

Étude sur la « Rade de BREST »



**Quel avenir pour la Rade de Brest ?
Faut-il une stratégie commune de
développement ?**

Remerciements

Nous souhaitons adresser, en guise de préambule à notre étude, nos remerciements aux personnes ayant d'une manière ou d'une autre pris part à son avancement et offert leur concours à son élaboration, nous permettant d'enrichir notre analyse et contribuant ainsi à y apporter une réelle valeur ajoutée.

Nous tenons particulièrement à remercier :

- Les élus locaux des vingt-deux communes de la Rade de Brest: Argol, Brest, Camaret-sur-Mer, Crozon, Daoulas, Dirinon, Guipavas, Hanvec, l'Hôpital-Camfrout, La Fôret-Landerneau, Landerneau, Landevennec, Lanveoc, Le Faou, Logonna-Daoulas, Loperhet, Plougastel-Daoulas, Plouzané, Pont- de-Buis, Le Relecq-Keruhon, Roscanvel et Rosnoen.
- Les personnes auditionnées représentant l'ADEUPa, Brest Terres Océanes, la Chambre d'Agriculture du Finistère, le Comité Départemental des Pêches Maritimes et des Elevages Marins, le Comité Régional de la Conchyliculture Bretagne Nord, la Gestion Intégrée des Zones Côtières, Brest Évènements Nautiques et Brest'Aim. Egalement, le professeur François Arnal, la géographe Françoise Perron, Alain Daoulas et Didier Ragot, Jean-Christophe Hattenville.
- Les centaines d'étudiants de l'Université de Bretagne Occidentale en droit, économie-gestion, administration économique et sociale, STAPS et de l'Ecole Nationale Supérieure de Techniques Avancées (ENSTA) ayant répondu au questionnaire étudiant.
- Les partenaires du projet "Regards croisés en Rade de Brest" que sont la Compagnie Maritime de la Rade (le Brestoâ), la Guarida, AN TEST (association du sauvegarde du patrimoine maritime et Brest Évènements Nautiques, ayant accepté de nous faire parvenir des cadeaux offerts aux lauréats du concours.
- Les étudiants ayant participé au concours photos.
- Erwann Charles, Julien Hay et Guy Pagnard ainsi que toute l'équipe pédagogique du Master MIDTE, pour leur disponibilité et leurs conseils tout au long de l'étude.

Table des matières

Remerciements	2
Table des illustrations	5
Introduction	8
Méthodologie de l'étude	10
Chapitre 1. La trajectoire de la Rade de Brest	15
Section 1 – Tour d’horizon d’un espace remarquable	15
1. Quelques « balises » sur la Rade de Brest	15
2. La Rade de Brest, un espace protégé.....	16
Section 2 – Carnet de bord d’une trajectoire singulière	19
1. Les Pays historiques.....	19
2. Du contournement à la traversée.....	19
3. Une place stratégique.....	20
4. Un territoire structuré autour de la défense	22
5. Un haut lieu de la plaisance.....	22
6. Un carrefour du commerce	23
7. La construction et la réparation navale civile.....	24
8. Les prémisses d’une activité croisiériste	24
9. La pêche au fil du temps.....	24
10. Un processus de désengagement de la Marine nationale.....	26
Section 3 – Les enjeux de développement de la Rade	27
1. Des différences Nord-Sud marquées	27
2. La cité brestoise, nouvelle capitale de la mer ?	33
3. De l’espace au territoire ?	35
Section 4 - Les conflits d'usage en Rade de Brest	36
Section 5 - La Gouvernance en Rade de Brest	40
Section 6 – L’AFMO	45
Chapitre 2. Au cœur de l’enquête	46
Section 1. Analyse de l’enquête auprès des élus	46
1. Les élus répondants, quel profil ?	46
2. Périmètre de la Rade aux yeux des élus	47
3. Quelle appartenance des élus à la « Rade de Brest » ?	49
4. L’empreinte de la Rade sur le territoire.....	51
5. La Rade, entre atouts et inconvénients... ..	52
6. Les faits et lieux, figures de la trajectoire territoriale de la Rade	53
7. L’appréhension de la Rade et de sa dynamique	58
8. Au regard de la trajectoire, quelle vision pour l’avenir ?.....	60
9. Vers une gouvernance adaptée aux spécificités du territoire ?	62

