

COMPTE-RENDU

SYNDICAT MIXTE POUR LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DU PAYS DE LORIENT

REUNION PLENIERE DU 21 JUIN 2003

**Comité du Syndicat Mixte pour le Schéma de
Cohérence Territoriale**

Commission Habitat, Vie Sociale, Cadre de vie

**Commission Développement Economique et Espaces
d'Activités**

Commission Mer, Rade, Vallées

PALAIS DES CONGRES DE LORIENT

Etaients Présents :

Membres élus délégués

<i>M. Norbert METAIRIE</i>	<i>Président du Syndicat Mixte</i>
<i>M. Gérard CABROL</i>	<i>Vice-Président</i>
<i>M. Loïc LE MEUR</i>	<i>Vice-Président</i>
<i>M. Jean-Yves LAURENT</i>	<i>Vice-Président</i>
<i>M. Serge MORIN</i>	<i>Vice-Président</i>
<i>M. François AUBERTIN</i>	<i>Vice-Président</i>
<i>M. Jacques LE LUDEC</i>	<i>Vice-Président</i>
<i>M. Maurice OLLIERO</i>	<i>Vice-Président</i>
<i>M. Henri QUER</i>	<i>Vice-Président</i>
<i>M. Gérard FALQUERHO</i>	<i>Maire de Caudan</i>
<i>M. Pierrick LE DRO</i>	<i>Conseiller Municipal de Caudan</i>
<i>M. Robert REMOT</i>	<i>Maire de Cléguer</i>
<i>M. Bernard LE DLAGON</i>	<i>Conseiller Municipal de Cléguer</i>
<i>M. Jean-Yves MENGUY</i>	<i>Maire-Adjoint de Cléguer</i>
<i>M. Christian LE DIRAISON</i>	<i>Maire-Adjoint de Gávres</i>
<i>M. Jacques LE BRAZIDEC</i>	<i>Maire-Adjoint de Gestel</i>
<i>Mme Nicole LE CREN</i>	<i>Maire-Adjointe de Gestel</i>
<i>M. Raphaël LE FLOCH</i>	<i>Maire-Adjoint de Gestel</i>
<i>Mme Nicole DEBON</i>	<i>Maire-Adjointe de Guidel</i>
<i>M. Jean-Pierre FENELON</i>	<i>Maire-Adjoint de Guidel</i>
<i>M. Pierre LE LEANNEC</i>	<i>Conseiller Municipal de Kervignac</i>
<i>M. Patrick LORGEUX</i>	<i>Maire-Adjoint de Kervignac</i>
<i>M. Michel DUGOR</i>	<i>Maire-Adjoint d'Hennebont</i>
<i>M. Michel ROLLAND</i>	<i>Conseiller Municipal d'Hennebont</i>
<i>M. Alain TANGUY</i>	<i>Maire-Adjoint d'Hennebont</i>
<i>M. Jean-Pierre BAGEOT</i>	<i>Maire d'Inzinzac-Lochrist</i>
<i>M. Jean-Claude PERRON</i>	<i>Maire de Lanester</i>
<i>M. Roger BELLJET</i>	<i>Maire-Adjoint de Lanester</i>
<i>M. Dominique LE GUIDEC</i>	<i>Maire-Adjoint de Lanester</i>
<i>Mme Jocelyne LE TUTOUR</i>	<i>Conseillère Municipale de Lanester</i>
<i>M. Jean-François ROBIC</i>	<i>Conseiller Municipal de Lanester</i>
<i>Mme Annick LE MAREC</i>	<i>Maire-Adjointe de Languidic</i>
<i>M. Victor TONNERRE</i>	<i>Maire de Larmor-Plage</i>
<i>M. Camille LE LEONNEC</i>	<i>Maire-Adjoint de Locmiquélic</i>
<i>Mme Marie-Christine DETRAZ</i>	<i>Maire-Adjointe de Lorient</i>
<i>M. Christian GUYONVARCH</i>	<i>Maire-Adjoint de Lorient</i>
<i>M. André LE FELLIC</i>	<i>Conseiller Municipal de Lorient</i>
<i>Mme Claudine LE GOFF</i>	<i>Maire-Adjointe de Lorient</i>
<i>M. Michel TOULMINET</i>	<i>Conseiller Municipal de Lorient</i>
<i>M. Fortuné LE CALVE</i>	<i>Maire de Merlevenez</i>
<i>M. Philippe LE LEVE</i>	<i>Maire-Adjoint de Merlevenez</i>

