familles, Monsieur PERRIN précisant qu'il émet donc plus qu'une réserve sur ce point.

Monsieur PERRIN conclut son intervention en évoquant la question du port, où il y a un enjeu d'acceptabilité du port par les habitants. Pour que ce poumon économique de la ville continue de se développer, Monsieur PERRIN explique qu'il faut qu'il soit accepté par la population. Monsieur PERRIN partage l'enjeu d'insertion du port dans la ville et le travail sur les interfaces entre la ville et le port qui permettront de percevoir le port comme un élément de la ville et non pas comme un intrus. Monsieur PERRIN réfute l'idée selon laquelle les choses seraient plus simples si le port n'existait pas ; cela contribuerait selon lui à la décroissance de la ville. Pour éviter cela, Monsieur PERRIN préconise de rendre le port plus beau, ce sur quoi travaille d'ailleurs la Région, et d'être particulièrement engagé sur ce sujet.

Monsieur SITE indique que ce PADD trace de grandes lignes, qu'il s'agit d'un document assez général mais qui affiche des déclarations d'intention, au sein duquel on retrouve à peu près toutes les thématiques importantes. Sur la consommation du foncier, Monsieur SITE revient sur la question de la consommation foncière, établie à 70ha, inférieure de moitié par rapport au PLU précédent. Bien que sur ces 70ha un certain nombre de projets soit envisagé, Monsieur SITE exprime la conviction selon laquelle nous devons

tendre vers une extension urbaine zéro, pour des raisons d'environnement et de préservation des terres agricoles. Une extension zéro est difficile à réaliser selon lui, car certaines parcelles sont suffisamment morcelées pour qu'il soit difficile de construire des logements collectifs, mais Monsieur SITE évoque un nécessaire changement collectif, pour chaque citoyen, de façon d'aborder notre cadre de vie. Monsieur SITE explique que les logements collectifs, les petits collectifs ou les maisons accolées, ou les autres nouvelles formes d'habitat, doivent être construits en ville ; il faut arrêter de consommer de la terre agricole, d'autant plus que le nombre de logements à l'hectare est faible à Saint-Malo aujourd'hui comme l'a précisé Monsieur le Maire.

Monsieur SITE poursuit en évoquant la manière dont seront aménagés les espaces publics qui sont, d'une part, des espaces dédiés aux déplacements et, d'autre part, des lieux de vie. A ce titre, Monsieur SITE estime que la ville, très minérale à ce jour, doit préserver de l'urbanisation des espaces de respiration (petits espaces verts agréables et accueillants, espaces plus remarquables pouvant être des jardins ...), pour faire rentrer la nature dans la ville.

Outre les espaces à protéger comme les zones humides, Monsieur SITE indique qu'on ne peut pas concevoir que les citoyens ne fassent pas partie de la nature ; la nature doit être dans la ville comme nous sommes dans la nature. Il faut repenser, par exemple, la façon dont sont imperméabilisés les sols. Des choses sont à penser sur ce point, selon Monsieur SITE, pour favoriser la biodiversité en ville et la vie de la nature en ville. S'agissant de l'acceptabilité des constructions neuves qui fleurissent un peu partout sur le territoire, plus dans certains quartiers que d'autres notamment à Rocabey, Monsieur SITE estime que le rejet par la population de la sur-construction provient moins de la quantité de logements que de la faiblesse actuelle du lien entre l'espace public et l'espace privé en termes de cadre de vie. Monsieur SITE s'interroge sur l'éventualité de prévoir dans le PLU certains retraits, des solutions permettant de penser les nouvelles constructions afin qu'elles s'intègrent harmonieusement à l'espace public pour que celui-ci reste un espace commun appartenant à tous, dans le cadre d'une densification de la ville.

Monsieur SITE explique que pour accroître la population, les coûts d'acquisition doivent être les plus faibles possibles, précisant que l'Organisme Foncier Solidaire (OFS) est une des réponses. Monsieur SITE préconise de s'orienter vers des choses qui existent très peu en France, pourtant développés en Suisse ou aux États-Unis, à savoir l'habitat coopératif, en se fondant sur des réserves foncières de la ville qui pourraient être utilisés dans ce domaine (400 000 personnes vivent dans des habitats coopératifs en Suisse alors que la France est plus réticente avec seulement 200 projets sur ce type d'habitat au niveau national). Selon Monsieur SITE, s'orienter vers ce genre de solution et prévoir des réserves foncières permettraient d'envisager l'avenir, en préservant notamment notre environnement et plus largement la planète.

Concernant les transports, Monsieur SITE indique que le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) constitue un outil structurant important mais un investissement lourd (minimum 1 million d'€/km). Monsieur SITE est conscient qu'il faudra du temps pour y accéder, tout en mettant en avant l'intérêt de ce type d'équipement. Monsieur SITE conclut en évoquant la nécessité de mettre en œuvre des voies de circulation et des possibilités de stockage pour développer les déplacements doux, notamment être strict sur la création de garages à vélos adaptés et sécurisés (avec recharge VAE, accueil visiteurs ...) dans les projets de logements collectifs.

Monsieur le Maire précise que ce temps d'échange est une discussion qui va nourrir la réflexion, sans être pour autant dans la recherche d'une réponse, indiquant tout de même la nécessité de donner des précisions sur certains points et d'expliquer certaines choses.

Monsieur le Maire explique que lorsqu'un PLU est approuvé, le lendemain de son approbation les premières modifications arrivent. Il est inconcevable intellectuellement d'imaginer anticiper dans le PLU, à la parcelle près, tout ce qui va se passer dans les années à venir. Monsieur le Maire rappelle que cela constitue la vie normale de l'administration publique et plus précisément la vie d'un PLU.

Monsieur le Maire indique que notre PLU a subi plusieurs modifications (34 modifications) et qu'en dehors des modifications soumises au vote du Conseil municipal, il y a également des évolutions réglementaires qui tombent et s'imposent au document d'urbanisme, comme cela a été le cas par exemple concernant le projet d'aménagement de la Frange sud de Rothéneuf. Monsieur le Maire rappelle que le premier projet de Rothéneuf date de 2012 et que le plan de 2012 a été remis en cause du fait de l'évolution du contexte réglementaire sur les zones humides. Des positions et des décisions ont été prises à l'époque, modifiant ainsi les règles du jeu sur la façon dont on compensait ou pas les zones humides. Ces évolutions ont engendré une reprise du projet et une modification du tracé des routes, ce qui explique le pourquoi de la protestation actuelle, souligne Monsieur le Maire, le plan de circulation de l'époque n'ayant pas été remis en cause, paradoxalement, alors que les voies passaient au milieu des zones humides. Monsieur le Maire insiste sur le fait que ce ne sont pas les zones humides qui ont posé un problème mais la façon dont on a tracé des routes pour les protéger.

Monsieur le Maire passe la parole à Monsieur BENARD en sa qualité de membre de la Commission Locale de l'Eau (CLE) pour évoquer les évolutions de la réglementation du SAGE, l'organisme qui s'occupe de la gestion de l'eau et des zones humides.

Monsieur BENARD indique que le nouveau règlement du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) a été adopté fin 2013 et que c'est en 2014 que l'on a commencé à voir les effets de cette nouvelle réglementation. Dans l'ancien règlement, il y avait une recommandation pour éviter de porter atteinte aux zones humides mais pas d'interdiction totale. Monsieur BENARD précise qu'il existe une interdiction de consommer les zones humides dans le nouveau règlement, avec une possibilité de dérogation extrêmement limitée en cas d'obtention d'une déclaration d'utilité publique (DUP). Une procédure de déclaration d'utilité publique a été engagée par la ville de Saint-Malo, de façon à revoir le tracé des routes dans la frange sud de Rothéneuf, comme l'a précisé Monsieur le Maire.

Monsieur BENARD explique que la procédure a été menée en tenant compte de la nouvelle réglementation ; la ville a sollicité un arrêté de DUP qui a été accordé par les services de l'Etat, sous condition de préserver la majeure partie des zones humides existantes sur ce secteur. Cette DUP n'a pas empêché la ville d'avoir des exigences en matière de compensation des zones humides sur lesquelles la ville allait avoir une action. Monsieur BENARD insiste sur la double obligation pesant sur la ville : l'obligation de DUP et l'obligation liée aux compensations qui existait dans la réglementation antérieure. Monsieur BENARD conclut en précisant que le nouveau règlement du SAGE est aujourd'hui appliqué dans tous les PLU et que seulement 2 ou 3 DUP ont permis de travailler sur les zones humides.

Monsieur le Maire explique que cet exemple montre que l'on doit intégrer, le long de la vie d'un PLU, un certain nombre de choses et notamment des nouvelles réglementations. Également, Monsieur le Maire évoque le sujet du Plan de Prévention du Risque de Submersion Marine (PPRSM) qui n'a pas été un petit détail et qui s'impose au PLU. Monsieur le Maire rappelle que la discussion avec les services de l'Etat a duré plusieurs années sur les restrictions, sur le desserrement de certaines contraintes, sur des modes d'urbanisation différente pour répondre aux nouvelles contraintes (construction des parkings souterrains, possibilité de construire des locaux de sommeil en rez-de-chaussée ou pas ...). Monsieur le Maire valorise le travail fourni, celui-ci ayant permis de trouver le juste équilibre dans des zones soumises au risque de submersion marine et d'avoir un coup d'avance sur d'autres zones, non submersibles à ce jour, qui seront peut-être classées en zones submersibles un jour ou l'autre. Monsieur le Maire rappelle que la ville de Saint-

Malo a travaillé à partir d'hypothèses de hauteur d'eau imposées par les autorités compétentes, qui s'imposent réglementairement au document d'urbanisme. Dans tous les domaines, on doit prendre des décisions dans un champ de contraintes et de règles. Toutefois, Monsieur le Maire estime que le PPRSM est une chance dans la mesure où la ville de Saint-Malo a suffisamment travaillé sur sa zone submersible pour avoir pris un coup d'avance.