Section 2. Etude de sous territoires	68
1. Les élus répondants, quelle origine ?	69
2. Un même sentiment d'appartenance ?	69
3. L'empreinte de la Rade diffère-t-elle selon les sous-territoires ?	70
4. Une Rade qui rayonne économiquement sur l'ensemble du territoire ?	71
5. La Rade, vers une gouvernance commune ?	72
Section 3. Analyse du questionnaire étudiant et regards croisés avec les élus	74
1. Le profil de « l'échantillonnage étudiant »	74
2. La Rade aujourd'hui...	74
3. ... La Rade de demain	84
Chapitre 3. Préconisations appliquées à la Rade de Brest.....	88
Section 1. Présentation de la DEMARCHE PROSPECTIVE	89
1. Présentation synthétique de la démarche prospective :	89
2. Réduction collective des incertitudes	90
3. Précisions sur la construction de l'architecture des scénarios	91
4. Principes de construction des scénarios	92
5. Le jeu des acteurs (Matrice Acteurs-Objectifs)	93
Section 2. Scénarios exploratoires « Rade de Brest 2030 »	94
1. Scénario A: « Fracture ouverte sur la Rade »	94
2. Scénario B : “Un avenir radieux”	96
3. Scénario C: « La rade a la côte »	98
4. Scénario D: « Métropole du Pays de Brest »	100
5. Scénario du développeur territorial : « la Rade, un outil au service de la Métropole du Pays de Brest »	102
6. Probabilisation et combinaison des scénarios	104
Section 3. Projets européens	107
1. Présentation de la démarche	108
2. Présentation des projets européens	110
CONCLUSION	116
BIBLIOGRAPHIE.....	117
ANNEXES	120
Annexe 1. Commande du Conseil de Développement	121
Annexe 2. Compte rendu de séance	122
Annexe 3. Lettre de cadrage	125
Annexe 4. Questionnaire élus	126
Annexe 5. Questionnaire étudiant	130
Annexe 6. Les supports de l'analyse des « sous territoires »	132
Annexe 7. Hypothèses prospectives	136

Table des illustrations

Figure 1. Frise méthodologique.....	10
Figure 2. Situation géographique de la Rade de Brest	15
Figure 3. Les 22 communes de notre territoire d'étude	16
Figure 4. Les quatre zones Natura 2000 couvrant la Rade de Brest.....	17
Figure 5. Le périmètre du Parc Naturel Régional d'Armorique	17
Figure 6. Le périmètre du Parc naturel marin d'Iroise	18
Figure 7. Zoom sur les pays traditionnels ayant couvert le territoire d'étude.....	19
Figure 8. Les voies de communication bretonnes	20
Figure 9. Les principales fortifications de la Rade de Brest.....	21
Figure 10. Les bassins de navigation et les installations de plaisance en Bretagne - ports et zones de mouillage	23
Figure 11. La diversité des activités conchylicoles en Fond de Rade	25
Figure 12. La rétrocession des zones bordant la Penfeld	26
Figure 13. La population sur le territoire d'étude	27
Figure 14. Densité de population	28
Figure 15. Nombre d'emplois total	29
Figure 16. Concentration d'emplois	29
Figure 17. Taux d'évolution de la population.....	30
Figure 18. Revenu moyen.....	30
Figure 19. Indice de vieillissement	31
Figure 20. Prix moyen des terrains à bâtir.....	32
Figure 21. Le taux de résidence secondaire	33
Figure 22. Les intercommunalités du Pays de Brest.....	35
Figure 23. Les interactions entre les activités présentes en Rade de Brest	37
Figure 24. Aire du contrat de baie de la Rade de Brest.....	41
Figure 25. La gouvernance dans le cadre de la GIZC : une coopération d'acteurs aux intérêts contrastés	43
Figure 26. Scènes de gestion identifiées en Rade de Brest : synthèse chronologique.....	44
Figure 27. <i>La vision globale de la Rade par les élus</i>	48
Figure 28. Le sentiment d'appartenance des élus à la « Rade de Brest »	49
Figure 29. L'attractivité de la Rade par type d'acteur	51
Figure 30. Les avantages procurés par la « Rade de Brest »	52
Figure 31. Les désavantages procurés par la « Rade de Brest ».....	53
Figure 32. Les sites symboliques cités par les élus	55
Figure 33. La Rade en 3 mots (regard des étudiants).....	57
Figure 34. La représentation géographique de la « Rade de Brest »	58
Figure 35. L'influence de Brest Métropole	61
Figure 36. La proportion des conflits d'usages en « Rade de Brest ».....	62
Figure 37. Les domaines de gouvernance pertinents pour les élus	63
Figure 38. La Rade en 3 mots selon les élus (début du questionnaire)	64
Figure 39. La Rade en 3 mots selon les élus (fin questionnaire)	65
Figure 40. La Rade en 3 mots selon les étudiants (début du questionnaire)	66
Figure 41. La Rade en 3 mots selon les étudiants (fin du questionnaire).....	66

Figure 42. Découpage des sous-territoires.....	68
Figure 43. Origine des répondants	69
Figure 44. Carte du sentiment d'appartenance	69
Figure 45. Date de résidence dans le Pays de Brest	74
Figure 46. L'opinion géographique de la « Rade de Brest »	75
Figure 47. Regard croisé élu/étudiant	77
Figure 48. L'attractivité de la Rade par type d'acteur	78
Figure 49. La représentation du paysage par les étudiants.....	78
Figure 50. Les lieux symboliques de la « Rade de Brest »	80
Figure 51. L'impact de Brest sur l'image de la Rade.....	81
Figure 52. L'usage de la Rade par les étudiants	82
Figure 53. Pratique de la Rade par type d'activité	83
Figure 54. Les domaines de gouvernance pertinents pour les étudiants.....	86
Figure 55. Grille de positionnement via l'Abaque de Régnier	90
Figure 56. Arbre de variables	92
Figure 57. Grille de cotation de la Matrice Acteurs Objectifs	93
Figure 58. Graphique des votes probabilistes des scénarios.....	104
Figure 59. Associations de scénarios les plus probables	105
Figure 60. Associations de scénarios les moins probables	105
Figure 61. Schéma de la Stratégie Europe 2020.....	108