M. Robert SENECHAL
M. Patrick GARGAM
M. Marcel RODRIGUEZ
M. Jean Pierre ALLOT
M. Jean-Pierre BARBOTIN
M. Nicolas JEANNOT
M. Maurice THOMAS
Mme Christiane LE LEUCH
M. Jean-Pierre GUILLERME
M. Roland CANO
Mme Annie NAVEOS
M. Emmanuel GIQUEL
M. Pierre BELLACHES

Maire-Adjoint de Nostang
Maire-Adjoint de Ploemeur
Maire-Adjoint de Ploemeur
Conseiller Municipal de Pont-Scorff
Conseiller Municipal de Pont-Scorff
Maire-Adjoint de Pont-Scorff
Maire de Ploubinec
Maire Adjointe de Port-Louis
Conseiller Municipal de Quéven
Maire-Adjoint de Riantec
Maire-Adjointe de Riantec
Maire de Ste Hélène
Maire-Adjoint de Ste Hélène

Personnes publiques associées

Mme Manuela VOISIN
M. Jean MERCIER
M. Jean-Paul COURTET
M. Henri LE MER
M. Jean-Michel SEVIN
M. Daniel ROUSSEL
M. Philippe GESLIN

Chambre d'Agriculture
Chambre de Commerce et d'Industrie
Chambre de Commerce et d'Industrie
Chambre de Commerce et d'Industrie
Chambre de Commerce et d'Industrie
Chambre de Métiers
Chambre de Métiers

Autres participants

Mme Florence APPAMON
M. Jean-Michel MAISONS
Mme Nadine MINIER
M. Arnaud LE MONTAGNER
M. Christophe HOUSE
Mme. Laurence DEBACQ
Mme LE GOFF Florence
Mme MEHAULT-PEYRE Anne-Marie
M Jean Luc LE POGAM
Mme Virginie AUTRET
M. Daniel CLABECQ
Mme FERNANDEZ Judith
Mme FAVREAU Anne-Marie
M. Jean Pierre JEGOUSSO

AUDELOR
AUDELOR
AUDELOR
AUDELOR
AUDELOR
AUDELOR
Cap l'Orient Direction du Développement Economique
Cap l'Orient Direction du Développement Economique
Cap l'Orient DGAET
Cap l'Orient DGAET
Cap l'Orient DGAET
Cap l'Orient DGAET
Cap l'Orient DGAET
Cap l'Orient DGAET

M. Christophe ALLAIN
M. Alcime LE SCOUARNEC
M. Bernard BEZY
Mme Chantal DUFIEF

Conseiller Municipal de Caudan
Conseiller Municipal de Cléguer
Maire-Adjoint de Gestel
Conseillère Municipale de Lanester

M. Luc GASNIER
Mme Nathalie LE MAGUERESSE
M. Daniel GILLES
Mme Emmanuelle CARIOU
M. Joseph FORES
M. Daniel LE GALLUDEC
Mme Annie JAPPE
M. Patrick HECQUARD
Mme Monique VERGNAUD
M. William LEPOLOZEC
M. Marc ROBERDEL

Maire-Adjoint de Locmiquélic
Maire-Adjointe de Locmiquélic
Maire-Adjoint de Lorient
Maire-Adjointe de Loreint
Maire-Adjoint de Ploemeur
Conseiller Municipal de Ploemeur
Conseillère Municipale de Ploemeur
Conseiller Municipal de Ploemeur
Maire de Port-Louis
Conseiller Municipal de Quéven
Maire de Riantec

I - INTRODUCTION A LA REUNION PAR M. METAIRIE, PRESIDENT DU SYNDICAT MIXTE

« Le territoire du Scot : espace maritime et pôle d'équilibre en Bretagne Sud ? »

M. Métairie rappelle que l'élaboration du SCOT s'est engagée il y a maintenant environ 1 an, avec l'installation des 3 Commissions de Travail qui ont conduit au cours d'une vingtaine de réunions un important travail de diagnostic.

