



## ÉDITO

Réunissant en 2012 quelques 170 participants, les premiers Rendez-vous du SCoT avaient constitué une rencontre riche en échanges et en réflexions.

Pour la deuxième édition, avec plus d'une centaine de participants, l'intérêt des Rendez-vous est réaffirmé.

Cet intérêt tient en deux points. Tout d'abord, la nécessité pour les élus de prendre du recul vis-à-vis des problématiques d'échelle communale, d'être informés des enjeux à l'échelle du Pays de Brest. Ensuite, l'occasion donnée d'entrer dans le débat, d'échanger et de poursuivre la concertation autour des thématiques du SCoT et des enjeux d'aménagement du Pays de Brest à l'horizon 2020.

Cette année, deux thématiques à l'ordre du jour : la démographie en lien avec l'habitat et la question des déplacements. Deux sujets fondateurs du SCoT sur lesquels il est important de revenir au regard des évolutions récentes.

La démographie est une question fondamentale pour les politiques publiques. Elle renvoie à d'autres sujets comme l'attractivité, le développement économique, le logement... C'est une question qui interpelle les élus, particulièrement ceux de la ville de Brest et de Bmo qui perdent des habitants.

Cette diffusion de la population pose la question de l'étalement urbain. Ce n'est pas un hasard si la deuxième partie de la journée est centrée sur la question des transports et de la mobilité.

Notre réflexion collective doit nourrir nos objectifs et nos ambitions pour demain.

François CUILLANDRE  
Président du pôle métropolitain du  
Pays de Brest

## Les Rendez-vous du SCoT édition 2013



Photos : ADEUPa

Le 8 octobre 2013, à l'espace Avel Vor de Plougastel-Daoulas, le Pôle métropolitain du Pays de Brest organisait, avec l'appui de l'ADEUPa, la deuxième édition des Rendez-vous du SCoT.

Comme pour l'édition 2012, ces Rendez-vous 2013 ont proposé en alternance exposés, interventions extérieures et tables rondes pour faire le point et débattre des dynamiques du Pays de Brest observées ces dernières années, ainsi que des perspectives attendues en matière de démographie d'une part et de mobilité d'autre part.

La présente synthèse a l'ambition de restituer l'essentiel des débats.

# Dynamiques démographiques : constats et perspectives

Approuvé fin 2011, le SCoT a fait le constat d'une perte de population sur Brest mais aussi sur l'ensemble de la communauté urbaine. Il posait ainsi plusieurs enjeux en matière de démographie, parmi lesquels celui du rééquilibrage de la production de logements neufs en Pays de Brest d'une part, et celui du renforcement des polarités d'autre part.

Le contexte économique et démographique a beaucoup évolué depuis le diagnostic du SCoT posé en 2008 (crise immobilière, baisses des aides à l'accession, stagnation ou baisse du revenu des ménages, premières prises de conscience du coût de l'éloignement, etc.). Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Observe-t-on le renforcement de l'armature urbaine attendu ? Quels enseignements peut-on en tirer vis-à-vis de la mise en œuvre des politiques d'habitat ? Les moyens inscrits dans les PLH permettent-ils d'atteindre les objectifs du SCoT ?

De nouveaux enjeux apparaissent-ils dans la perspective de la future révision du SCoT ?



Photos : ADEUPA

## Une croissance démographique du Pays de Brest constante depuis 1968, mais modérée

Depuis le recensement de 1968, la population du Pays de Brest augmente, mais modérément. Tandis que la région Bretagne gagnait 30 % de population en 40 ans, le Pays voyait la sienne croître de 20 %. Cette croissance a permis au Pays de Brest de gagner, en moyenne, 1 400 habitants par an sur la période 1999-2010.

## Le solde naturel tire (pour l'instant) la démographie

Aujourd'hui, la dynamique démographique du Pays de Brest repose essentiellement sur son solde naturel. En effet, sur la dernière décennie, le solde migratoire n'est que de 750 habitants. Or le solde naturel devrait fortement se dégrader dans les années à venir avec le vieillissement des générations du « baby-boom ». Face à cette érosion annoncée, le Pays de Brest doit impérativement améliorer son attractivité afin de conforter son développement démographique.