Tableau 1. Tableau récapitulatif des auditions d'acteurs	13
Tableau 2. L'AFOM	45
Tableau 3. Le taux de participation par commune.....	47
Tableau 4. Le sentiment d'appartenance des élus en fonction de la cohérence du territoire	49
Tableau 5. L'impact des évènements en lien avec la Rade sur le sentiment d'appartenance des élus	50
Tableau 6. Les types de projet favorisés par la Rade	50
Tableau 7. L'impact de la pratique d'activités nautique(s) des élus sur le sentiment d'appartenance	50
Tableau 8. Les faits marquants de la « Rade de Brest »	54
Tableau 9. Les activités les plus représentatives de la Rade	59
Tableau 10. La représentation des caractéristiques fonctionnelles et environnementales de la « Rade de Brest ».....	60
Tableau 11. Les secteurs d'avenirs selon les élus.....	62
Tableau 12. Le taux de participation selon les « sous territoires »	70
Tableau 13. Les activités représentatives de la « Rade de Brest ».....	76
Tableau 14. Considération de la Rade comme facteur d'attractivité en fonction de l'opinion géographique.....	79
Tableau 15. Perception de l'évolution de la Rade en fonction de l'impact de la ville de Brest	81
Tableau 16. Pratique de la Rade en fonction de l'opinion géographique	84
Tableau 17. Les secteurs d'avenir de la « Rade de Brest ».....	84
Tableau 18. Tableau synthétique des travaux de prospective exploratoire	89
Tableau 19. Tableau des 16 groupes d'acteurs de la Rade	93
Tableau 20. Tableau des votes probabilistes des scénarios	104

Introduction

La Rade a toujours été une source d'inspiration inépuisable pour les écrivains tel François-René de Chateaubriand¹. Mais cette baie a également suscité un grand intérêt de la part des autorités de l'Etat français. Au début du XVII^e siècle, sous l'impulsion de Richelieu, Brest fut choisie pour devenir l'un des principaux ports militaires français. La volonté farouche du Cardinal de doter la France d'une armée maritime, et de faire rimer force armée et puissance de l'Etat, allait donc s'incarner à la Pointe de Bretagne. Il fallait voir en Brest et sa Rade, selon Honoré Dumont², un territoire à valoriser essentiellement sur le plan militaire, afin que cette ville, située à la pointe de l'Europe, connaisse une destinée à la hauteur de sa Défense. Et ainsi, ce fut !

Cependant, les effectifs liés à la Marine sont, depuis maintenant de nombreuses années, en net retrait. Bien que l'empreinte territoriale de la Marine Nationale soit encore réelle, l'image d'une armée florissante, gage de puissance, mais aussi de richesses pour le territoire, ne semble plus aussi évidente sur les bords de la Penfeld ! Ce secteur, longtemps entrevu principalement comme une bénédiction pour le territoire, est parfois même clairement mentionné comme un frein au développement d'autres activités. Le présent voit peu à peu s'évanouir les rêves d'une Rade glorieuse, sous l'impulsion d'une Marine militaire. Pourtant, aujourd'hui, les enjeux de sa valorisation semblent aussi cruciaux qu'à l'époque de Richelieu même si, dans un contexte plus contemporain, ils ne s'expriment guère de la même manière.

C'est fort de cette analyse que, lors de sa réunion du 10 Mars 2015, le conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest a décidé de s'autosaisir de cet enjeu territorial, en créant un groupe de travail sur la Rade de Brest, animé par Chantal Guillerm et Yves Jullien. Dès 2012, Chantal Guillerm avait désiré lancer une réflexion sur l'avenir de la Rade, au travers d'un texte intitulé : « Le 8^{ème} pays du Pays de Brest ? ». Dans son approche, elle y décrivait un espace que l'on peine à envisager comme un territoire à part entière. Obstacle à contourner ou à traverser, la Rade ne prendrait aujourd'hui sens que pour les plaisanciers, les régatiers ou encore les coureurs au large, seuls acteurs en mesure d'appréhender ce « stade nautique exceptionnel » dans sa globalité.

Mal perçue par ses propres habitants, la Rade n'aurait d'ailleurs fait l'objet d'aucune promotion collective. Pourtant, comme le soulignait alors Chantal Guillerm, elle est en puissance un « créateur de lien entre les territoires », mais aussi d'« unité de lieu ». La Rade aurait, de par ses spécificités, ses composantes, ses richesses,... la capacité d'être un atout considérable, tant de marketing territorial que de développement économique pour le Pays de Brest. Devant un potentiel si fort, il apparaissait naturel de s'interroger : « Pourquoi est-elle si peu exploitée ? »... « Qu'en serait-il à l'avenir » ?

Voilà donc le point de départ de cette étude territoriale !

Le conseil de développement a choisi de faire appel au Master 2 MIDTE (Management et

¹ Effervescence en rade de Brest in Brest des écrivains, Eds Alexandrines.