Monsieur le Maire confirme à 100% qu'il convient de faire de la pédagogie autour de l'objectif de production de 600 logements par an, rappelant que la ville de Saint-Malo communique en ce sens sur ce sujet. Monsieur le Maire indique que certains arguments formulés contre ce chiffre ne relèvent pas forcément du domaine de la discussion structurée mais relèvent d'autres types d'intervention, tout en précisant que des réponses argumentées ont été apportées par Villes Vivantes, un bureau d'études reconnu et sérieux dans ce domaine. Monsieur le Maire explique qu'il est impossible de faire une présentation détaillée à ce stade de la procédure mais annonce que toutes les études sont en ligne, notamment le travail de Villes Vivantes. La thématique de la décohabitation des ménages est un phénomène classique (vrai à Rennes comme à Saint-Malo) comme le rappelle Monsieur le Maire. Cette problématique et d'autres phénomènes plus spécifiques à Saint-Malo (vieillesse de la population ...) ont été traités dans l'étude sociodémographique, y compris la problématique des résidences secondaires. Monsieur le Maire évoque les éléments communiqués en réunion publique, à savoir que seul 14% de la production neuve part en résidence secondaire. D'autres effets plus subtils existent à Saint-Malo et font que des résidences dans le parc ancien peuvent devenir des résidences secondaires, par un effet de décalage, lorsque leurs propriétaires vendent pour s'installer dans du neuf par exemple.

Monsieur le Maire évoque un autre phénomène sur lequel la collectivité travaille également, soulevé aussi en réunion publique, le problème des Airbnb. Ce phénomène est un sujet très spécifique des villes attractives (La Rochelle, Biarritz, Paris ...), souligne Monsieur le Maire. Les marges de manœuvres données par la loi sont en cours d'étude, afin de rédiger un règlement propre à la ville de Saint-Malo. Monsieur le Maire précise qu'il sera impossible d'interdire la location d'une résidence principale moins de 120 jours par an ; en revanche, une réflexion est actuellement menée sur la façon dont on pourrait proposer à cette assemblée un règlement qui limite la possibilité d'acquiescer des logements pour faire du Airbnb. Monsieur le Maire indique que la ville s'est entourée des spécialistes dans le domaine, notamment un ancien notaire de Paris, qui proposent des solutions pour réguler ce phénomène sans le faire tomber à zéro.

Monsieur le Maire rappelle que tous ces sujets sont complexes et qu'il faut les étudier dans le détail pour garantir la facilité de compréhension de tout à chacun. Sur la consommation d'espace, zéro consommation de foncier pourrait faire plaisir aux agriculteurs mais l'exercice est plus complexe que cela, explique Monsieur le Maire. En effet, reconstruire la ville à 100% sur elle-même signifierait expliquer à la population qu'il faudra davantage densifier. Monsieur le Maire affirme que ce n'est jamais tout ou rien, que ce n'est pas possible ; il faut trouver un équilibre et ne pas raconter des histoires à nos concitoyens. Monsieur le Maire conclut en disant que l'exercice est difficile et que l'objectif de densité fixé à 42 logements/ha est une belle densité pour une ville comme Saint-Malo.

Monsieur CHARPY indique qu'à l'échelle du SCoT une discussion a été menée s'agissant de la répartition par commune de la consommation de terres rurales. La ville de Saint-Malo a décidé d'inscrire 70ha en objectif de consommation d'espace alors que le SCoT en offre 84ha, affichant une répartition de 75% en renouvellement urbain et 25% en extension urbaine contre 50% en renouvellement urbain et 50% en consommation de terres agricoles prévus dans le SCoT. L'objectif zéro n'est pas tenable, comme le rappelle Monsieur CHARPY, il faut trouver un objectif qui permette d'accompagner le développement de Saint-Malo.

Pour ce faire, il faut garder une capacité d'évolution mesurée et trouver un équilibre entre les opérations sur des fonciers existants et des fonciers que l'on va progressivement conquérir, mais dans des circonstances mesurées et raisonnables. Il est évident que les fonciers en extension urbaine seront à des prix de revient moins élevés que des fonciers en centre-ville ; Monsieur CHARPY conclut en rappelant que si l'on veut continuer à accueillir des jeunes familles actives avec des prix de sortie à 2500€/m² voire moins par le biais de l'OFS, il faut une réserve de fonciers acceptables en termes d'acquisition.

Monsieur le Maire précise que la question du port est fondamentale, indiquant qu'on aura l'occasion d'y revenir plus en détails.

Monsieur LEFEBVRE-DUPUY intervient sur l'axe n°5 concernant la mobilité. Il se félicite que les études demandées lors de la Commission d'urbanisme du 29 avril aient été communiquées. Ces études sont intéressantes, notamment celle sur l'environnement qui donne un certain nombre d'indications sur l'espace public. Il souhaite que le Plan global des déplacements soit également accessible, de même que le Plan vélo en cours d'élaboration sur Saint-Malo. Monsieur LEFEBVRE-DUPUY demande si ces études comportent des éléments sur le trafic poids lourds, s'il y a des axes sur la modération ou sur le recours à des véhicules plus propres ou moins bruyants. Sur la voiture partagée et le covoiturage, qui est traité au niveau de l'agglomération, Monsieur LEFEBVRE-DUPUY s'interroge sur leur déclinaison au niveau de la ville. Il souhaiterait avoir plus d'informations sur les orientations prises au niveau de l'agglomération et leur déclinaison au niveau communal.

Madame LE HERISSE précise que ce type de débat doit être constructif, même si c'est un exercice compliqué. Elle rappelle que la ville de Saint-Malo possède une importante façade maritime, ce qui implique qu'elle ne se développe qu'à 180° entre le Sillon et l'avenue du Général De Gaulle. S'y ajoute une autre contrainte que l'on ne peut pas combattre : le nombre des résidences secondaires qui est liée à une importante activité touristique. Elle remarque que certaines personnes qui manifestent le souhait de voir peu d'évolutions de la ville et de tout protéger, n'habitent pas toujours cette ville à l'année. La ville n'est pas un musée et elle ne peut pas demeurer ce qu'elle a toujours été depuis fort longtemps. Cette configuration particulière de la ville implique qu'elle a besoin d'un peu d'extension urbaine pour l'accueil de population, car les jeunes ménages avec enfants que l'on souhaite accueillir ont des besoins et envie d'une maison, d'un jardin (leur seul jardin n'est pas la mer). Sans cette offre à Saint-Malo, ces familles continueront de s'installer à Saint-Jouan des Guérets, Saint-Coulomb, etc.

Il faut donc créer des logements pour accueillir de la population mais il faut une acceptabilité pour les habitants. Pour qu'il y ait acceptabilité, il ne faut peut-être pas que cela se passe comme certains exemples que l'on voit aujourd'hui, comme dans le quartier de Rocabey par exemple, avec des maisons de qualité démolies pour la construction d'immeubles. Le renouvellement urbain est nécessaire dans les quartiers centraux, mais il doit intervenir de manière raisonnée et raisonnable. La réponse sera dans la zonage du PLU qui devra faire attention à ne pas dévaloriser des biens par la densification. Un effort d'explication auprès de la population devra être mené.

Madame LE HERISSE précise qu'il faut apporter beaucoup de soin au respect de l'environnement et à la qualité architecturale de ce qui sera construit. On ne peut pas dire « zéro » extension urbaine sur Saint-Malo, car au sein des espaces déjà urbanisés, beaucoup de protections existent (zones vertes, thalwegs, protection de Malouinières, zones de protection du patrimoine architectural et paysager). Cette ville est donc dans l'obligation de s'agrandir. Il faudra faire attention aux zones d'extension urbaine, la règle doit être différente des zones de renouvellement urbain. Madame LE HERISSE précise qu'elle sera très attentive sur ce qui s'y fera, sur l'altimétrie par exemple, car le besoin est surtout en habitat individuel. Les objectifs

affichés dans le PADD en terme de mixité sociale sont bons. Elle conclut en indiquant que ce qui est dit aujourd'hui n'aura de sens que dans la transcription qui en sera faite en particulier dans le zonage du futur PLU.

Monsieur LURTON indique qu'en Commission d'urbanisme du 29 avril 2019, lors de la première présentation du PADD, il avait demandé aux bureaux d'études en charge de la révision du PLU quel type de logement devait être privilégié pour augmenter la population. Il indique que le cabinet d'études avait répondu qu'il fallait du pavillonnaire pour les jeunes ménages avec des petits jardins et une part également d'appartements pour répondre à d'autres besoins. Monsieur LURTON insiste sur ce point et conclut qu'il est impossible d'avoir un objectif de « zéro » extension urbaine. Il est nécessaire de travailler en concertation avec les agriculteurs, il sera possible de trouver des solutions pour mobiliser des terrains moins productifs au niveau agricole, de travailler sur des compensations pour avancer sur ce thème. Monsieur LURTON évoque le port et précise qu'il partage ce qui a été dit sur le travail nécessaire sur les franges portuaires, les requalifier et y accueillir des entreprises tertiaires. La ville doit donc être pleinement intégrée dans les négociations sur le port. Monsieur LURTON souhaiterait voir apparaître dans ce travail une partie sur le port de pêche afin d'envisager son avenir.

Madame LE GAGNE souhaite intervenir sur l'axe n°1 du PADD. Elle propose d'adapter les besoins non seulement aux familles, mais également au vieillissement de la population. En effet, un breton sur trois aura plus de 60 ans d'ici 10 ans, ce qui est encore plus vrai dans les zones littorales. Dans la zone Saint-Malo et Dinard, l'indice de vieillissement qui est comparable à celui de la ville de Cannes par exemple. Ce constat peut aussi être un atout pour une ville. Elle peut être attractive pour les retraités qui représentent un flux migratoire important.

Monsieur le Maire souhaite revenir sur les points évoqués. Concernant les études à l'échelle communautaire, les membres des instances de SMA y ont accès. Nous allons faire le nécessaire pour mettre à disposition ces éléments afin que chacun puisse les informations.

Sur le trafic poids lourds, le PGD l'évoque de même que les nouvelles formes de mobilité et les nouvelles énergies. Il faut laisser la possibilité de porter des projets de ce type. Par exemple, un projet de développement de l'hydrogène est en cours de réflexion et il faudra être capables de s'adapter le moment venu. Des discussions sont en cours sur la question du déploiement de bornes de distribution de méthane (pour les bus, les flottes captives...) et un travail est engagé sur la méthanisation des boues de la station d'épuration.