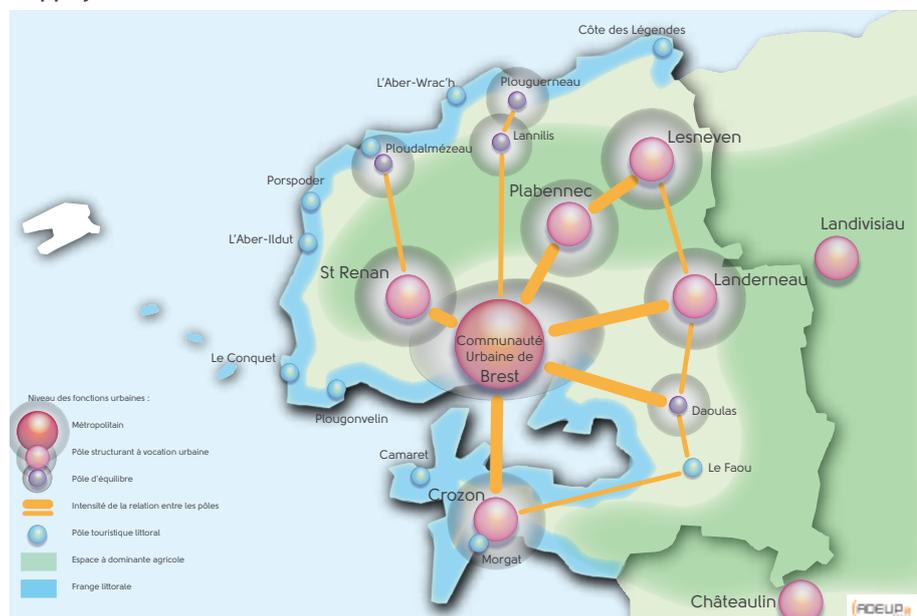
## Une évolution contrastée entre polarités du SCoT

Le SCoT définit une armature urbaine qui distingue centralités communales, pôles d'équilibre, pôles structurants et pôle principal (Bmo).

À l'inverse de l'orientation du SCoT prônant de conforter cette armature urbaine, les évolutions démographiques évoluent en faveur des centralités communales (les communes « non pôles », souvent les moins équipées).

Depuis 1975, seules ces communes ont vu leur poids démographique augmenter au sein du Pays. Cette situation s'est renforcée entre 1999 et 2010. Sur cette période, le Pays a gagné, dans sa globalité, 15 800 habitants. Les pôles dans leur ensemble n'ont capté que 6 % de cette croissance, les 94 % restants ayant profité à la croissance des centralités communales.

### S'appuyer sur les centres urbains

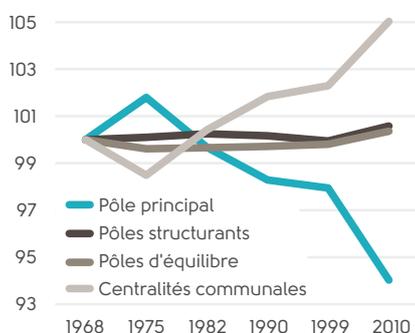


**La dynamique démographique du Pays de Brest repose essentiellement sur son solde naturel**

## Bmo, point d'entrée, diffuse la croissance démographique sur le reste du Pays de Brest

Sur les 46 000 nouveaux arrivants en Pays de Brest recensés entre 2003 et 2008, les deux tiers se sont dans un premier temps installés dans le pôle principal, principalement dans le parc locatif. Dans un second temps, ces nouveaux arrivés se sont pour une bonne part répartis sur l'ensemble du Pays de Brest. Le solde net des migrations internes en Pays de Brest est très défavorable à Bmo (deux fois plus de départs que d'arrivées entre 2003 et 2008).

### Évolution de la part de chaque pôle (base 100 en 1968)



## Des causes évidentes et un constat unanime

Pour les élus des communes du Pays de Brest, le prix attractif du foncier dans les petites communes a été un facteur déterminant de leur renforcement démographique. Pour Antoine Corolleur, maire de Plourin et vice-président de la CCPI en charge de l'habitat, comme pour Marie-Louise Jaouen, maire de Coat-Méal et vice-présidente de la CCPA en charge du logement, ce foncier à bas coût était la clef de l'accession à la propriété, voire l'assurance de pouvoir acquérir de plus grands terrains. Marie-Claude Morvan, maire d'Hanvec et vice-présidente de la CCPLD en charge de l'habitat, estime que le développement des infrastructures routières, comme le pont de l'Iroise et les voies express, a amplifié ce phénomène en améliorant l'accessibilité de nombreuses communes depuis Brest.



*La présence d'équipement sociaux est aussi primordiale (halte-garderie, école, centre aéré...) avec une amplitude horaire d'ouverture adaptée au fonctionnement des bi-actifs travaillant dans les pôles du Pays de Brest.*

Marie-Claude Morvan

Charlotte Abiven, maire de Kerlouan et 2<sup>ème</sup> vice-présidente de la CCPLCL en charge de l'aménagement du territoire, note que la proximité des pôles structurants et la présence de services ont joué sur le développement des communes de première couronne. Au-delà, l'éloignement et l'absence d'activités économiques ont eu raison du développement d'autres communes.