² Honoré Dumont (XIX^e siècle), poète et auteur de « Brest, poème en 16 chants » en 1833

Ingénierie du Développement des Territoires en Europe) pour qu'il puisse apporter des réponses à plusieurs problématiques soulevées.

Cette formation contractualise chaque année avec une structure, généralement une collectivité territoriale, afin que ses étudiants réalisent un travail professionnalisant d'étude approfondie sur un territoire bien singulier. Les précédentes promotions ont ainsi travaillé, notamment, sur les « futuribles » des îles du Ponant, les enjeux de développement de la commune de Plougouven ou encore sur l'identité territoriale de Plougastel-Daoulas. Cette année, le Master a donc conclu un partenariat avec le Conseil de Développement de la Métropole et du Pays de Brest, dans le but de prendre part à une étude globale, visant à comprendre les enjeux actuels et futurs pour la « Rade de Brest », notamment aux yeux des acteurs publics locaux.

Le partenariat s'établissait ainsi :

- D'un côté, le Conseil de Développement organisait, en collaboration avec l'ADEUPa, des auditions de personnes ressources, jugées comme « grands témoins » de la dynamique passée et actuelle de la Rade (l'ADEUPa devant mener, en parallèle, une analyse davantage quantitative de ce territoire singulier).

- De l'autre, les étudiants devaient recueillir et analyser l'appréhension d'aujourd'hui et la vision du futur des élus de 22 communes retenues dans le périmètre de l'étude.

Plusieurs questions préalables furent retenues, comme fil directeur, pour mener la recherche : quelles hypothèses de développement ? Quels enjeux ? Quels projets ? Faut-il mettre en œuvre une gouvernance spécifique ? De quel type ?

Puis une interrogation majeure se fit jour :

La Rade n'est-elle aujourd'hui qu'un simple espace ? C'est-à-dire une zone géographique sur laquelle se développent des activités humaines, sans qu'il n'y existe de stratégie coordonnée ou une quelconque stratégie de développement ?

- Si oui, ne serait-il pas souhaitable qu'elle devienne un véritable territoire, à savoir une zone géographique, que des personnes s'approprient, à laquelle elles s'identifient, sur laquelle elles ont choisi de vivre et de partager des valeurs, des habitudes de vie, pour laquelle elles bâtissent ensemble un projet de développement ?

- Si non, qui la gouverne, avec quelle vision et quelle stratégie ?

Il apparaissait primordial d'interroger les élus, en tant qu'acteurs du développement territorial et initiateurs de projets, sur leur analyse de la situation et sur la nécessité ou non de mettre en place une stratégie de développement commune à la Rade... Fondamentalement, la question sous-jacente pouvait se résumer en quelques simples mots : quel avenir envisagent-ils pour la « Rade de Brest ?

Après une rapide présentation de la méthodologie suivie, ce rapport suivra un plan déroulant le fil conducteur de l'étude : la première partie analysera les éléments fondateurs et explicatifs de la trajectoire de la Rade. La deuxième partie sera constituée du cœur même de l'étude, à savoir l'analyse de l'enquête auprès des élus, mais aussi auprès d'étudiants, qui apporteront alors un « regard plus externe » sur la rade aujourd'hui. Enfin, des éléments de prospective, ainsi que des préconisations seront proposés dans une dernière partie.

Méthodologie de l'étude

Pour rappel, l'objectif cette étude - qui s'inscrit dans une démarche plus ample d'analyse - est, notamment, de compléter les auditions des acteurs réalisées par le Conseil de Développement et de l'ADEUPa à travers une enquête sur la représentation qu'ont les élus de "la rade de Brest" visant à répondre aux questionnements suivants :

Quel avenir pour la "Rade de Brest ? Faut-il une stratégie commune de développement ?

Le guide méthodologique ci-dessous explique en plusieurs étapes l'organisation mise en place par le groupe de travail du Master 2 MIDTE 2015-2016 pour répondre à la commande.

Figure 1. Frise méthodologique



Étape 1 : Organisation de l'étude

Afin de mener à bien l'enquête auprès de l'ensemble des élus des communes de la Rade de Brest, il a fallu dans un premier temps bien comprendre la commande. Le groupe de travail s'est imprégné de la mission à réaliser et a assimilé les objectifs, les enjeux de l'enquête. Avant de mettre en œuvre un ensemble de règles et de démarches adaptées pour conduire les recherches, les étudiants se sont attachés à délimiter, en concertation avec le conseil de développement, ce qu'il est commun d'appeler « la Rade de Brest » et ainsi de déterminer précisément le périmètre du territoire d'étude.

De manière à réaliser un diagnostic sur l'ensemble du territoire de la rade, un travail par groupes de deux ou trois étudiants a été jugé pertinent. Le tableau ci-dessous recense les 22 communes retenues du territoire de la Rade de Brest ainsi que le groupe de travail associé.