Sur le covoiturage, il existe un plan supra-communal établi au niveau du Pays de Saint-Malo (le covoiturage étant plutôt identifié comme un moyen de transport de ville à ville). Sur le vélo partagé, une expérimentation va être menée cet été sur Saint-Malo. Monsieur le Maire indique que tous ces sujets sont complètement ouverts.

Sur la question du développement de la ville, Saint-Malo étant bordé par la Rance, celui-ci ne peut se faire que sur 90° en réalité (et non 180°). Il s'agit là d'une complexité qui fait partie de la situation spécifique de Saint-Malo, entre fleuve côtier et littoral. Monsieur le Maire confirme que la ville n'est pas un musée et qu'il faut trouver un juste équilibre entre la protection des Monuments ou Sites classés et la nécessité de construire. Monsieur le Maire a bien entendu la nécessité de produire des logements pour les familles mais il faut désormais penser à des formes urbaines différentes du pavillonnaire. Des solutions intermédiaires entre l'individualité et une forme de rapprochement permettant d'économiser l'espace doivent être mises

en place. La ville est déjà en train de tester ces formes dans les deux opérations OFS en cours sur Saint-Malo. Monsieur le Maire indique qu'il est impossible d'avoir « zéro » hectare d'extension urbaine.

Sur le vieillissement de la population, Monsieur le Maire indique que la ville est très sensible à cette réalité (qui n'est pas qu'un inconvénient effectivement). Il pense qu'il ne faut pas se laisser dépasser par ce phénomène en laissant se déséquilibrer les générations (ce qui s'est tout de même un peu produit et que la municipalité a essayé de corriger). Il sera plus facile de trouver des formes urbaines d'habitat adaptées à ces générations-là, dans des contextes très urbains et en appartement, pourvu que les conditions d'accessibilité soient assurées et que les logements soient adaptés. C'est vrai également dans le logement social, pour lequel des efforts d'adaptation des logements actuels sont menés.

Sur le port et sa requalification, Monsieur le Maire partage à 100 % ce qui a été dit et d'ailleurs il informe l'assemblée qu'il a été convenu avec le Président de la Région Bretagne de la nécessité du travail en commun avec la Ville. Dans le cadre de la concession portuaire, la Ville ne peut pas être juge et partie : elle doit se positionner de façon à être en dialogue avec un futur concessionnaire, aux côtés de la Région, de manière à ce que la relation Ville-Port soit la meilleure possible. Le port doit s'insérer dans l'espace urbain. La Région travaille sur le thème du port de pêche et il va falloir trouver des solutions afin que les pêcheurs trouvent une meilleure place selon les différentes options possibles (bassin Bouvet, avant-port, Sablons...). Ce sujet très complexe (du fait de la diversité de la pêche malouine) n'a pas encore été tranché mais il faut profiter de ce moment de révision du PLU pour poursuivre les échanges.

Monsieur MARTINI suggère, à la lecture des 5 axes du PADD, qu'il manque la notion de ville accueillante et solidaire. La notion de solidarité peut se décliner de manière transversale dans plusieurs thèmes. Il fait également allusion à la nécessité de maintenir des coupures d'urbanisation sur la bande littorale.

Monsieur MARTINI revient sur le sujet de la démographie et des résidences secondaires : sur le site de l'INSEE, entre 2007 et 2015 on constate une augmentation de 1859 résidences secondaires, alors que le nombre de logement tout confondu a augmenté de 3010 unités sur la même période. Il précise qu'une Loi de 2015, modifiée en 2017, permet aux communes de surtaxer les résidences secondaires en zones tendues et cite quelques exemples de villes ayant mis en place cette taxe.

Monsieur le Maire note ces chiffres et indique qu'il faudra les vérifier, notamment sur le taux de résidences secondaires. Il précise que pour la construction neuve, un taux de 14 % de résidences secondaires a été mesuré. Ce taux est plus important dans le parc ancien. Sur les questions de fiscalité, cela fait partie des sujets qui peuvent être débattus.

Après avoir sollicité l'assemblée pour d'autres éventuelles interventions sur le PADD, Monsieur le Maire invite les membres du conseil municipal à aller consulter les documents mis à disposition dans le cadre de la révision, notamment les études préalables comme celle sur la trame verte et bleue par exemple.

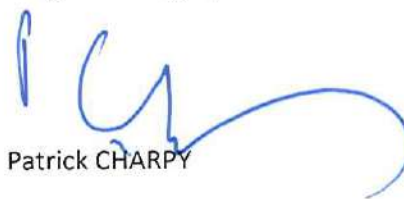
Monsieur le Maire réagit également sur la question soulevée de la qualité des espaces publics et mentionne le projet de square public de la Louisiane qui est à nouveau ouvert depuis ce jour au public et qui est revalorisé afin de ne plus être le lieu de difficultés pour le voisinage.

Monsieur le Maire remercie le conseil municipal pour ce débat sur le PADD, pour les contributions des uns et des autres et la qualité des échanges. Il précise que le sujet n'est pas épuisé et qu'il y aura d'autres occasions d'approfondir sur ce dossier de révision du PLU.

Monsieur le Maire indique à l'assistance la tenue de trois réunions publiques ouvertes à tous, qui auront lieu les 24 et 25 juin 2019 à des horaires et lieux différents afin de pouvoir s'adresser à tous les quartiers de Saint-Malo, au sujet d'un dossier qui concerne l'ensemble des malouins.

Monsieur le Maire indique qu'il sera nécessaire de revenir sur le dossier de l'éco-quartier de Lorette pour laquelle la réunion publique prévue par la ville n'a pas pu avoir lieu le 20 mai 2019.

Pour Le Maire,
L'Adjoint Délégué,



Patrick CHARPY



PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE



Dossier prescrit le : 25 juin 2015
Dossier arrêté le :
Mis à l'enquête publique :
Dossier approuvé le :

SOMMAIRE

Introduction

Axe 1 : Conforter une dynamique d'accueil de population dans un cœur d'agglomération renouvelé

Axe 2 : S'engager pour un développement du territoire en harmonie avec sa géographie et son socle environnemental

Axe 3 : Renforcer les piliers économiques malouins et le développement local

Axe 4 : S'appuyer sur le patrimoine pour assier le développement de la ville et la valorisation du cadre de vie

Axe 5 : Créer les conditions d'une ville accessible, mobile et connectée



Qu'est-ce qu'un PADD ?

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) présente le projet politique de la ville pour la prochaine décennie. Il définit les objectifs d'aménagement et de développement sur l'ensemble de la ville.

Selon l'article L.151-5 du Code de l'Urbanisme, le PADD doit définir :

«1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Il peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes, notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles.»

Dans quel contexte et enjeux s'inscrit le PADD de Saint-Malo ?

Suite à la délibération du conseil municipal du 25 juin 2015 prescrivant la révision de son Plan Local d'Urbanisme, la commune souhaite se doter d'un nouveau cadre réglementaire pour porter ses ambitions et son projet urbain.

L'ambition centrale de ce projet est la reconquête des habitants dans la ville-centre d'une agglomération qui accueillera 100 000 habitants à l'horizon 2030. Après avoir réussi à relancer la production de logements et consolider la reprise démographique constatée depuis 2015, la commune souhaite accompagner cette dynamique en améliorant l'attractivité de la ville à travers une politique d'aménagement ambitieuse.

Cet objectif de reconquête est donc le fruit d'une évaluation des politiques d'aménagement menées ces dernières années et de la réalisation de plusieurs études destinées à formaliser une stratégie globale sur la ville.

Entre 2014 et 2016, l'élaboration du Projet Urbain Stratégique est venue poser les grandes lignes de la stratégie de développement malouine,

toujours valide aujourd'hui, et dont les leviers d'actions ont été enrichis par la réalisation de différentes études thématiques :

- Une étude socio-démographique ayant permis de comprendre les enjeux démographiques sur la commune et de déterminer des objectifs de production de logements, à la fois quantitatifs et qualitatifs ;

- Le plan guide environnemental, dont l'élaboration a permis d'enrichir le projet urbain d'une approche et d'un cadrage environnementaux indispensables dans un territoire dont les atouts sont appuyés sur le patrimoine naturel ;

- L'étude patrimoniale afin de renouveler l'approche de la ville sur la richesse de son patrimoine bâti, sa protection et sa mise en valeur ;

- L'étude agricole, pour comprendre les enjeux liés à cette activité économique ;

Outre ces études engagées par la ville, les réflexions menées à l'échelle de l'agglomération ont également été décisives dans la définition du projet urbain. Ainsi, la stratégie de développement économique de l'agglomération, le plan global de déplacement et le Schéma de cohérence territoriale ont été pris en compte.

Conciliant accueil de population et maîtrise de l'étalement urbain, le projet urbain s'inscrit dans un ambitieux programme de renouvellement tissant le lien entre les composantes patrimoniales, environnementales et économiques du territoire.

Le projet d'aménagement et de développement durables se décline ainsi en cinq axes stratégiques :

1/ Conforter une dynamique d'accueil de population dans un cœur d'agglomération renouvelé

2/ S'engager pour un développement du territoire en harmonie avec sa géographie et son socle environnemental

3/ Renforcer les piliers économiques malouins et le développement local

4/ S'appuyer sur le patrimoine pour assier le développement de la ville et la valorisation du cadre de vie

5/ Créer les conditions d'une ville accessible, mobile et connectée

CONFORTER UNE DYNAMIQUE D'ACCUEIL DE POPULATION DANS UN CŒUR D'AGGLOMÉRATION RENOUVELÉ

1- CONFIRMER LA REPRISE DÉMOGRAPHIQUE MALOINE EN POURSUIVANT L'EFFORT D'ACCUEIL

L'objectif central porté par la commune est le maintien d'un rythme de production soutenu afin de conserver la dynamique démographique retrouvée. L'ambition est de permettre la production de 600 à 800 logements par an pour dépasser les dynamiques de desserrement des ménages et de développement des résidences secondaires. Avec un point mort estimé à 580 logements par an pour maintenir la population actuelle, **l'objectif de production visé d'au moins 600 logements/an permettra d'atteindre 50 000 habitants à l'horizon 2030** à condition qu'une part significative des logements produits soit dédiée aux familles.