*Il faut vraiment aimer notre pays Pagan pour venir y habiter !*

Charlotte Abiven

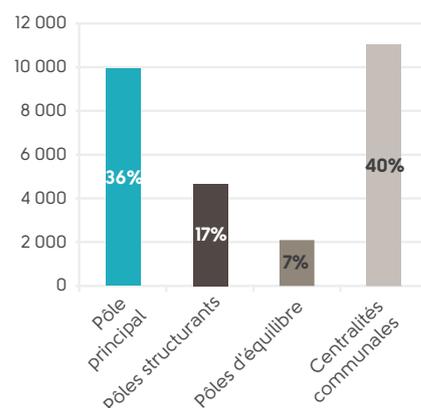
## Démographie et politiques de l'habitat : le poids du « point mort démographique »

Le SCoT du Pays de Brest s'est fixé comme objectifs le maintien d'un niveau élevé de production de logements neufs, et un partage équitable de la croissance démographique par le renforcement de cette production sur l'agglomération brestoise. Qu'en est-il ?

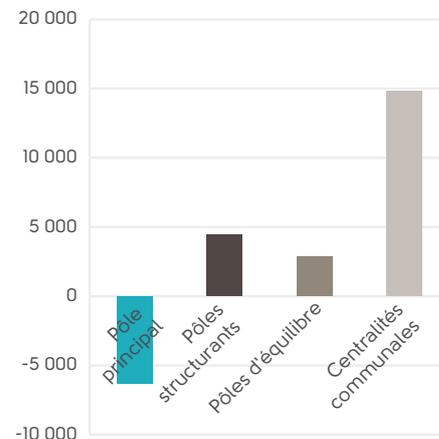
De 2001 à 2007, la production neuve a régulièrement augmenté, pour atteindre un pic de 3 700 logements construits en 2007. Après 2008, avec les effets de la crise, cette production a fortement chuté, et est retombée à 1 650 logements neufs en 2012, soit les deux tiers de l'ambition fixée par le SCoT (2 500 à 2 600 logements/an). Par ailleurs, l'objectif SCoT d'une production neuve à hauteur de 50 % de la production totale dans le pôle principal n'a été atteint qu'en 2009 et 2010.

Au bout du compte, bien que la construction neuve ait été réalisée à 60 % dans les pôles (principal, structurants et d'équilibre), le gain de population a principalement profité aux centralités communales.

### Nombre de logements livrés entre 1999 et 2010



### Évolution de la population en volume entre 1999 et 2010



Avec le recul, il apparaît pour Claire Guihéneuf, directrice de l'ADEUPa, que la baisse de la taille moyenne des ménages est venue contrebalancer l'effort porté sur la production accrue de logements sur les pôles, et notamment sur le pôle principal. Ce phénomène, sous-tendu par le vieillissement et la tendance à la décohabitation (séparations, familles monoparentales, jeunes quittant le domicile parental...), impose la construction de nombreux logements pour le simple maintien de la population actuelle.



Claire Guihéneuf - Photo : ADEUPa

La taille moyenne des ménages est aujourd'hui de 2,24 habitants en Pays de Brest contre 3,30 en 1968. Elle est plus faible encore sur le pôle principal : 2,10. Entre 1999 et 2010, à l'échelle du Pays de Brest, seuls 23 % des logements construits ont permis un accroissement de la population, les 77 % restant servant à parer les effets du desserrement, de la vacance, de la construction de résidences secondaires... C'est le point mort démographique.

## Une évolution démographique cyclique, liée au mode d'urbanisation

Jean-Pierre Caroff, 2<sup>ème</sup> vice-président de Bmo en charge de l'urbanisme et de l'habitat et vice-président du Pôle métropolitain en charge du SCoT, souligne la caractéristique cyclique de la baisse de la taille moyenne des ménages dans une commune. Pour des communes qui ont construit massivement il y a trente ans et exclusivement en individuel, cette baisse peut être brutale et la stabilité démographique ne peut alors pas être atteinte. Ce sera le cas dans bien des communes du Pays de Brest dans les années à venir.

Ainsi, prendre en compte un nombre de logements produits ne peut suffire. Il faut aussi regarder leur typologie (locatif, logements familiaux, logements à prix différenciés...) et considérer cette production dans la durée.