Commune	Groupe de travail	Commune	Groupe de travail
Plouzané	Bénédicte et Caroline	L'hôpital-Camfrout	Nolwenn, Ilona, Pauline
Brest	Manon et Carole	Hanvec	Jérémy et Alan
Relecq-Kerhuon	Quentin, Jean-Christophe	La Faou	Bénédicte et Caroline
Guipavas	Pauline, Nolwenn, Ilona	Rosnoen	Manon et Carole
La Forêt-Landerneau	Anaële et Julie	Landévenec	Manon et Carole
Landerneau	Antoine et Laurent	Lanvéoc	Mickaël et Jean-Eudes
Dirinon	Manuel et Dorian	Crozon	Julie et Anaële
Loperhet	Alan et Jérémy	Roscanvel	Antoine et Laurent
Plougastel-Daoulas	Anaële et Julie	Camaret sur mer	Manu et Dorian
Daoulas	Manu et Dorian	Argol	Jérémy et Alan
Logonna-Daoulas	Mickaël et Jean Eudes	Pont-de-Buis-lès-Quimerch	Quentin, Jean-Christophe

Pour conserver le fil rouge de notre travail et une trace écrite des sujets abordés, un compte rendu était réalisé à chaque séance par un étudiant et envoyé à l'ensemble du groupe exploratoire. (Cf. un exemple en Annexe).

Étape 2 : « Diagnostic territorial »

Le groupe de travail a initié la démarche de la commande "Rade de Brest, enquête auprès de la population à travers le regard des élus " du Conseil de Développement par une recherche du territoire pertinent permettant au mieux d'appréhender les spécificités de ce territoire.

Par la suite, le groupe s'est attaché à :

- Définir la rade et ses caractéristiques (localisation, périmètre, superficie...)
- Identifier ses enjeux à travers l'analyse de différents secteurs: démographie, tourisme, économie, mobilité, attractivité résidentielle et 'environnement.
- Définir puis calculer 60 indicateurs pertinents offrant une base de données solide sur ce territoire. Ces indicateurs ont permis de dégager une tendance sur chaque commune de la Rade de Brest.
- Créer les portraits de territoire des 22 communes de la Rade de Brest à partir des indicateurs.
- Réaliser une analyse AFMO (Atout/Faiblesses – Menace/Opportunités) à partir de l'ensemble des informations récoltées.

En parallèle, nous avons rencontré le lundi 12 octobre le Conseil de Développement (Chantal GUILLERM et Yves JULIEN), Maryse LARPENT, chargée de Mission au Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest ainsi que Philippe Mazéas, chargé d'études à l'agence d'urbanisme du Pays de Brest (ADEUPA). Cette réunion a notamment permis de fixer la méthode retenue pour le suivi de l'étude. Un compte rendu a été réalisé expliquant l'histoire du projet et les précisions sur la commande (cf. annexe 2).

Étape 3 : Enquête et analyse des données recueillies

Afin de répondre à la commande du Conseil de Développement de la Métropole et du Pays de Brest, un questionnaire a été élaboré à l'attention des élus des 22 communes identifiées comme faisant partie intégrante de la Rade de Brest. Lors de la première séance, dédiée à l'élaboration de ce questionnaire, le groupe de travail s'est scindé en deux afin de réfléchir aux interrogations à y intégrer. Puis le travail a été mis en commun. À la suite de nombreux échanges, quatre thèmes majeurs ont été dégagés :

- *Thème 1 : Le territoire de la Rade de Brest aujourd'hui*
- *Thème 2 : La question même de la Rade de Brest*
- *Thème 3 : Relation de la commune à la Rade de Brest*

- *Thème 4 : Vision de l'avenir de la Rade de Brest*

Chaque groupe, associé à un thème, a réalisé une série de 20 questions maximum. Cette étape a dessiné une première ébauche du questionnaire. Plusieurs tests et modifications ont été effectués jusqu'à l'obtention de la version la plus appropriée et compatible au logiciel Sphynx (outil d'enquêtes intuitif, quantitatif et qualitatif performant).

Parallèlement, l'ensemble de la promotion du Master étudiante a travaillé à la préparation des entretiens avec les élus. Dans un premier temps, un groupe s'est tenu à la conception d'un "script-type" à envoyer aux maires de chaque commune en vue d'obtenir l'autorisation de passation des questionnaires en conseil municipal. Un second groupe a procédé à l'écriture d'une lettre de cadrage à l'attention des maires ou Directeurs Général des Services pour justifier la commande de l'étude par le prisme du Conseil de Développement et ainsi confirmer notre venue. Enfin, un support de discours de présentation a été écrit afin de présenter et expliquer l'objet de l'étude aux élus lors de la passation des questionnaires. Bien entendu, avant de distribuer le questionnaire à chaque élu, une phase de test des questionnaires a été organisée. Ce test a été réalisé auprès d'un échantillon d'élus de la Rade représentant divers sous territoires : Nord, Sud et fond de rade. Ce premier test nous a permis de nous rendre compte de certaines difficultés de compréhension de quelques questions et ainsi d'ajuster certaines formulations.

Au final, 73 questions et 6 sous thèmes ont été retenus :

- *Questions introductives (6 questions)*
- *La Rade et vous (21 questions)*
- *Votre commune et la Rade (17 questions)*
- *Vers une valorisation de la Rade (9 questions)*
- *Quel avenir pour la Rade ? (12 questions)*
- *A titre personnel, voici quelques questions subsidiaires (7 questions)*

Le questionnaire définitivement validé, la phase de terrain a pu débuter à compter de la 47^{ème} semaine de l'année 2015.