La ville de Saint-Malo développe depuis plusieurs années une stratégie de reconquête des familles basée sur la production de logements à des prix abordables et proposant des formes et des aménités urbaines attractives : superficie généreuse, espace extérieur et garage pour un prix abordable, c'est-à-dire en-dessous de 2500 euros/m². Il s'agit de proposer une alternative adaptée à la production de logements réalisée à l'extérieur de la ville avec une offre à la fois urbaine, abordable et attractive.

Pour porter cette ambition, la ville s'appuiera prioritairement sur le développement d'opérations sur les fonciers qu'elle maîtrise et la programmation des fonciers en extensions urbaines, emprises où il est plus aisé de programmer des logements à des prix et typologies abordables pour les familles. Dans une plus faible mesure, des emprises privées en renouvellement urbain accueilleront également des logements familiaux par le biais de l'Office Foncier Solidaire. Sur la durée du PLU, ce sont entre **100 et 120 logements familiaux qu'il faudra produire chaque année pour optimiser les effets de la production de logements sur la démographie.**

Les typologies de logements envisagées seront variées en fonction des types de fonciers sur lesquels ils seront produits :

- Lots libres denses et abordables ;
- Maisons groupées ou appartements en duplex en PSLA ;
- Maisons groupées ou appartements en duplex en accession abordable ;
- Maisons groupées ou appartements en duplex en acquisition du bâti dissociée du foncier (OFS).



Maisons de ville abordables

2- RENFORCER LA VILLE-CENTRE ET DÉVELOPPER UN NOUVEAU CŒUR D'AGGLOMÉRATION EN CONCENTRANT PLUS DE LA MOITIÉ DE LA PRODUCTION AU SEIN DES ESPACES BÂTIS

Le diagnostic identifie une part conséquente de la production pouvant être réalisée en intensification urbaine, sur la base d'une augmentation et d'un encadrement des droits à bâtir sur certaines emprises mutables. La production de logements sera réalisée pour plus de la moitié en intensification urbaine et répartie comme suit :

1/ Dans le cœur d'agglomération et les centralités historiques : la majorité des logements seront produits autour de la gare et du port, et dans une plus faible mesure, dans les centralités historiques existantes à Saint-Servan et Paramé. Ces projets prendront majoritairement appui sur des fonciers mutables (délaisés ferroviaires, friche industrielle ou commerciale, requalification d'ensembles bâtis ...);

2/ Le long des axes structurants : ils feront l'objet de requalification et de mutation urbaine importantes sous forme de grappe le long des axes, en particulier l'axe urbain menant au centre-ville par la route départementale 137, notamment sur l'ancienne caserne et les serres de Lorette.

3/ Au sein des tissus résidentiels : ils seront densifiés de manière plus mesurée et selon deux principaux modes opérations :

- Dans des projets de densification pavillonnaire douce, via division parcellaire d'un terrain à bâtir lorsque la morphologie initiale de la parcelle permet de réaliser cette opération de façon harmonieuse ;
- De manière ponctuelle et circonstanciée, dans des opérations de renouvellement urbain sur de grandes dents creuses ou sur d'anciens bâtiments désaffectés de leur vocation initiale. Ces projets devront être conçus dans le respect du cadre de vie existant, en veillant à modérer leur densité perçue, limiter les vis-à-vis et maintenir le caractère aéré et végétal de leur environnement.



Le quartier de la gare

3 - MODÉRER LES BESOINS FONCIERS EN EXTENSIONS URBAINES ET CONCEVOIR UNE PROGRAMMATION URBAINE COMPLÉMENTAIRE AU PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN

Consciente de sa richesse environnementale et paysagère, la ville souhaite **prioriser l'intensification urbaine afin de limiter les besoins fonciers en extension urbaine**. Compatibles avec les objectifs quantitatifs du Schéma de cohérence territoriale, ces projets devront offrir une part significative de logements abordables.

Les besoins nécessaires à cette production de logements sont estimés à 70 hectares, dont 65 hectares destinés à des opérations d'habitat mixte, besoin représentant une diminution de la consommation d'espace de plus de 20% par rapport à la décennie précédente (environ 130 hectares consommés). Les éléments géographiques et naturels (talwegs, lignes de crête, haies bocagères, trame verte et bleue ...) seront les points d'appui principaux pour définir ces nouvelles limites urbaines.



Exemple de logements collectifs en limite d'espace agricole (Clos bastille) reprenant le vocabulaire des constructions rurales (volumes, matériaux)

4 - DÉVELOPPER DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS ADAPTÉS AUX BESOINS DES HABITANTS ET RENFORÇANT L'ATTRACTIVITÉ DE LA VILLE

En assumant une position de ville-centre, Saint-Malo développe une offre d'équipements ambitieuse destinée à améliorer la qualité de vie des habitants et son attractivité.

L'offre d'équipements à fort rayonnement sera enrichie avec la création d'un centre de thalassothérapie et du Musée d'Histoire Maritime. Ce dernier équipement à vocation touristique s'inscrira dans une ambition plus large de requalification des espaces publics aux franges du port.

Autre équipement d'ampleur, le campus universitaire est inclus dans un grand projet d'aménagement afin de conforter sa présence dans le réseau universitaire régional et national.

Pour continuer de répondre aux besoins de ses habitants, la ville prévoit de développer de nouveaux équipements : la création d'une école primaire et maternelle, ainsi qu'un hôpital psychiatrique. D'autres équipements existants seront adaptés afin d'accompagner le développement de la ville et intégrer de nouveaux besoins : station d'épuration, déchetterie, parc des sports de Marville et de l'Hippodrome.



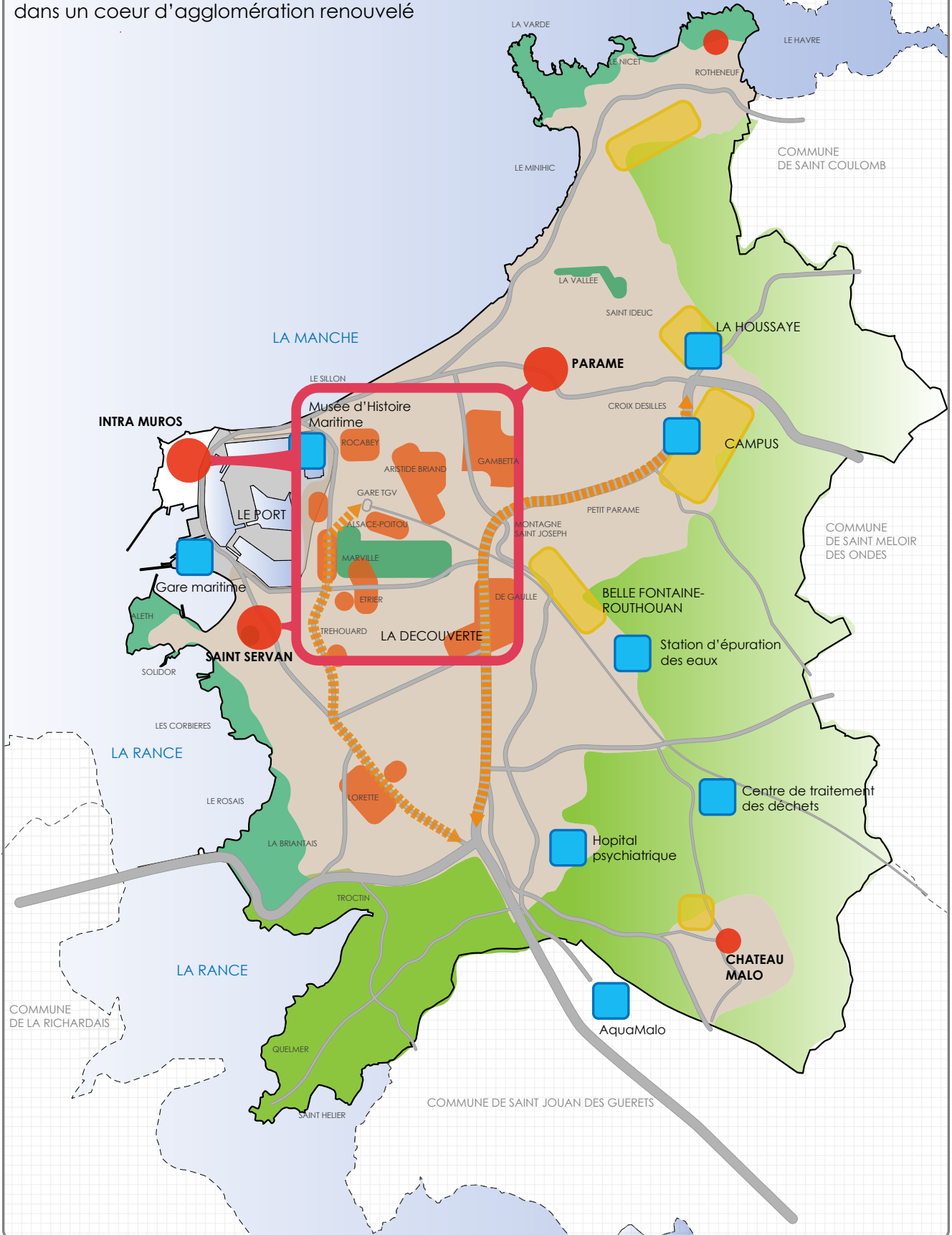
© Moreau Kusumoki Architectes, Artefactor

Le futur Musée d'Histoire Maritime



AXE N°1

Conforter une dynamique d'accueil de population dans un coeur d'agglomération renouvelé



Source : DAU - Ville de Saint-Malo



AXE N°1

Conforter une dynamique d'accueil de population dans un coeur d'agglomération renouvelé



Nouvelle centralité structurée autour de la gare, du port et entre les centralités historiques



Engager la densification des fonciers mutables



Reconquérir les axes structurants sous forme de boulevards urbains



Permettre le renouvellement des centralités urbaines historiques à partir de l'existant



Permettre le renouvellement des quartiers par des projets de densification diffuse



Mobiliser du foncier en extension urbaine pour répondre aux objectifs de production de logements



Valoriser les espaces verts de proximité et parcs urbains



Limiter l'urbanisation dans les espaces naturels et agricoles



Renforcer les équipements existants et en développer de nouveaux adaptés aux besoins des habitants et au développement durable du territoire

S'ENGAGER POUR UN DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE EN HARMONIE AVEC SA GÉOGRAPHIE ET SON SOCLE ENVIRONNEMENTAL

1 - PROTÉGER LE LITTORAL ET SES ESPACES RETRO LITTORAUX

En pleine dynamique de développement urbain, la ville doit cette attractivité à un environnement exceptionnel, tant sur son littoral que dans ses franges rurales. Un des enjeux centraux du projet de PLU est donc de contenir le développement dans des limites stables et clairement identifiées afin de garantir le maintien d'une richesse environnementale, écologique, et paysagère sur le territoire.