Ce diagnostic est une étape importante qui permet une analyse détaillée des questions d'aménagement qui se posent sur notre territoire. Il propose aussi des pistes, au travers des enjeux que chaque Commission a identifiés et qui sont donc maintenant soumis à débat, pour établir un diagnostic partagé au sein du Syndicat Mixte et avec ses partenaires.

Suite au diagnostic, il s'agira de formaliser une vision, un dessein sur notre territoire, qui se traduira dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Une vision claire de l'aménagement de notre territoire passe en effet par sa capacité à définir ses orientations sur 15 ou 20 ans.

La tâche est ardue. Elle implique de se projeter dans l'espace et dans le temps pour imaginer notre territoire demain et le préparer aux mutations que notre société nous laisse entrevoir.

LE PADD sera un moment fort pour les choix politiques : quel type d'agglomération voulons-nous demain ? Quels axes de développement pour éviter les effets pervers d'un développement urbain sans contrôle ? Quels moyens pour préserver les équilibres sociaux, ou maîtriser les besoins en déplacement ? Autant de questions très politiques auxquelles il faut apporter, sinon des réponses, du moins des orientations.

Parmi les atouts du territoire, deux semblent essentiels :

1 – Son caractère maritime, qui se traduit à la fois au travers de sa géographie, de son histoire ou de sa dimension sociale.

Il renvoie à la fois :

- à des enjeux économiques, avec le rôle moteur que jouent toujours les activités traditionnelles comme la construction et réparation navale ou la pêche et la filière produits de la mer, mais aussi des activités plus nouvelles comme le tourisme,
- à des enjeux environnementaux, car les sites maritimes sont des espaces naturels de qualité - estuaires, vasières, ...- qui recèlent souvent une haute valeur écologique et paysagère. La qualité de l'eau et des milieux aquatiques est aussi un enjeu pour de nombreuses activités du littoral (tourisme, plaisance, pêche, ostréiculture)
- à des enjeux de qualité du cadre de vie pour les habitants, au sein de la 3ème agglomération de Bretagne.

Des problématiques particulières d'aménagement et de développement pour valoriser ce caractère maritime se pose au territoire, dans une perspective de développement durable : Comment valoriser cette position maritime ? Comment gérer l'espace sur les sites portuaires, intégrer les aménagements dans un environnement naturel et humain sensible ? Comment maîtriser l'attractivité résidentielle exercée par les territoires littoraux, qui peut être source de développement mais aussi de déséquilibres majeurs au sein de l'espace régional ? Comment ouvrir d'avantage l'agglomération sur la mer ?

2 – La notion de pôle d'équilibre, qui traduit elle aussi des ambitions fortes pour l'avenir.

C'est d'une part la question du positionnement et du dynamisme au sein de l'espace régional, national, voire européen, dans un contexte de région périphérique de l'Europe. Aujourd'hui, le

territoire du SCOT correspond à la troisième agglomération de Bretagne. Comment conforter cette position ? Comment s'affirmer dans l'espace régional où le recensement de la population a montré la force d'attraction, en particulier pour les jeunes actifs, des métropoles comme Rennes ou Nantes ?