Nous avons pris en compte pour la passation du questionnaire l'ensemble des élus des 22 communes c'est à dire 533 élus.

L'ambition première était de rencontrer un maximum d'élus, notamment en ayant la possibilité de présenter l'étude lors d'un conseil municipal. Cela a été possible dans la majorité des communes mais pas dans toutes ! D'autres alternatives ont souvent alors été proposées.

Cependant nous avons été confrontés quelque fois à des difficultés d'accès aux élus provenant parfois du cabinet, du Directeur Général des Services voire une fois du maire lui-même. Tous les groupes d'étudiants n'ont pas eu l'opportunité de rencontrer l'ensemble des élus lors des différents conseils municipaux ou même en dehors.

Il a été alors décidé de créer un questionnaire électronique et de le mettre en ligne pour les élus qui souhaitent tout de même y répondre.

La passation du questionnaire s’est déroulée sur la période prévue de fin novembre 2015 à février 2016. Cependant, nous avons accepté des retours jusque la mi-mars. **L’échantillon final se compose de 255 questionnaires exploitables** (plusieurs ayant été jugés trop mal remplis pour être retenus) **une représentation relativement importante de 47.8% de l’ensemble des élus identifiés comme étant de la Rade de Brest.**

En parallèle de la passation des questionnaires auprès des élus de chaque commune, le groupe de travail a participé, avec le Conseil de Développement, à nombre d’auditions d’acteurs pour lesquelles un compte rendu a été systématiquement rédigé :

Tableau 1. Tableau récapitulatif des auditions d’acteurs

Structures et/ou personnes rencontrées	Date de l’audition
- Chambre d’Agriculture du Finistère - Comité Départemental des pêches maritimes et des élevages marins - Comité Régional de la conchyliculture Bretagne Nord	18 novembre 2015
- Adeupa - Brest Terres Océanes (M. Costil) - François Arnal (professeur) - Françoise Perron (géographe)	16 décembre 2015
- Gestion Intégrée des Zones Côtières	4 décembre 2015
- Adeupa - Brest Évènements Nautiques - Brest’Aim - PNRA	13 janvier 2016
Alain Daoulas et Didier Ragot	17 mars 2016
Jean-Christophe Hattenville	25 mars 2016

Enfin, le groupe de travail a pris l’initiative de réaliser un questionnaire sur la Rade à destination des étudiants brestois afin d’obtenir une vision extérieure et « miroir » au point de vue des élus. Le questionnaire de base, a été modifié afin d’être accessible à tous. Il a dans ce cadre été demandé à plusieurs enseignants universitaires de passer les questionnaires papiers au début de leurs cours dans plusieurs UFR de l’université et ensuite de bien vouloir nous les faire parvenir. Afin d’atteindre des profils d’étudiants brestois non interrogés par ce premier biais, nous avons décidé de relayer le questionnaire au travers des réseaux sociaux.

Au total, 371 questionnaires ont été récoltés notamment auprès des filières Administration Économique et Sociale, Droit, Economie-Gestion, STAPS (Sciences et techniques des activités physiques et sportives) ainsi que l’ENSTA (Ecole Nationale Supérieure de Techniques Avancées).

Après récupération de tous les questionnaires élus (environ 255 exploitables), le groupe de travail les a saisis dans le logiciel Sphynx pour ensuite les analyser. Cette analyse se compose de tris à plat et de tris croisés (tableaux et graphiques) et d'une cartographie de certaines données récoltées.

Ensuite, le groupe de travail s'est attaché à dégager et hiérarchiser les enjeux de la Rade de Brest au regard des informations récoltées. Un plan de rédaction pour le rapport d'étude, comprenant trois parties, s'est rapidement imposé :

- Partie 1 : Historique et trajectoire
- Partie 2 : Enquête auprès des élus/étudiants
- Partie 3 : Prospective exploratoire

Outre le rapport d'étude écrit, une conférence de restitution (ouverte notamment aux personnes ayant été auditionnées pour l'étude et plus généralement à plusieurs représentants d'organisations et structures invitées par le Conseil de Développement) a eu lieu à la faculté de Droit et Sciences économiques de Brest le jeudi 31 mars 2015. Les objectifs de cette présentation orale étaient de faire ressortir non seulement les principales conclusions de l'étude (chiffres clés, constats et analyses, mais également d'exprimer les impressions et ressentis qualitatifs des élus. De plus, une partie du travail de prospective réalisé dans le cadre d'un cours de notre cursus de Master et justement appliqué à la Rade a également été présenté. Ainsi le scénario stratégique à l'horizon 2030 a pu faire l'objet de discussions.

Étape 4 : Préconisations

En supplément de la commande initiale du Conseil de Développement de la Métropole et du Pays de Brest portant sur l'enquête auprès des élus de la Rade, un certain nombre d'actions a été réalisé par le groupe de travail afin d'enrichir cette dernière.

- Démarche prospective et scénario stratégique:

Tout d'abord, un travail de prospective exploratoire a été réalisé avec l'aide du professionnel associé au master, M. Guy PAGNARD du cabinet FUTUROUEST. Cet exercice a permis au groupe de travail, d'identifier des hypothèses et de créer différents scénarios des futurs possibles concernant le futur de la Rade de Brest à l'horizon 2030. (cf. Section 1 du chapitre 3).