A l'Ouest, la bande littorale contient physiquement le développement urbain sur une limite sensible, qui sera protégée en y **maintenant les coupures d'urbanisation entre les espaces bâtis agglomérés**. Les espaces naturels remarquables en retrait du littoral et rythmant la côte malouine seront confortés dans leur vocation environnementale, paysagère et touristique.



Trame bleue : le littoral malouin

2 - PROTÉGER ET RELIER LES ESPACES DE NATURE POUR DÉVELOPPER LA BIODIVERSITÉ, Y COMPRIS DANS L'ESPACE URBAIN

Tous les supports de la biodiversité malouine seront identifiés, mais également les liens qui peuvent exister entre eux (trame bleue, trame

verte...) et favoriser la perméabilité écologique. En particulier, **les zones humides, cours d'eau et composantes du patrimoine arboré feront l'objet de protections spécifiques**, pour permettre leur préservation.

L'espace urbain malouin étant aujourd'hui assez minéral, l'eau et le végétal présentent des continuités fragiles, parfois ponctuées de coupures. Le maillage actuel de la trame verte et bleue sera donc renforcé et conforté par de nouvelles liaisons écologiques afin de relier les différents réservoirs de biodiversité. Les projets urbains tout comme les aménagements des espaces publics seront mis à contribution afin de rétablir ces continuités et créer des espaces propices au développement de la biodiversité.

Les coupures d'urbanisation et les parcs urbains seront protégés, ces derniers seront valorisés dans le but de conforter leur fonction de support de biodiversité.

3 - CONFORTER L'ARRIÈRE-PAYS DANS UNE VOCATION NATURELLE ET AGRICOLE

Le développement urbain récent s'est affranchi de la limite physique que constituait le périphérique routier. Il s'agit aujourd'hui de définir de nouvelles limites au développement urbain, incarnées par des éléments naturels afin de conforter l'arrière-pays dans sa vocation environnementale et agricole. Les projets urbains situés en lisière de ces espaces sensibles veilleront à **préserver ces franges par une intégration paysagère du bâti et des aménagements**.

Dans cet arrière-pays, **l'urbanisation sera limitée** et seules seront permises les extensions et les annexes pour les habitations existantes ainsi que les constructions agricoles.



Trame verte : les boisements, bosquets, haïes...

4 - ORGANISER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN QUI INTÈGRE L'ENJEU CLIMATIQUE, LES RISQUES NATURELS ET LES NUISANCES

Ville littorale, Saint-Malo a su s'adapter aux aléas liés au risque de submersion marine en mettant en place des moyens de protection adaptés. Cette situation particulière a permis d'intégrer une culture du risque dans le projet de développement urbain.

En première ligne du changement climatique, la ville intègre le risque de submersion marine, via l'application du **Plan de Prévention du Risque de Submersion Marine**, mais également en encourageant les solutions techniques, architecturales et paysagères permettant de mieux gérer cet aléa.

Le risque d'inondation par ruissellement et les risques liés au sous-sol sont également à prévenir sur le territoire. La protection et le développement des espaces végétalisés concourent à cet objectif qui sera également poursuivi dans les projets urbains. Les dispositifs de gestion des eaux pluviales à la parcelle, de récupération et réutilisation des eaux pluviales seront encouragés. Les nouvelles constructions devront également être adaptées à l'aléa de retrait gonflement des argiles (procédés constructifs adaptés) dans les secteurs concernés.

5 - S'ENGAGER EN FAVEUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

La transition écologique est un enjeu transversal du projet urbain, visant à limiter les déplacements, en reconstruisant la ville sur ses centralités, et à accueillir la population au plus près des emplois de l'agglomération. Les formes urbaines économes et compactes générées par **la densification contribuent également à limiter la consommation énergétique du logement sur le territoire.**

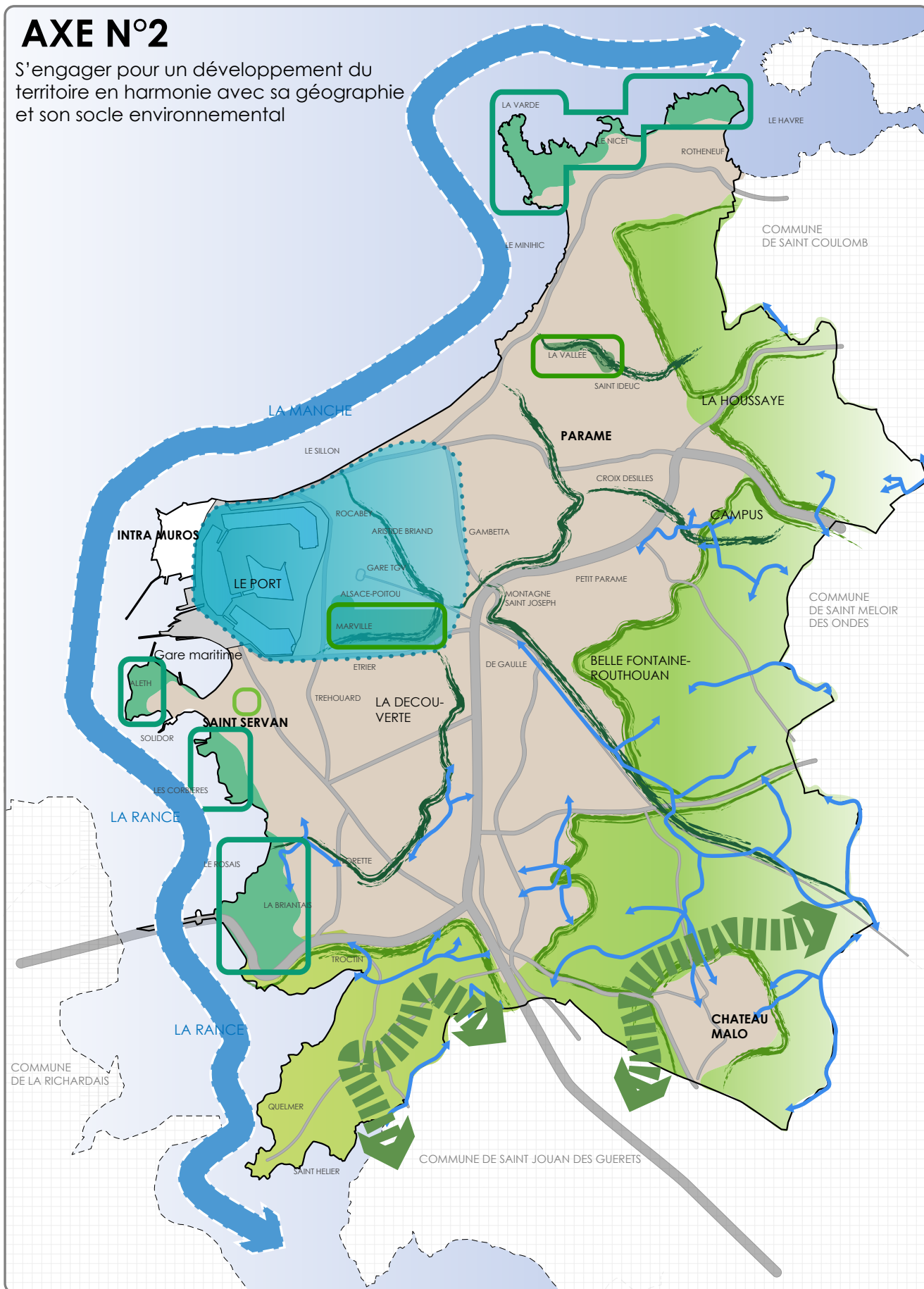
La ville intègre cet enjeu de manière plus ciblée dans ses différents projets urbains, notamment l'éco-quartier de Lorette où la conception urbaine s'inscrit dans une démarche de haute qualité environnementale et énergétique. Plus largement, la ville de Saint-Malo s'attachera à promouvoir et encourager le recours aux dispositifs créateurs d'énergies renouvelables à l'échelle des projets d'habitat, et plus spécifiquement dans des projets dédiés (ferme photovoltaïque).



Le futur éco-quartier de Lorette : vers une démarche «Smart City»

AXE N°2

S'engager pour un développement du territoire en harmonie avec sa géographie et son socle environnemental

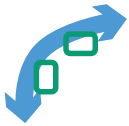


Source : DAU - Ville de Saint-Malo



AXE N°2

S'engager pour un développement du territoire en harmonie avec sa géographie et son socle environnemental



Intégrer la nécessité de protéger le littoral et ses espaces retro-littoraux



Mettre en valeur les espaces verts littoraux



Protéger la trame bleue et retrouver un parcours de l'eau dans la ville support d'activités récréatives et de biodiversité urbaine



Rétablir et conforter les continuités écologiques



S'appuyer sur les éléments environnementaux et paysagers pour déterminer les limites de l'espace urbain



Maintenir les coupures d'urbanisation



Améliorer l'accessibilité et la qualité des espaces de nature en ville



Conforter l'arrière-pays dans une vocation essentiellement naturelle et agricole



Intégrer les contraintes locales liées au risque de submersion marine dans les modes constructifs



Tâche urbaine actuelle

RENFORCER LES PILIERS ÉCONOMIQUES MALOAINS ET LE DÉVELOPPEMENT LOCAL

1 - AFFIRMER, RENFORCER ET DIVERSIFIER LA POSITION DE CENTRALITÉ ÉCONOMIQUE DE LA VILLE

En plus des services publics, la ville concentre les trois quarts des emplois de l'agglomération. Les zones d'activités existantes, à vocations industrielle, artisanale et tertiaire, les centralités historiques et commerciales, ainsi que l'incontournable zone portuaire constituent les principales zones d'emplois de la commune.