La notion de pôle d'équilibre interroge d'autre part sur les équilibres internes au territoire : comment garantir un développement équilibré de toutes les parties de l'aire du SCOT ? Comment pallier les effets de la montée des prix du foncier, qui rendent difficile l'accès au logement des habitants dans certaines communes, et peuvent être sources de déséquilibres sociaux, avec un risque de ville à « deux vitesses » ? Comment maîtriser les besoins en déplacements internes au territoire, pour éviter les nuisances liées aux engorgements routiers ? Comment permettre le développement urbain, tout en préservant le dynamisme agricole du Pays de Lorient ?

L'interdépendance entre les dimensions économique, sociale et environnementale du développement est aujourd'hui une évidence. Le défi dans le SCOT est de trouver le point d'équilibre qui permettent de les faire fonctionner ensemble, en synergie et de façon cohérente.

Beaucoup de ces questions ont été abordées par les Commissions de travail. Le programme de la matinée va nous permettre d'en approfondir certaines et d'en débattre.

II - CENTRE D'AGGLOMERATION, VILLES ET BOURGS : DES ATOUTS POUR REpondre A LA DIVERSITE DES DEMANDES DES HABITANTS ? :

Diagnostic et enjeux identifiés par la Commission Habitat, Vie sociale, Cadre de vie

1) Film d'introduction

2) Rappel du diagnostic par M. LE MONTAGNER (AudéLor) et M. DARRIS (CERUR)

Se reporter aux transparents présentés et à la fiche de synthèse du travail de la Commission

3) Présentation des enjeux identifiés par MM. CABROL et MORIN, Président et Vice-Président de la Commission

Se reporter aux transparents présentés et à la fiche de synthèse du travail de la Commission

4) Débat

- M. ROBIC souligne la qualité du travail de la Commission. Il approuve le constat et les questions de fond qu'elle pose en matière d'habitat et de transport. Toutefois, il s'interroge sur les moyens qui seront mis en œuvre pour répondre aux enjeux définis. A son sens, les questions essentielles sont la qualité des logements et le lien entre habitat et déplacements, avec un point central : les problèmes de consommation d'énergie liés aux transports, illustrés dans l'exposé de M. MORIN. Il estime que le SCOT doit jouer un rôle important sur ce sujet en participant au rééquilibrage en faveur des transports collectifs. Sans décisions radicales, les mesures prises seront inefficaces. Il s'agit donc de faire clairement un choix pour le développement des transports collectifs, au détriment des investissements sur les infrastructures routières, ce qui n'est pas encore le cas aujourd'hui. Cela implique également de conforter les centres urbains actuels. Le SCOT et les PLU constituent également un moyen pour développer l'intermodalité, et permettre une bonne articulation de tous les modes de transports dont peut disposer le territoire.
M. ROBIC souligne également, pour offrir un habitat de qualité, l'importance des espaces verts mais aussi des services et des commerces de proximité. A son sens, il faut prévoir des surfaces pour l'implantation de commerces et services dans les opérations de réhabilitation et d'aménagement.
- M. CABROL donne l'exemple d'opérations mixtes avec commerces et services au rez-de-chaussée, ainsi que du logement, qui participent à renforcer et animer les centres-bourgs.
- M. AUBERTIN souligne l'important travail réalisé mais estime que le projet que l'on veut mettre en œuvre dans le SCOT relève de l'abstraction. A son sens, les habitants souhaitent le desserrement et l'espace et recherchent de ce fait un logement individuel, acceptent de quitter les centres urbains et de se déplacer en voiture. Il craint que les propositions de protection des espaces naturels, de confortation des centres et d'amélioration des transports collectifs se fassent en faveur de la ville-centre et au détriment des communes périphériques.
- M. LE MEUR n'a pas le même point de vue sur les attentes des habitants des communes périphériques. Les acteurs de l'aménagement (notaires, promoteurs...) de sa commune constatent au contraire une forte demande pour une proximité du centre ville et des commerces et des services. S'il y a une petite frange de la population qui recherche un habitat plus isolé, la majorité (90% des constructions à Ploemeur) souhaite construire à proximité du centre, des écoles, des services et des équipements. Or c'est bien ce qui est exprimé par la Commission dans les enjeux identifiés pour le SCOT.
- Mme DETRAZ insiste sur les problèmes fonciers et de forte consommation d'espace auxquels le territoire est confronté : le foncier n'est pas extensible. Si l'on veut permettre aux gens de trouver à long terme un logement sur le Pays de Lorient, et ceci pour toutes les catégories de population, il faut utiliser au mieux les réserves foncières actuelles. Cela implique à son sens de