De plus, nous avons décidé de présenter un scénario stratégique souhaitable à l'horizon 2030.

- Projets européens : (cf. Section 3 du Chapitre 3)

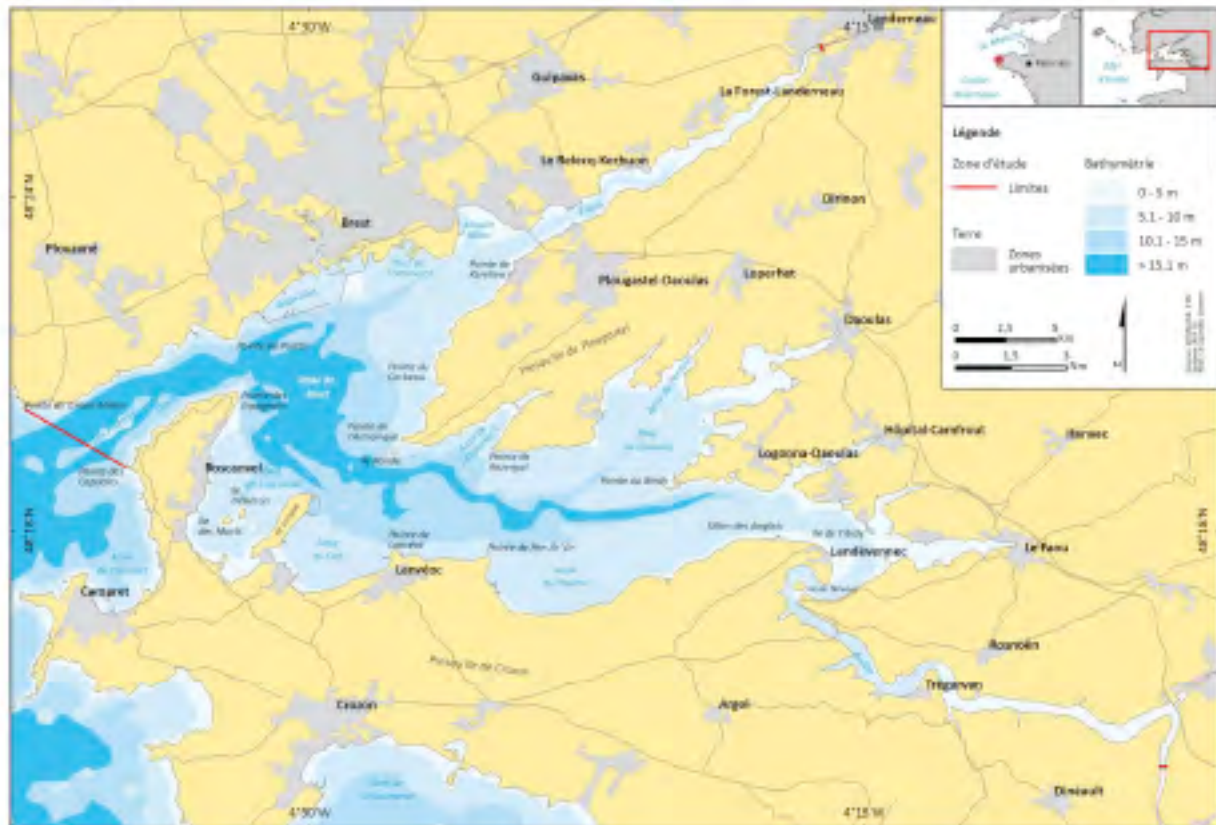
Dans le cadre du module "Management et Gestion de Projets Européens" (MGPE) animé par M. Grégory HOAREAU, intervenant professionnel, le groupe de travail a réalisé quatre dossiers de candidature. Ces derniers peuvent permettre l'obtention de financements européens et peuvent contribuer au développement de la Rade de Brest. Il s'agit aussi bien de projets portant sur l'économie, l'environnement, le tourisme ou bien la mobilité.

Chapitre 1. La trajectoire de la Rade de Brest

Section 1 – Tour d’horizon d’un espace remarquable

1. Quelques « balises » sur la Rade de Brest

Figure 2. Zone de l'étude et situation géographique de la Rade de Brest



La Rade de Brest est une baie située en Finistère s'étendant sur une superficie d'environ 180 km². Elle bénéficie d'un climat tempéré océanique.

Le Goulet de Brest, large de seulement 1,8km, situé entre la pointe des Espagnols et la partie Nord de la Rade, permet d'entrer dans ce site d'exception. Les courants peuvent y être très forts, c'est pourquoi le port de Camaret-sur-Mer est une escale nécessaire pour de nombreux bateaux voulant entrer en Rade.

La presqu'île de Roscanvel permet à la Rade d'être un bassin marin abrité en la coupant des déchainements de l'Atlantique.

Au cœur de la Rade la Presqu'île de Plougastel-Daoulas scinde ce plan d'eau marin en deux parties : l'une remontant vers l'Élorn, l'autre descendant jusqu'à l'Aulne.