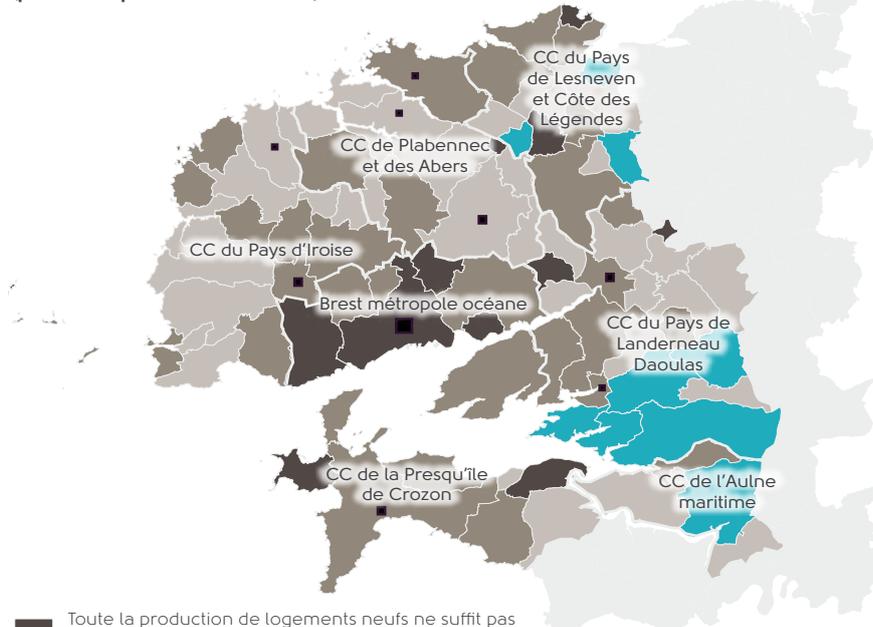
*Est-il souhaitable, pour le Pays de Brest de continuer à avoir une offre de logements de plus en plus éloignée pour les familles ? Est-il tenable d'avoir une telle segmentation du Pays de Brest ?*

Jean-Pierre Caroff



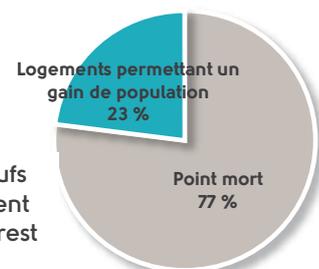
Jean-Pierre Caroff - Photo : ADEUPa

## Part de logements neufs nécessaires au strict maintien de la population (point d'équilibre 1999-2010)



- Toute la production de logements neufs ne suffit pas à absorber le desserrement des ménages
- Entre 50% et 100% de la production de logements neufs sert à absorber le desserrement des ménages
- Entre 0% et 50% de la production de logements neufs sert à absorber le desserrement des ménages
- Le desserrement des ménages est totalement compensé par l'arrivée de familles

## Part des logements neufs participant au développement démographique du Pays de Brest



## Penser bourg...

Le constat est là : ces dernières décennies, le développement urbain a été privilégié hors des bourgs. Il faut recommencer à « penser bourg », à penser proximité des services, des commerces, à construire sur des espaces libres en centre-bourg. Pour Charlotte Abiven, cela permettrait notamment de proposer des logements autres que de l'individuel en accession et d'éviter un vieillissement inexorable par vagues. La question du maintien à domicile des personnes âgées y trouverait également des réponses.

Jean-Pierre Caroff insiste sur le rôle clé des PLH, qui doivent influencer sur la rénovation des bâtiments existants, la gestion des dents creuses, des friches économiques en centre-bourg... Il faut conforter les pôles afin que les ménages puissent rester proches des services.

Marie-Claude Morvan souligne que le PLH, datant de 2008, va dans ce sens en permettant de renforcer la mixité sociale dans toutes les communes de la CCPLD. De plus, la conjugaison des compétences Développement économique et Habitat de l'intercommunalité a aussi



Antoine Corolleur - Photo : ADEUPa



*Reproposer de la qualité de vie en centre bourg, une source de reconnaissance.*

Antoine Corolleur

permis la sauvegarde de commerces conjointement au développement d'une offre locative de centre-bourg.

Antoine Corolleur souligne quant à lui l'intérêt des référentiels fonciers qui diagnostiquent les possibilités de développement en zone urbaine (dents creuses, divisions parcellaires...) et fournissent un outil de planification aux élus.

Pour Marie-Louise Jaouen, le renouvellement urbain pousse à travailler sur des schémas d'aménagement et répond aux attentes des nouveaux venus dans la commune.