En plus de ces grandes composantes économiques, la ville prévoit de **développer une mixité des programmes immobiliers dans son cœur d'agglomération**, permettant l'implantation de commerces, de bureaux et d'activités compatibles avec la fonction résidentielle. L'ambition est de promouvoir la multifonctionnalité dans la ville tout en veillant à limiter les nuisances liées à certaines activités.

La ville ne prévoit **pas d'extension des zones économiques existantes** mais une optimisation de ces espaces afin de permettre l'accueil de nouvelles activités. Le maintien d'une capacité d'accueil des activités artisanales sera ainsi assuré, compensant la mutation de certaines emprises économiques incluses dans les tissus résidentiels.



La ZI NORD : Zone d'activités à requalifier et à densifier

2 - PERMETTRE L'ÉVOLUTION DES ABORDS DU PORT POUR L'OUVRIR SUR LA VILLE ET À D'AUTRES USAGES

A proximité directe du nouveau cœur de Saint-Malo, le port est un socle économique majeur pour la ville. La ville souhaite accompagner son développement, notamment par le renforcement de certaines infrastructures comme la gare maritime. Cependant, cet espace entre la ville nouvelle et intra-muros manque de lisibilité. **L'ouverture de la zone portuaire sur l'espace urbain est un enjeu majeur pour la ville.** En concertation avec l'ensemble des acteurs, l'implantation d'entreprises tertiaires sera favorisée sur les franges du port qui seront traitées en véritables espaces publics si les contraintes des entreprises portuaires le permettent. Le secteur qui accueillera le futur musée d'histoire maritime sera un lieu préférentiel pour engager cette démarche d'ouverture du port à l'espace urbain.



Le futur MHM de Saint-Malo

3 - CONFORTER LE MAILLAGE COMMERCIAL EXISTANT, DÉVELOPPER L'ACTIVITÉ DANS LES CENTRALITÉS À DOMINANTE RÉSIDENTIELLE

Le commerce constitue un secteur clé de l'économie malouine, dont la dynamique est liée à une zone de chalandise recouvrant une partie du territoire de l'agglomération, complétée par les flux touristiques. **La ville souhaite conforter cette activité, vecteur d'animation de ses espaces publics**, notamment en :

- Prévenant les risques de décentrement du commerce et de concurrence centre-périphérie, en répartissant les fonctions selon une logique de taille des surfaces commerciales ;
- Identifiant des secteurs où la destination commerciale en rez-de-chaussée doit être maintenue ;
- Veillant à la qualité des espaces publics et à leur accessibilité : mobilités douces (et PMR), stationnements et transports en commun.



Rue commerçante à Saint-Servan

Le projet urbain de la ville est porteur d'un fort développement de l'habitat, offrant de nouvelles opportunités pour le commerce de proximité. De nouvelles implantations seront autorisées dans les nouveaux quartiers éloignés des centralités existantes.

4 - ÉLARGIR ET RENFORCER L'OFFRE TOURISTIQUE MALOUINE

Saint-Malo est une destination de tourisme importante, devenue encore plus accessible ces dernières années avec l'arrivée de la LGV. Historiquement liée au tourisme familial, la ville attire également d'autres profils plus spécifiques à l'occasion d'évènements importants (Route du Rhum, festivals culturels ...). C'est dans cette diversité que la ville souhaite développer l'activité touristique.

La locomotive du tourisme malouin est son patrimoine bâti et naturel. Derrière la spectaculaire carte postale d'Intra-Muros, un nombre important de sites touristiques existent sur la commune, le long du littoral et dans l'arrière-pays. C'est donc une politique globale, sur tous les sites, que la commune porte aujourd'hui.

L'implantation du Musée d'Histoire Maritime, vise à développer le potentiel touristique du site portuaire. D'autres espaces à fort potentiel restent assez confidentiels ou souffrent encore d'une faible visibilité, notamment la Pointe de la Varde ou encore le port de plaisance des Bas-Sablons. La mise en valeur de ces sites sera poursuivie, en améliorant notamment la qualité des espaces publics et leur accessibilité. Les services offerts sur les sites seront également améliorés, par exemple via le réaménagement de la cale au Davier et du port de plaisance des Bas-Sablons.

Le développement du tourisme vert, encore peu pratiqué sur la commune, sera favorisé sur les secteurs ruraux de la commune en permettant la diversification des activités en secteur agricole.

RENFORCER LES PILIERS ÉCONOMIQUES MALOAINS ET LE DÉVELOPPEMENT LOCAL



Un patrimoine à redécouvrir et à valoriser : la Briantais

5 - PÉRENNISER L'ACTIVITÉ AGRICOLE ET LA VOCATION DE SES TERRES

L'activité agricole sur le territoire jouit d'une bonne réputation dans la production de denrées de qualité, notamment maraîchères.

Pour renforcer l'activité agricole, la possibilité pour les producteurs de diversifier les sources de revenus et leurs débouchés commerciaux est essentielle. **La ville permettra donc la diversification des exploitations**, en lien avec l'activité touristique mais aussi pour favoriser la mise en place de points de vente directe et l'exploitation du potentiel en énergies renouvelables des exploitations agricoles.

Pour adapter les sièges à de potentiels nouveaux besoins, leur modernisation et leur extension sera facilitée, à condition d'une bonne intégration environnementale des projets.



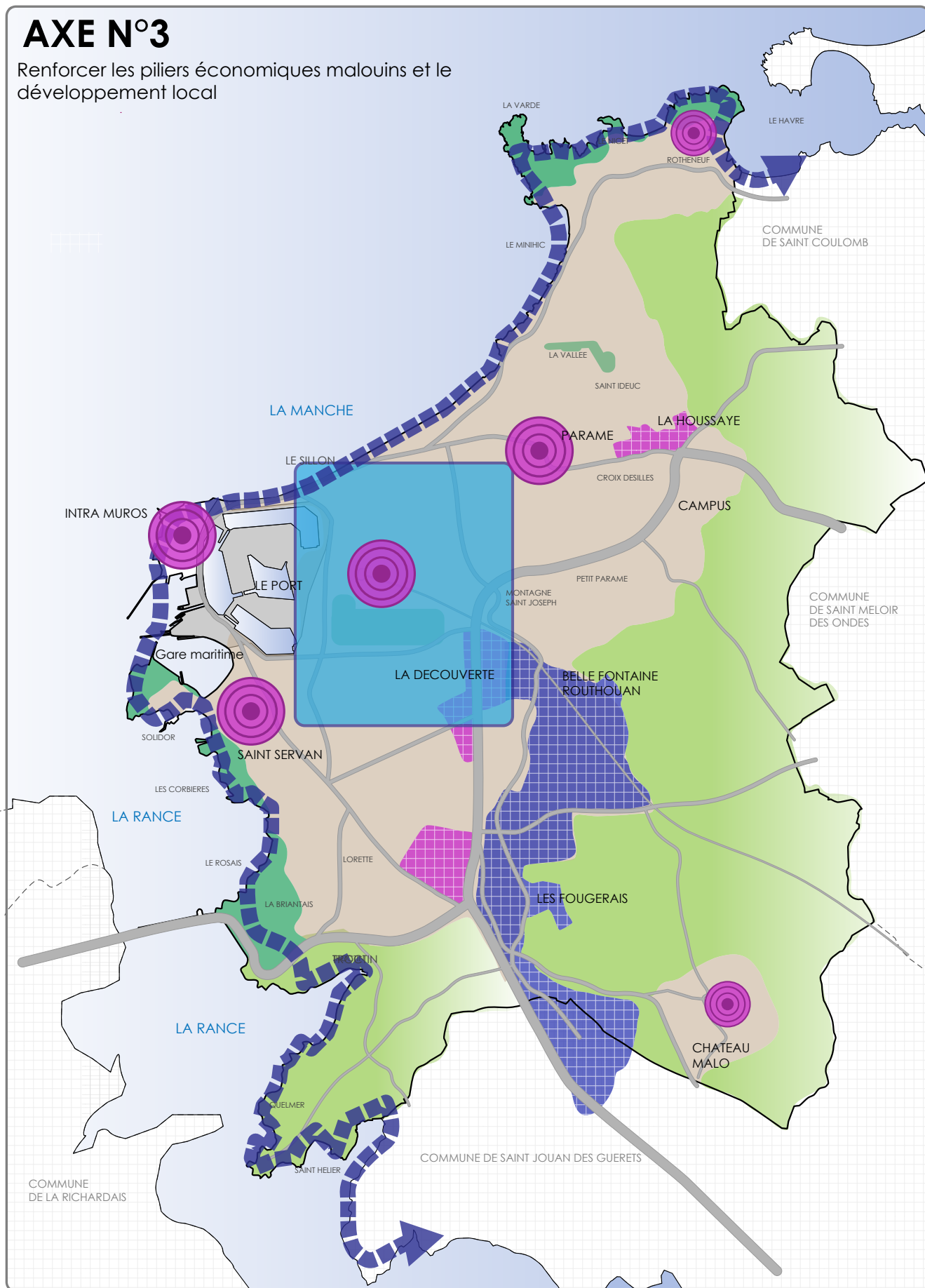
Le littoral malouin : atout touristique majeur



L'arrière-pays agricole du pays de Saint-Malo

AXE N°3

Renforcer les piliers économiques malouins et le développement local



Source : DAU - Ville de Saint-Malo



AXE N°3

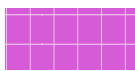
Renforcer les piliers économiques malouins et le développement local



Affirmer, renforcer et diversifier le statut de centralité économique de la ville



Permettre la requalification et l'optimisation des ZAE existantes pour diversifier leurs usages



Accompagner les sites commerciaux existants dans leur requalification ou leur mutation (usages mixtes, qualité des espaces, mobilité douce...)



Conforter le maillage commercial existant



Permettre la continuité des cheminements sur le littoral et gérer l'accueil touristique



Favoriser le développement et la diversification des activités agricoles



Intégrer les espaces verts de proximité et parcs urbains dans la valorisation touristique du territoire



Tâche urbaine actuelle

S'APPUYER SUR LE PATRIMOINE POUR ASSOIR LE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE ET VALORISER LE CADRE DE VIE

1 - PROTÉGER LE PATRIMOINE HISTORIQUE EMBLÉMATIQUE DE LA VILLE

Le patrimoine historique de la ville construit son paysage et retrace son histoire. Il est la base de son image et l'atout majeur de son attractivité. La ville historique d'Intra-Muros est incluse dans un périmètre de protection des monuments historiques, mesure étatique à laquelle la commune ajoute sa contribution volontariste. D'un point de vue règlementaire, **le projet de PLU s'attachera à limiter les évolutions architecturales sur ce secteur**, en promouvant des projets s'inscrivant dans une logique de maintien et d'entretien du patrimoine bâti historique.