plus de mixité de l'habitat, ce qui n'est pas contradictoire avec une offre de qualité et une diversité de produits qui corresponde au mieux aux différentes demandes et moyens financiers des habitants. Le risque de consommer très vite les réserves foncières actuelles pourrait conduire à un éloignement croissant des habitants et à ne pouvoir répondre qu'aux demandes des ménages aisés ou retraités.

- M. MORIN insiste sur 3 points pour expliquer que la politique de déplacements n'oppose pas la ville-centre et les communes périphériques :
 - La question des déplacements ne se pose pas uniquement à l'échelle de l'agglomération, mais bien dans chaque commune comme le montre la part importante des déplacements de proximité dans l'ensemble de la mobilité. Sur chaque commune, les habitants posent la question de l'organisation des déplacements et il existe des possibilités de réponse sur l'aménagement du territoire, les services, les équipements. Il n'y a pas une commune avec des problèmes et les autres sans problèmes mais des attentes et des possibilités d'amélioration partout.
 - Agir sur le transport collectif dans la ville-centre ne l'oppose pas à la périphérie mais profite à toute l'agglomération. C'est en effet dans la ville-centre, partie la plus dense de l'agglomération, que les déplacements de courte distance sont les plus fréquents, que les clients potentiels sont les plus nombreux. C'est bien là que l'on peut agir le plus efficacement sur les déplacements alternatifs à la voiture. Ce qu'on gagnera sur cette partie du territoire en réduction du trafic, profitera au fonctionnement global de l'agglomération, y compris aux communes périurbaines, où il est parfois plus difficile d'être efficace en matière de transport collectif car le nombre de clients potentiels est moindre.
 - Il ne faut pas avoir sur la question des déplacements une vision manichéenne. Maîtriser les besoins en déplacement automobile est un enjeu qui dépasse les clivages politiques comme le montre les lois prises par les gouvernements successifs (loi sur l'air par le gouvernement Juppé, loi SRU par le gouvernement Jospin). Il y a un consensus politique, scientifique et environnemental sur cet enjeu. Maintenant, il faut passer à l'acte car sinon nous serons confrontés très vite à d'énormes difficultés dans le fonctionnement de l'agglomération.
- M. PERRON partage les constats faits par la Commission mais il faut maintenant être concret. Il fait part de 2 propositions pour lesquelles il a saisi Cap l'Orient :
 - Une utilisation plus forte du train au sein de l'agglomération, pour laquelle il souhaite que la réflexion avance avec le Conseil Régional et la SNCF.
 - L'expérimentation, qui serait un moyen d'avancer dans le concret au delà des discours. Par exemple, pourquoi ne pas imaginer et tester des aires de stationnement relais à partir desquelles les gens pourraient prendre les transports collectifs pour rejoindre leurs entreprises ?
- M. DARRIS revient sur la question du souhait de logement des habitants. Les études qu'il réalise montrent souvent que le choix des gens ne répond que partiellement à leur « idéal », car ils sont dans les faits confrontés à une réalité de marché. Certains s'éloignent davantage de la ville-centre qu'ils ne l'auraient souhaité pour des questions de coût. Il est nécessaire d'avoir une analyse fine de la demande car, avec la montée des prix du foncier, le risque d'évasion d'une partie de la population hors du périmètre du SCOT existe. Un des enjeux en matière d'habitat est bien de proposer des produits accessibles pour les gens, selon leurs différents profils de budget.