Pour équilibrer la démographie en Pays de Brest et éviter le déclin à venir de certaines communes, il apparaît ainsi qu'il faudra, notamment en dehors de Bmo, proposer des logements adaptés aux nouvelles façons de vivre, aux différents stades de la vie des ménages et permettant le parcours résidentiel des ménages qui souhaitent rester sur la commune. Ceci implique de réfléchir sur la redensification des centres-bourgs, un enjeu central pour chaque commune.

### ...sans délaissier la campagne

René Hénaff, conseiller municipal du Faou, rappelle l'importance de l'agriculture, du tourisme et du paysage, notamment bocager, qui doivent tous être préservés. Il revient ainsi sur la question du changement de destination des bâtisses agricoles qui mériteraient une réhabilitation. Il met en garde contre le risque d'instituer un clivage rural/citadin ou bourg/campagne au sein même des communes.



*Il faut maintenir de la vie dans ces « villages », sans les développer. »*

Marie-Claude Morvan



Marie-Claude Morvan - Photo : ADEUPa

## Un enjeu de solidarité entre communes

Pour Charlotte Abiven, ce sujet pose aussi la question des communes qui bâtissent sans disposer de commerces, d'écoles... et qui profitent des équipements alentours sans mettre en œuvre de solidarité financière. Gilbert Bellec, adjoint au maire de Lannilis, appuie ce constat. Il observe la même chose au niveau du bassin de vie des Abers : un pôle d'équilibre vieillissant et concentrant les services tandis que les familles et les actifs habitent dans les communes périphériques. Une organisation similaire à celle de Bmo au sein du Pays, toutes proportions gardées...

## Anticiper le vieillissement et rendre le territoire plus attractif

Il faut s'adapter à ces nouveaux enjeux. Pour Charlotte Abiven et Marie-Claude Morvan, il est nécessaire de connaître sa population pour anticiper ses attentes et son parcours résidentiel. Les territoires présentant de nombreuses résidences secondaires seront plus touchés par



Charlotte Abiven - Photo : ADEUPa

le vieillissement de la population et devront proposer des solutions d'habitat adapté à ces habitants. Anticiper, c'est aussi pour Jean-Pierre Caroff éviter une urbanisation diluée et nécessitant toujours plus de déplacements contraints.



## Regard prospectif : anticiper les phénomènes à venir

Oliver Léon, Chef du service Études & Diffusion – INSEE Bretagne

Dans le cadre d'une réflexion régionale sur l'horizon 2040, l'Insee, la Région Bretagne et le réseau des agences d'urbanisme bretonnes ont élaboré cinq scénarios de prospective démographique. Cette étude prospective est basée sur l'évolution de facteurs clés comme l'attractivité résidentielle de la Bretagne, l'emploi industriel, l'emploi présentiel, le rayonnement universitaire, etc. Les cinq scénarios diffèrent ainsi principalement sur leur hypothèse migratoire.

De ces scénarios, il ressort qu'à cette échéance la population bretonne sera plus importante et plus âgée : aucun d'entre eux ne remet en cause l'augmentation de la population bretonne, et son vieillissement.

En Pays de Brest, les scénarios traduisent tous une croissance démographique qui va de 20 000 à 87 000 nouveaux habitants. Dans la plupart des cas, toutes les tranches d'âge de la population augmentent. Les plus de 64 ans voient néanmoins leur nombre augmenter beaucoup plus vite et certains scénarios rendent compte d'une perte d'actifs voire de jeunes.

Cette étude a fait l'objet de la parution du n°43 de la revue Octant Analyse de février 2013, disponible sur le site internet de l'INSEE. ([www.insee.fr](http://www.insee.fr))

# Les déplacements : actualité des grands projets et évolutions à venir



Crédit : Eric RHINN

L'organisation des déplacements par les collectivités répond à un besoin essentiel de la population, la mobilité.

L'ambition du SCoT d'organiser l'armature urbaine en favorisant une desserte privilégiée entre les pôles structurants et Brest est-elle mise en œuvre ? Comment le SCoT a-t-il favorisé l'élaboration de schémas de déplacement à l'échelle communale, à l'échelle intercommunale et à l'échelle du Pays ?

La répartition dans le territoire des secteurs d'emploi et de résidence, la localisation des familles avec enfant(s), l'implantation des équipements générateurs de flux (hôpitaux, aéroports, etc.) sont autant de facteurs qui influent sur les besoins de mobilité.