Les remparts de Saint-malo : image identitaire de la ville

2 - PRÉSERVER ET VALORISER LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL IDENTITAIRE

Le patrimoine architectural de la commune se diffuse sur tout son territoire, y compris dans des secteurs absolument remarquables et où les possibilités d'évolutions sont réelles.

Ainsi, les secteurs de centralités historiques (Saint-Servan et Paramé), les tissus balnéaires dans leur diversité (Sillon, Paramé Ouest, Rothéneuf) seront amenés à évoluer, en cohérence avec leur forte identité. **Les mesures de protection du patrimoine existant seront graduelles en fonction de l'intérêt de chacun des éléments bâtis.** Pour les projets nouveaux, la cohérence des entités urbaines les plus fortes du territoire sera protégée à travers des règles d'urbanisme traduisant l'esprit de chacun des tissus urbains.

La reconversion des bâtiments patrimoniaux sera possible à condition de maintenir l'intégrité du bâti.



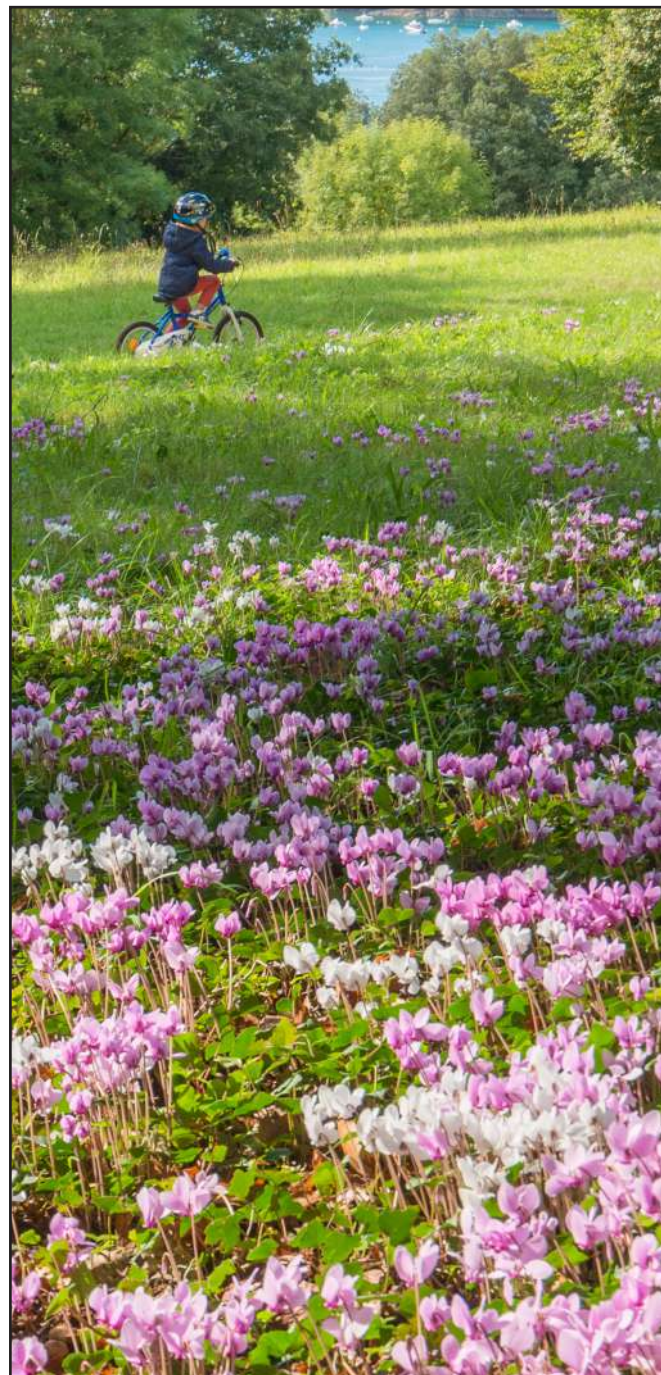
Le petit patrimoine rural

3 - VALORISER LE CADRE DE VIE ET LE PATRIMOINE DU QUOTIDIEN TOUT EN DÉVELOPPANT DE NOUVELLES FORMES URBAINES

Au-delà des espaces les plus identitaires, l'ensemble des tissus urbains Malouins contiennent des éléments patrimoniaux et architecturaux qu'il convient de maintenir. Ce « patrimoine du quotidien » constitue un élément fort dans la mosaïque des cadres de vie de la ville qu'il convient de conserver tout en proposant des principes de densification adaptés à chaque situation.

L'évolution des tissus bâti s'inscrira dans une continuité avec leur cadre de vie. La place du végétal, les types d'implantation et l'aménagement des espaces publics feront l'objet d'une attention particulière dans tous les types de projets, de logement ou autre. Ainsi, des formes de densification douce seront privilégiées dans les cadres de vie pavillonnaires tout en ouvrant la ville à l'innovation architecturale sur des secteurs de densification plus forte.

Les différentes ambiances et cadres de vie du territoire sont également définis par la proximité entre différentes entités urbaines, naturelles, littorales et agricoles. Les liens entre chacune de ces entités seront conservés : vues remarquables depuis l'espace urbain vers le littoral ou l'arrière pays, coupures d'urbanisation, afin de permettre à tous les habitants de profiter pleinement du patrimoine naturel malouin et des paysages.

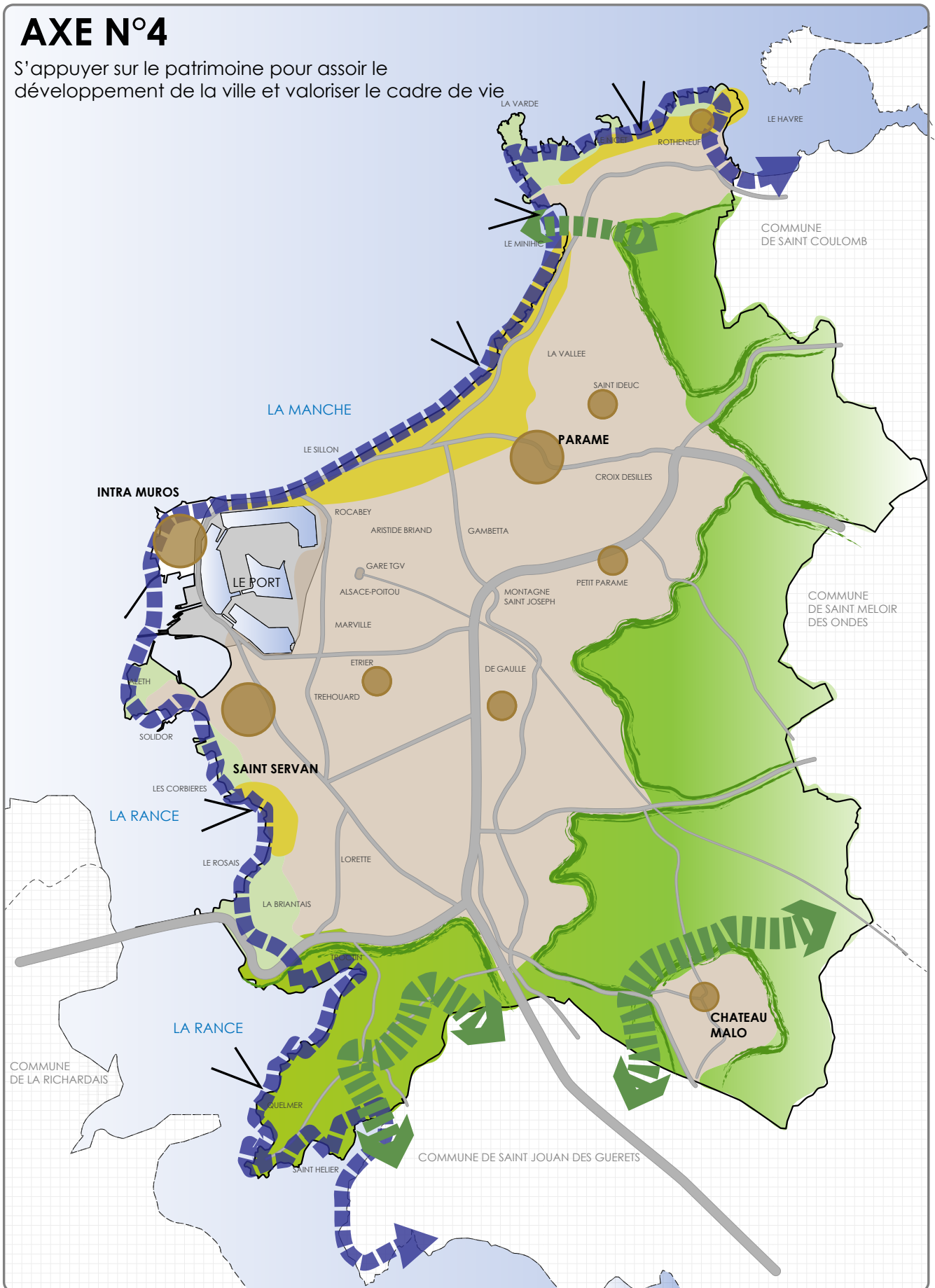


Patrimoine naturel à Saint-Malo

© M. Clauzier

AXE N°4

S'appuyer sur le patrimoine pour assier le développement de la ville et valoriser le cadre de vie



Source : DAU - Ville de Saint-Malo



AXE N°4

S'appuyer sur le patrimoine pour assoir le développement de la ville et valoriser le cadre de vie



Poursuivre l'amélioration des espaces publics et la valorisation du patrimoine bâti dans les centralités historiques



Protéger l'homogénéité et la cohérence des tissus balnéaires



Valoriser le patrimoine bâti ordinaire et les marqueurs de l'identité des quartiers



Protéger le patrimoine bâti de l'arrière pays, notamment constitué des malouinières



Préserver la qualité et l'accès à la bande littorale



Préserver les points de vue remarquables



Maintenir les coupures urbaines



S'appuyer sur les éléments paysagers pour déterminer les limites de l'espace urbain



Espaces verts de proximité et parcs urbains

CRÉER LES CONDITIONS D'UNE VILLE ACCESSIBLE, MOBILE ET CONNECTÉE

La question des mobilités individuelles et collectives dans le Plan Local d'Urbanisme se retrouve à l'origine du projet de développement urbain, établi en cohérence avec les infrastructures et pratiques existantes. Le projet de la ville veille également à préparer la politique décidée à l'échelle de l'agglomération dans le plan global de déplacement et le Schéma de cohérence territoriale.