**III – L'EAU ET LES LIAISONS NATURELLES :
UN CAPITAL ET UN MAILLAGE A AFFIRMER ?
Diagnostic et enjeux identifiés
par la Commission Mer, Rade, Vallées**

1) Film d'introduction

2) Rappel du diagnostic par M. HOUÏSE (AudéLor) et M. DESORMEAUX, Paysagiste DPLG

Se reporter aux transparents présentés et à la fiche de synthèse du travail de la Commission

3) Présentation des enjeux identifiés par M. LAURENT, Président de la Commission

Se reporter aux transparents présentés et à la fiche de synthèse du travail de la Commission

4) Débat

- M. ROLLAND revient sur le thème de l'évolution démographique car il a été omis de parler de l'immigration, à prendre en compte pour les questions d'habitat.
Il insiste sur l'importance pour le SCOT d'être un projet partagé et assumé collectivement par l'ensemble des élus, afin qu'il traduise un véritable projet de développement durable, mais aussi pour éviter les contradictions entre le discours porté par le SCOT et son application sur le terrain, ce qui lui semble un risque important.
Il estime que le principe de développement durable doit s'appuyer sur la sobriété et la limitation de la croissance et sur la volonté positive d'améliorer la qualité de vie.
Il fait des propositions d'actions dans 3 domaines :
 - L'amélioration de la qualité de l'eau, pour laquelle les pratiques d'agriculture durable doivent être encouragées et les zones humides doivent être protégées, en les définissant comme des zones à préempter en priorité dans les communes
 - Les paysages. Les liaisons naturelles sont à protéger en y interdisant la construction mais en y permettant des activités compatibles (agriculture durable, activités récréatives...). La prise en compte du petit patrimoine est à encourager dans les communes. Les coupures engendrées par les infrastructures routières comme la RN 165 doivent être atténuées en recréant des liaisons, voire en recouvrant par endroit la RN 165.
 - Les déplacements. Il se prononce pour un projet de train express d'agglomération en proposant la mise en place d'un groupe de travail par la Communauté d'Agglomération. L'utilisation des infrastructures existantes doit être privilégiée avant d'en créer de nouvelles.
- M. FENELON insiste sur l'importance de la qualité de l'eau pour de nombreuses activités économiques (conchyliculture, tourisme...) et en particulier pour l'industrie agro-alimentaire. C'est une matière première du process industriel et sa dégradation pourrait menacer tout un pan de l'économie.
- M. AUBERTIN considère qu'il faut bien sûr préserver les coupures d'urbanisation et les liaisons naturelles, mais qu'il faut aussi permettre le développement du Pays de Lorient. Il se prononce de ce fait contre un principe de croissance 0 car l'enjeu est de trouver un équilibre entre protection et aménagement.

IV – ATTRACTIVITE ET QUALITE DU TERRITOIRE : QUELS MOTEURS ET ENJEUX D'EQUILIBRE POUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ?

Diagnostic et enjeux identifiés

par la Commission Développement Economique et Espaces d'Activités

1) Film d'introduction

2) Rappel du diagnostic par M. MAISONS (AudéLor) et M. EMANGARD (MESTRANS)

Se reporter aux transparents présentés et à la fiche de synthèse du travail de la Commission

3) Présentation des enjeux identifiés par M. LE MEUR, Président de la Commission

Se reporter aux transparents présentés et à la fiche de synthèse du travail de la Commission

4) Débat

- M. ROLLAND fait part d'observations transmises par M. AUCHER, qui n'a pu être présent à la réunion :