La mobilité des individus renvoie également à la mise en place en place d'infrastructures spécifiques (ponts, gares, pistes cyclables...). La réalisation d'un équipement comme une ligne de tramway ou un pôle d'échanges multimodal influence les itinéraires des usagers (piétons, cyclistes, etc.). Ces grandes infrastructures représentent des investissements importants, 42 millions d'euros pour le pont de Térénez, 390 millions pour l'actuelle ligne de tramway brestoise.

La mobilité renvoie aussi à une offre structurée de solutions pour se déplacer. On assiste en effet aujourd'hui à l'essor de l'intermodalité (c'est-à-dire l'utilisation de plusieurs modes de déplacement lors d'un même trajet). Les pôles d'échanges multimodaux, qui concentrent des modes de déplacements urbains et interurbains (ferroviaire, automobile, cycliste, piétonnier) répondent à cette attente.

Enfin, le covoiturage est une autre tendance en fort développement. Cette pratique, ancienne, s'est répandue récemment et a gagné en flexibilité avec la diffusion de l'usage d'Internet.

## Les projets en Pays de Brest

Le SCoT du Pays de Brest avait prévu la concrétisation de plusieurs projets de transports.

- À Bmo, la recherche d'un moyen de transport mêlant forte capacité et services s'est concrétisée par la première ligne de tramway. Celle-ci transporte aujourd'hui deux fois plus de passagers que les bus existant auparavant sur l'axe desservi. Son articulation avec des parkings relais a permis de réduire le trafic automobile. Et, en 2015, le projet de téléphérique urbain devant relier le bas de Siam au Plateau des Capucins permettra de rééquilibrer le développement du centre-ville en faveur de la rive droite brestoise.
- Entre la Presqu'île de Crozon et Brest, la mise en place du Transrade, réfléchi depuis longtemps et inscrite dans le SCoT, a dû être reportée. Cette liaison devait démarrer en septembre dernier mais le nombre d'abonnés déclarés n'était pas suffisant. Le projet, qui prévoyait une continuité de réseau avec les lignes Bibus et un transport à la demande (TAD) en presqu'île, devrait être relancé moyennant le concours d'aides publiques et une réflexion sur son portage.
- Sur tout le département, le Conseil général, en partenariat avec les collectivités locales, développe le réseau de covoiturage. Son action vise la multiplication d'un réseau d'aires de regroupement et la structuration

d'un réseau de covoitureurs. Lancé en 2005, le site « Roulez malin » compte déjà 10 000 inscrits.

En parallèle, le Conseil général réfléchit à proposer une offre de transport collectif de type CHNS, Car à Haut Niveau de Service (circulation partiellement en site propre, nombre d'arrêts limités, services à bord, fréquence élevée, etc.) sur certaines lignes, comme celle reliant Lesneven à Brest.

- Localement, d'autres projets se concrétisent. Dans les principaux pôles urbains, des pôles d'échanges multimodaux voient le jour.

Celui de Landerneau s'inscrit dans un projet urbain global qui a vu le transfert de la gare routière à proximité de la gare ferroviaire. Il permettra une meilleure continuité de services, d'autant que la SNCF prévoit une forte croissance du trafic de cette gare TER, déjà la plus fréquentée de Bretagne. L'accueil des modes actifs sera aussi revu avec la sécurisation et l'agrandissement du parking à vélos.

La gare routière de Plabennec se situe à proximité du collège, du complexe sportif communal et du siège de la Communauté de communes. Elle permettra de relier modes actifs, voitures, bus, et prévoit même des bornes de recharge pour les voitures électriques. Brest-centre sera à 30 minutes de Plabennec grâce à une continuité de réseau avec le tramway.



Photo : Franck Bétermin - Brest métropole océane

## Se convertir aux mobilités périurbaines

Pour Éric Le Breton, sociologue, maître de conférences à Rennes II, il est temps de changer de regard sur le périurbain : « Non, le périurbain n'est pas qu'un espace pavillonnaire, responsable du mitage, synonyme de consommation de carburant, symbole d'une France aigrie, individualiste, en proie à de grands risques de précarité sociale et résolument anti développement durable. Cette vision datée, alarmiste et péremptoire doit évoluer, ne serait-ce que parce que 15 millions de Français y vivent... »

Aujourd'hui, le périurbain vit par lui-même. Les écoles, les magasins, les équipements s'y développent. Le territoire s'organise autour de gros bourgs qui deviennent de petites villes. Pour de nombreux habitants, se déplacer vers l'agglomération centrale, pourtant si proche, devient plus rare, notamment avec le développement des achats par Internet.