1 - AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ ET LES MOBILITÉS DE LA VILLE, DE SON PORT ET DU LITTORAL

Saint-Malo est une ville étendue et aux multiples facettes. Afin de permettre à tous les habitants de profiter de toutes les richesses offertes par cet espace, l'un des objectifs majeurs de la collectivité consiste à créer du lien physique et d'usage entre tous les quartiers.

Les projets urbains s'inscrivent donc dans cette volonté de résorber ou d'atténuer certaines fractures urbaines importantes.

L'aménagement de l'axe de Gaulle en boulevard urbain, la mobilisation des anciennes friches ferroviaires, l'aménagement de l'hippodrome et des équipements sportifs visent à lier chacun des quartiers et améliorer la circulation d'un espace à l'autre pour tous les publics : piétons, vélos, usagers des transports en commun et automobiles.



Le pôle d'échanges multimodal à proximité de la gare

Les projets urbains majeurs portés par la collectivité s'accompagneront d'un objectif d'apaisement des axes structurants en y organisant les usages. Le report du trafic poids lourd sur un itinéraire alternatif permettra de mettre en sécurité des axes qui constituent aujourd'hui des ruptures dans l'espace urbain. Le développement de formes urbaines marquant l'entrée dans le cœur d'agglomération ira de pair avec la réflexion portée sur les espaces publics.

2 - ENCOURAGER LE REPORT MODAL EN OPTIMISANT LE TRANSPORT COLLECTIF ET LES DÉPLACEMENTS DOUX

Consciente de la dépendance des habitants du territoire à la voiture individuelle, la ville souhaite rationaliser son usage en proposant des solutions alternatives efficaces.

La ville anticipera donc les aménagements urbains nécessaires au déploiement de la politique d'amélioration du réseau de transport en commun. Cette politique s'appuie sur la constitution de pôles d'échanges multimodaux à partir et en direction desquels seront déployés les projets de bus à haut niveau de service. Portes d'entrées de la ville-centre, ces pôles d'échanges devront faciliter le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun, le covoiturage et les cheminements doux.

Trois pôles d'échanges multimodaux seront donc développés dans une logique intercommunale :

- La création d'un pôle d'échange au Nord, sur le site de Croix Désille, en cohérence avec l'aménagement de la zone campus ;
- Le réaménagement du pôle existant sur la gare, afin d'en augmenter sa capacité et sa praticité ;
- La création d'un pôle d'échange au Sud, soit sur la zone Atalante, soit sur le site de l'aquarium.

Le parking relais à Paul Féval sera maintenu dans sa forme actuelle le temps du déploiement de la nouvelle politique de déplacement ; il pourra ensuite évoluer vers une forme d'appoint, plus réduite, pour des besoins spécifiques : visiteurs lors d'événements, usagers de l'hôpital ...

Le réseau de transport secondaire sera amélioré à partir de ces différentes portes d'entrée sur le territoire desservies par le BHNS. Le réseau secondaire sera optimisé en cohérence avec les principaux secteurs de densification et de développement de l'habitat.

S'agissant du maillage de la ville en cheminements doux, la matérialisation des pistes cyclables sur la chaussée souffre encore de nombreuses ruptures de continuité. La ville cherchera donc à mettre en sécurité le réseau cyclable existant, en cohérence avec le schéma directeur de développement cyclable de l'agglomération et en s'appuyant sur la trame verte et bleue du territoire.

3 - OPTIMISER L'OFFRE DE STATIONNEMENT DANS LA VILLE

La politique de stationnement constitue un levier pour mettre en œuvre la stratégie de déplacements urbains et participer à l'attractivité du centre d'agglomération. **Les possibilités de stationnement seront donc rationalisées sur la base des nouvelles possibilités de mobilité offertes sur le territoire.**

Dans les nouveaux projets de développement de l'habitat, les normes de création de places de stationnement seront définies en cohérence avec les besoins liés à chacun des espaces, notamment des centralités commerçantes, et d'accueil touristique, et avec la capacité des espaces publics à absorber le stationnement des véhicules.



La forte présence la voiture en ville, ici le long des quais

Au-delà du stationnement automobile, les projets urbains intégreront les besoins des usagers du vélo, en prévoyant des espaces dédiés à leur stationnement sécurisé.

4 - SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES COMMUNICATIONS NUMÉRIQUES

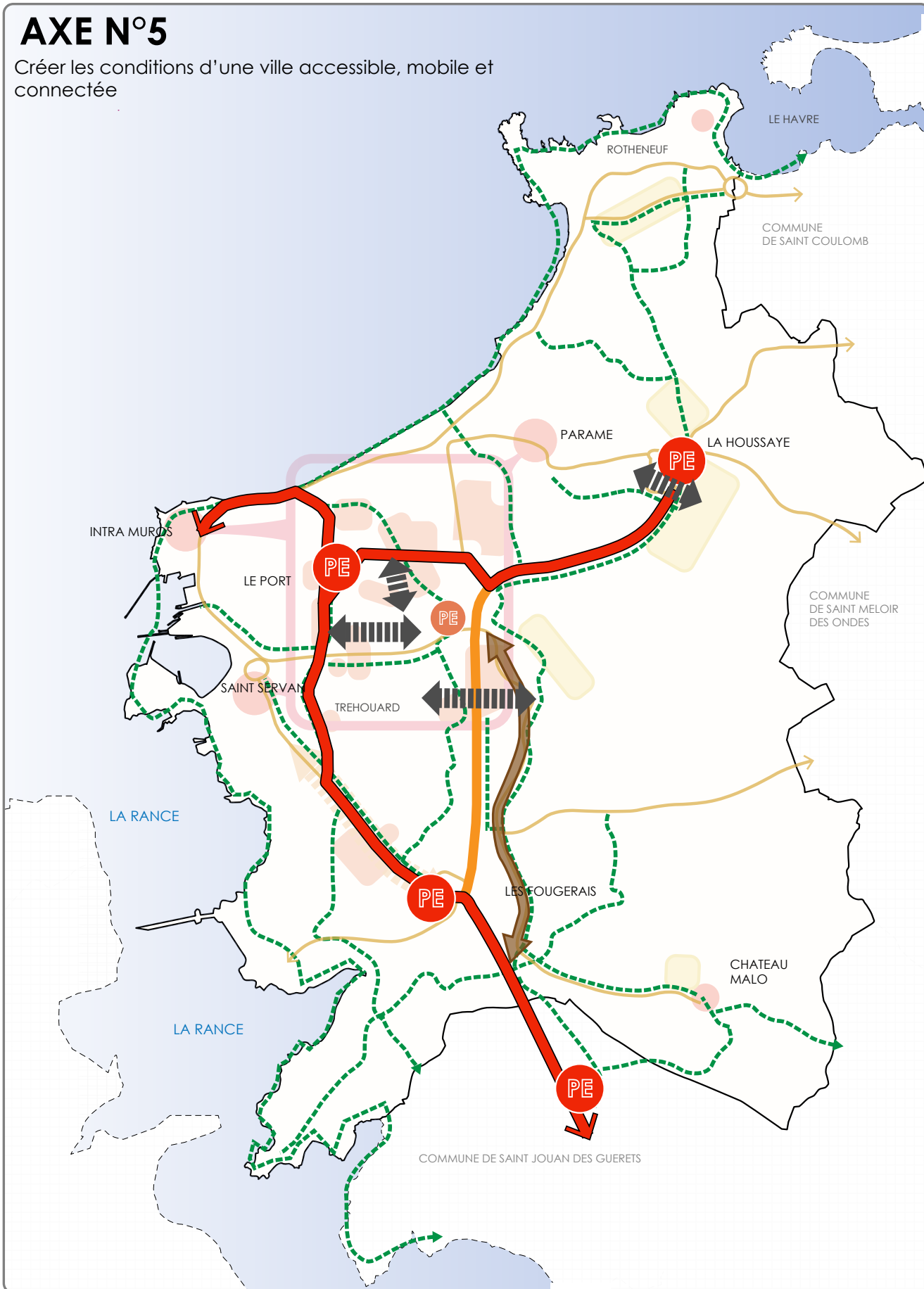
L'accessibilité du territoire est un enjeu pour son attractivité et la compétitivité de ses entreprises, y compris en matière de communications numériques. Pour répondre à ce besoin aujourd'hui essentiel, la couverture de haut-débit et le fibrage optique à l'ensemble de la commune et en priorité dans les zones d'activité seront soutenus par la ville. **La ville souhaite s'appuyer sur ces réseaux pour développer de nouveaux usages (Smart city, smart grid,...).**



Aménagement de pistes cyclables, avenue des Talards

AXE N°5

Créer les conditions d'une ville accessible, mobile et connectée



Source : DAU - Ville de Saint-Malo



AXE N°5

Créer les conditions d'une ville accessible, mobile et connectée



Lier le coeur d'agglomération avec les portes d'entrée du territoire par le développement d'un Bus à Haut Niveau de Service



Accompagner la mutation de l'Avenue du Général de Gaulle en boulevard urbain par l'amélioration des dessertes transports en commun



Appuyer le développement de la ville sur le réseau de transport existant



Mettre en place un maillage de cheminement doux sur le territoire



Créer et conforter des pôles d'échanges, portes d'entrée du territoire



Séparer les flux poids-lourds des axes urbains structurants



Résorber ou atténuer les fractures urbaines

Une stratégie de mobilité et de transport en cohérence avec le développement urbain



Nouvelle centralité structurée autour de la gare, du port et entre les centralités historiques



Permettre le renouvellement des centralités urbaines historiques à partir de l'existant



Mobiliser les extensions urbaines en continuité des centralités existantes



PLAN LOCAL D'URBANISME