- A la lumière de l'expérience des aéroports parisiens, il craint que l'aéroport prévu à Notre Dame des Landes ne soit un facteur de concentration qui se fasse un peu plus au dépend des régions périphériques. Il souhaiterait qu'en matière d'aéroports le fonctionnement en réseau soit privilégié par rapport à la concentration.
 - Il se prononce en faveur d'une Charte Intercommunale du commerce de proximité et considère comme antinomique le soutien au commerce de proximité et le développement des enseignes. Il souhaite également que la décision de fermeture des magasins le dimanche et les jours fériés soit traitée à l'échelle intercommunale.
 - En terme de localisation d'entreprises, il regrette la dégradation paysagère des abords de la RN 165. Il indique qu'une décision communautaire a été demandée pour favoriser la localisation ou la relocalisation des entreprises à risques, à forte nuisance ou pour des motifs de reconquête paysagère des rives de la rade et de ses affluents.
 - Il conclut sur la nécessité du Pays de Lorient de développer des coopérations décentralisées.
- M. GUYONVARCH estime que l'avenir du « pays maritime » de Lorient passe par la dimension maritime. Il s'interroge sur la possibilité de conduire cette ambition à l'échelle du Pays de Lorient ou sur la nécessité de se raccrocher au port de Nantes-Saint-Nazaire qui jouerait un rôle de hub.
- M. EMENGARD répond qu'il ne dispose pas des éléments suffisants pour répondre à cette question mais indique 3 pistes de réflexion par rapport à des « niches économiques » pour le port :
- Il s'interroge sur l'avenir du trafic agro-alimentaire du port de commerce face aux mutations dans ce secteur et à la concurrence des pays émergents comme le Brésil.
 - Ne faut-il pas aussi se positionner par rapport aux grands hub de la Manche (Le Havre, ports du Bénélux...) ?
 - La question de flux atlantiques nord-sud se pose également. Des liaisons ne sont-elles pas à créer dans des systèmes roll-on roll-off ?
- M. MORIN réagit sur le positionnement du port et de l'aéroport. Aujourd'hui on constate un fort développement autour de l'ensemble Rennes-Nantes. Or, le Pays de Lorient a pour atout sa situation intermédiaire à 1h30 de Rennes et de Nantes. Il a une carte majeure à jouer dans un réseau avec l'ensemble des ports de la Bretagne, le port autonome de Nantes-Saint-Nazaire, ou l'aéroport Notre-Dame des Landes, tout en respectant les principes d'intermodalité développés plus haut.
- M. ALLOT s'interroge sur la prise en compte par le SCOT des modifications prochaines de la loi SRU. Il estime que les souhaits de la population sont contradictoires avec la notion de concentration qui lui semble passer en force dans cette loi.
- M. EMANGARD explique que les modifications apportées à la loi SRU porteront très peu sur le SCOT, qui gardera donc le même cadre législatif. A son sens, la loi SRU ne prend pas position sur la concentration ou la densification. Mais, dans la logique de la loi sur l'air de 1996 ou des déclarations de l'actuel Président de la République au sommet sur le développement durable, elle donne un cadre général au développement avec des principes généraux à respecter, comme la cohérence entre urbanisme et déplacement. Cela ne remet absolument pas en cause le développement des périphéries d'agglomération qui peut tout à fait entrer dans ce cadre. L'exemple de l'Allemagne et de la Suisse montre qu'un développement durable des périphéries d'agglomération, s'appuyant sur des principes d'organisation spatiale particuliers, est possible.
- M. ALLOT souhaite que l'on prenne en compte dans le SCOT l'ensemble du territoire et que l'on ne se restreigne pas à la première couronne périphérique de Lorient car les communes périurbaines participent aussi pleinement au développement du territoire.
- M. ROBIC estime lui aussi que la loi SRU n'oblige pas à la concentration mais qu'elle énonce des principes de développement durable de bon sens, sur lesquels peut s'appuyer le développement de tout le territoire.
En conclusion de la matinée, il retient pour sa part trois principes pour le SCOT:

- un principe de qualité : par exemple qualité de l'environnement des zones d'activités ou haute qualité environnementale dans l'habitat,
- un principe de sobriété, notamment en terme de consommation d'espace
- un principe de précaution, par exemple en étant vigilant sur les effets pervers de la mixité entre activités et habitat : selon les nuisances générées, il peut être important d'aménager des zones tampons entre les différents types d'occupations du sol.