Le périurbain reste néanmoins une terre de « navetteurs », ces actifs qui travaillent dans une commune autre que celle de résidence. La mobilité est donc au cœur des réflexions sur le périurbain puisque la voiture reste aujourd'hui le seul moyen de s'y déplacer. Les distances imposent aux habitants un engagement en temps, en argent, en fatigue, en mobilisation cognitive et en organisation. Pour l'action publique, il est temps d'investir le périurbain et d'y apporter des innovations en matière de mobilité, aujourd'hui réservées uniquement au centre des agglomérations.

Il faut se donner les moyens de mettre à disposition des flottes de véhicules d'entreprise, de développer la location de voitures à bas coût, de pousser au covoiturage, de plébisciter le vélo électrique et la voiture partagée... Seul un déploiement en vraie grandeur permettra de bousculer les habitudes de déplacement existantes, en garantissant la solidité de l'offre en matière de covoiturage par exemple. Sur le plan financier, il est possible de développer



Éric Le Breton - Photo : ADEUPa

les délégations de services publics avec des entreprises privées et de réorienter une partie du budget considérable que les habitants du périurbain allouent à leur mobilité.

### La mobilité, un enjeu social

Dire que le périurbain a cinquante ans implique que les tout premiers périurbains venus s'installer en ont aujourd'hui 80... Des personnes âgées qui ont presque toujours vécu là, se constituant un réseau social dans leur commune et qu'un retour en ville ne tente guère. Avec les perspectives de vieillissement de la population et la tendance au maintien à domicile, il faut trouver des solutions de mobilité. Le problème se pose également pour les personnes à faibles ressources, les occupants du parc social qui s'est développé sous l'effet de PLH répartissant le logement social sur tout le territoire.

Le renchérissement des coûts de transport va aussi jouer sur le budget des accédants à la propriété les plus modestes. D'autant plus lorsque l'on a emprunté pour acheter sa maison et que 55 % du budget part en remboursement du prêt et en carburant parce qu'on habite en 3<sup>ème</sup> couronne voire au-delà.

### Plusieurs pistes de réflexion

Le domaine du transport est en pleine ébullition. De nombreux projets voient le jour et se concrétisent. Pour autant, certains éléments pourraient faciliter le développement des nouveaux moyens de déplacement.

#### Revoir le droit du transport ?

Cette idée partage. Pour certains, comme Chantal Simon-Guillou, 1<sup>ère</sup> vice-présidente du Conseil général, présidente de la commission Territoires et environnement, le code du transport, qui date de 1970, doit être adapté pour répondre aux nouveaux enjeux de mobilité. Comment monter des projets sans systèmes de partenariats complexes ? Le covoiturage contre rémunération est-il légal ? Quelles sont les modalités nécessaires à l'assurance des covoitureurs et covoiturés ?... Pour Alain Masson, 1<sup>er</sup> vice-président de Bmo en charge du Développement durable et des grands projets, il est au contraire urgent de laisser les gens s'organiser par eux-mêmes. Légiférer représente un risque de gripper un système en plein essor actuellement.

#### Travailler conjointement au développement des transports

Les collectivités locales doivent fédérer leurs efforts et proposer une meilleure

offre par une action conjointe. Cela pourrait se traduire par le développement d'autorités organisatrices des transports à l'échelle des bassins de vie.

Pour Patrick Leclerc, maire de Landerneau et vice-président de la CCPLD en charge de l'action économique, l'articulation des réseaux de déplacements doit être réfléchi collectivement. En matière de transports, les décisions prises sur un territoire (par une communauté, le Département...) influent inévitablement sur les territoires voisins. De plus, certains projets transcendent les frontières, comme celui d'un tram-train entre Brest et Landerneau, par exemple. Les couples biactifs évoluent eux-mêmes bien souvent sur plusieurs communautés...

Pour Alain Masson et Chantal Simon-Guillou, l'intermodalité implique un travail commun, une vision globale des projets validés dans les différents schémas de déplacement, pour coordonner et articuler les réseaux de transport. Chantal Simon-Guillou réfléchit sur ce point à une concertation avec la SNCF pour simplifier les correspondances TER-Car pour les usagers.

#### Promouvoir la concertation et les partenariats

Pour développer une offre de transport pertinente et adaptée, il faut aussi inventer des structures partenariales mêlant les usagers, les communautés, les conseils généraux, Réseau ferré de France, les associations, les acteurs privés et les habitants. Par exemple, la définition du projet de pôle d'échanges multimodal de Landerneau a associé très tôt usagers et riverains. Et c'est la mobilisation des habitants de la communauté de communes de Landerneau-Daoulas qui a abouti à l'élaboration d'un Plan de déplacement quand les élus souhaitaient, eux, réfléchir à un Plan stratégique de territoire.