Il souhaite d'autre part donner priorité à la protection des milieux naturels, qui inclut d'ailleurs des activités humaines comme l'agriculture, car ils sont la base d'un développement économique durable.

Il insiste sur 2 points de méthodes :

- la nécessité d'inclure des éléments concrets dans le PADD, avec des objectifs chiffrés évaluables,
 - la nécessaire vigilance sur les éventuelles contradictions entre les dispositions énoncées dans les différents documents.
- Mme DETRAZ partage le souci de traduction concrète du SCOT mais souligne que celle-ci se fera surtout par le biais de son application dans les PLU (traductions spatiales et réglementaires). Son appropriation et sa prise en compte future par chaque commune sera donc essentielle.
 - M. GIQUEL souligne que les vallées sont à la fois des pôles d'intérêt économique et écologique en citant l'exemple de la Rivière d'Étel. Il estime qu'il faut faire attention à ne pas trop superposer les zonages de protection pour préserver les possibilités de développement économique.
 - M. LAURENT estime qu'il faut considérer la qualité de l'environnement et sa protection au travers de procédures comme Natura 2000 non pas comme une contrainte mais comme un atout pour le développement : ces espaces sont vecteurs d'une qualité importante pour l'image positive du territoire et un support potentiel pour un projet de développement économique durable.

V - CONCLUSION PAR M. METAIRIE, PRESIDENT DU SYNDICAT MIXTE

M. METAIRIE remercie tout ceux qui s'investissent dans la préparation du SCOT : élus, partenaires institutionnels, techniciens.

Il souligne l'importance du travail conduit à ce jour par les Commissions, qui permet d'aboutir sur cette étape provisoire de diagnostic et de définition des premiers enjeux, et note l'intérêt réel qu'il a ressenti au cours de la réunion pour les sujets abordés.

A sans sens, trois scénarios se dessinent pour le territoire :

- Le scénario du « fil de l'eau », pour lequel l'état des lieux montre toutefois les difficultés et les limites en terme de détérioration du cadre de vie, d'évolution démographique, de risques de déséquilibre que peuvent provoquer des phénomènes comme l'étalement urbain.
Les attentes des habitants doivent bien sûr être prises en compte, mais il est essentiel de bien les analyser car elles sont loin d'être uniformes : diversité d'une personne à l'autre ; certains sont amenés à faire des choix plus par contraintes que par goût. De plus, le SCOT ne doit pas traiter uniquement des attentes immédiates mais aussi poser la question du futur : quel territoire allons nous laisser aux générations qui nous suivent ? Quel cadre de vie mais aussi quelles possibilités de dynamisme économique, quels éléments d'attractivité allons nous préparer ?

- le second scénario serait celui d'une unique sensibilité environnementale, avec le choix de verrouiller, de figer le territoire, ce qui semble également excessif car opposé à un développement harmonieux et organisé de nos différentes composantes.
- le troisième scénario est celui du dynamisme basé sur la recherche d'une cohérence de notre développement dans tous les domaines économiques, sociaux et de préservation de l'environnement. Il s'appuie sur l'analyse de l'état des lieux qui met en exergue des dangers à réduire mais aussi des atouts formidables pour le dynamisme du Pays de Lorient : son caractère maritime, son rôle de pôle d'équilibre, ses possibilités d'ouverture et de mise en réseau... La base de ce scénario reste la recherche de la cohérence entre ces différents éléments.

M. METAIRIE propose concrètement de confronter les PLU avec les enjeux définis.

Il souhaite toutefois que le SCOT porte des orientations fortes et ne soit pas seulement le plus petit dénominateur commun des attentes des uns et des autres, ce qui ne serait pas très utile. Il reviendra au Syndicat Mixte de trancher au final.

Il rappelle le calendrier à venir : concertation, échanges avec les conseils municipaux, rédaction du PADD et adoption du document pour la fin 2004.

Il clôt la réunion en remerciant les participants à cette matinée d'été studieuse.