Plus globalement, face au foisonnement des nouvelles pratiques des déplacements, il apparaît essentiel de diffuser les informations jusqu'aux usagers, voire d'éduquer les usagers à la mobilité.

Pour Christian Calvez, maire de Plouvien, président de la CCPA, le Pôle métropolitain du Pays de Brest a un rôle à jouer. Il est nécessaire qu'il diffuse l'idée que les transports collectifs ne pénalisent pas les usagers : ils sont cadencés, circulent en sites propres, reviennent moins cher et s'avèrent plus simple à mettre en œuvre qu'un déplacement en voiture solo.

## Innover pour faire évoluer les déplacements

La mobilité coûte. Antoine Corolleur cite les bornes de recharge pour les voitures électriques qui sont à la charge des communes ; Alain Masson rappelle que l'entretien des infrastructures routières représente lui aussi un coût important. Développer de nouveaux modes de déplacement impliquera d'inscrire une ligne supplémentaire dans le budget des collectivités puisque le versement transport ne suffit déjà pas à équilibrer le seul fonctionnement des transports collectifs.

En matière d'innovation, le plan de déplacements en discussion à la CCPLD s'achemine vers le développement de la ligne nord-sud Lesneven-Landerneau-Daoulas. Le développement de la gare de Dirinon pourrait aussi être envisagé avec une navette vers et depuis Brest pour faciliter la desserte entre Brest et Quimper.

Autre initiative, déjà à l'œuvre celle-ci, l'ouverture des lignes scolaires du Conseil général à l'ensemble des usagers du réseau.

La clef reste de se tourner vers les ménages en leur proposant des solutions attrayantes et rentables.



Photo : ©Ville de Landerneau

## Vers la métropolisation

François Cuillandre explique que, 40 ans après avoir été créée volontairement, la Communauté urbaine de Brest est en passe de devenir métropole. Loin de signer l'absorption des communes périphériques dans une métropole de grande taille, l'enjeu de la métropolisation est collectif et les retombées qui y sont liées également, en matière de financement, d'équipements et de reconnaissance du Pays de Brest à l'échelle nationale.

Aujourd'hui, la possibilité pour Brest métropole océane d'accéder au statut de métropole se concrétise. La stature métropolitaine de Bmo en termes de fonctions de centralité et d'importance du bassin d'emploi sera ainsi reconnue. Devenir métropole, c'est garantir la présence d'une université, d'un centre hospitalier universitaire en Pays de Brest..., c'est viser une dynamique d'emploi.

En matière de financements, devenir Métropole ouvrira le droit à des dotations et à des agréments spécifiques octroyés aux seules métropoles pour le développement de fonctions métropolitaines. Ce changement de statut n'engendrera pas pour autant une redistribution interne de la DGF en faveur de la communauté urbaine.

Être polarisés, rassemblés, c'est aussi être attractifs face aux autres territoires.

Pour être présent à l'échelle bretonne, le Pays de Brest devra s'appuyer sur les compétences métropolitaines à venir de la Communauté urbaine. C'est aussi, pour Antoine Corolleur, attirer des entreprises industrielles, de recherche, etc., amenant une valeur ajoutée au Pays de Brest ainsi que de l'emploi.



# Conclusion

À l'approche du renouvellement prochain des exécutifs communaux et communautaires, ces Rendez-vous ont permis de faire un point sur deux fondements du SCoT. Le SCoT devra s'appuyer sur ces éléments dans sa future révision. Cette dernière devra lui permettre d'être en phase avec les objectifs du Grenelle, d'intégrer des éléments sur la consommation foncière des espaces économiques, sur les questions maritimes...

Face à l'impatience affichée par certains de voir le SCoT révisé, il importe avant tout de prolonger la cohérence territoriale. À cette fin, le Groupe de Pilotage du SCoT s'est réuni tous les quinze jours durant l'élaboration du SCoT et continue, depuis son approbation, à se réunir chaque mois.

Il reste que l'énergie et la réflexion qui ont abouti à la rédaction de ce premier SCoT doivent perdurer et être transmises aux prochaines équipes, avec la même volonté. La cohérence territoriale n'est pas figée et elle se bâtit ensemble.

“ La métropolisation de Bmo signera une réussite collective en faveur de l'attractivité du Pays de Brest ”

Jean-Pierre Caroff

“ ...une métropolisation qui irrigue et ne dresse pas des douves entre les territoires...”

Patrick Jagaille,  
Conseil de Développement

Pays de Brest  
PÔLE MÉTROPOLITAIN