En 2013, les 22 communes de notre territoire d'étude (cf. Figure n°3) étaient habitées par plus de 242 000 habitants. Il convient toutefois de souligner que la majeure partie de cette population est concentrée sur le Nord de la Rade (78,3% sur le territoire de Brest Métropole).

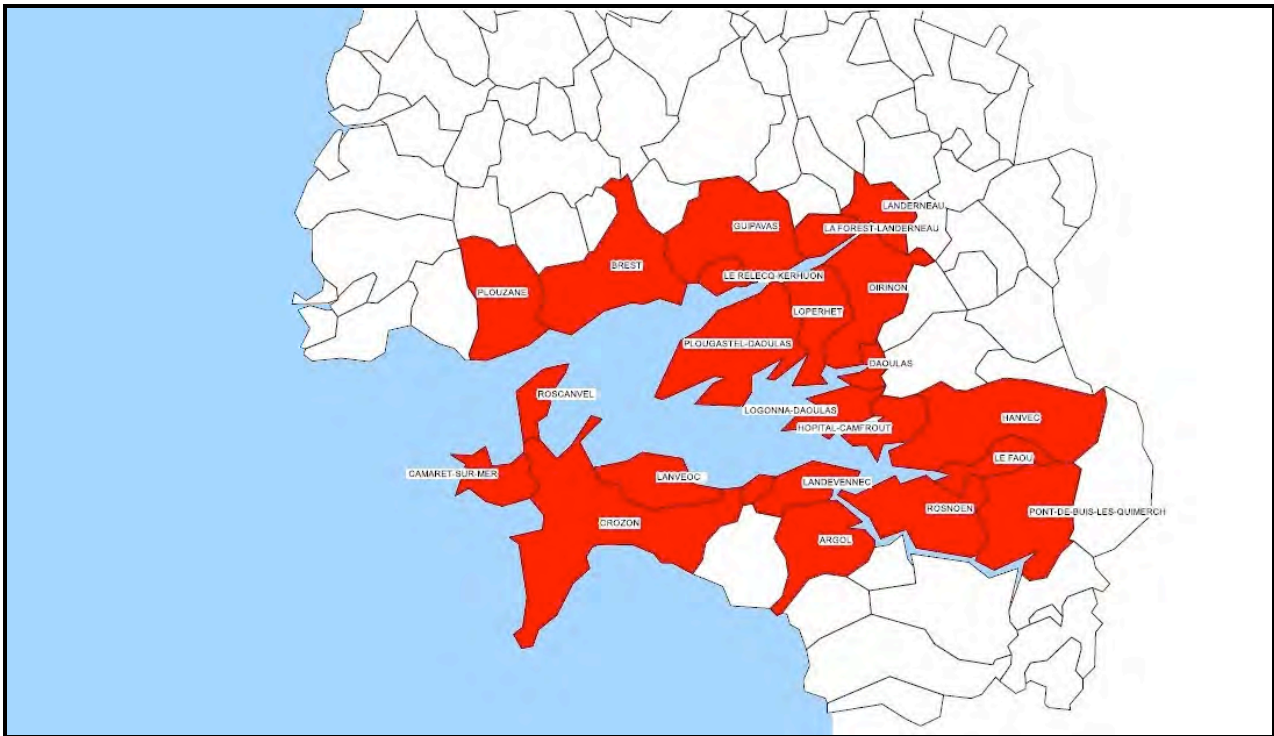


Figure 3. Les 22 communes de notre territoire d'étude

Le périmètre a été déterminé sur des bases géographiques et historiques et en concertation avec les commanditaires de l'étude.

2. La Rade de Brest, un espace protégé

Il importe de savoir que ce milieu marin semi fermé est couvert par plusieurs zones Natura 2000 visant à préserver l'état naturel de la Rade (cf. Figure n°2). On y dénombre une zone de protection spéciale "Rade de Brest-baie de Daoulas-Anse de Poulmic" et trois zones spéciales de conservation "Rade de Brest-estuaire de l'Aulne", "Rivière de l'Elorn" et " Presqu'île de Crozon".

Ce statut d'espace protégé est loin d'être anodin, notamment quand l'on travaille sur une problématique de valorisation territoriale.

Car ce statut, qui plus est si l'espace est sujet à un grande d'activités diversifiées, peut alors être perçu par certains comme un frein majeur au développement alors que d'autres y verront une réelle opportunité.

En cela la Rade de Brest de fait pas exception, puisque plusieurs interlocuteurs ont témoigné d'une véritable vision différente de cette réalité parfois complexe qui aujourd'hui s'impose sur le territoire.

Il est à noter que de part sa double nature, maritime mais aussi terrestre, la « Rade de Brest » a en plus une partie de son territoire qui est protégée le parc naturel marin d'Iroise et le Parc Régional d'Armorique !



Figure 4. Les quatre zones Natura 2000 couvrant la Rade de Brest (source : l'Inventaire National du Patrimoine Naturel)

Le Parc Naturel Régional d'Armorique couvre le territoire terrestre de la Rade de Brest allant de Daoulas jusqu'à Camaret-sur-Mer (cf. Figure n°5). Il cherche à concilier les milieux naturels et un développement territorial durable.

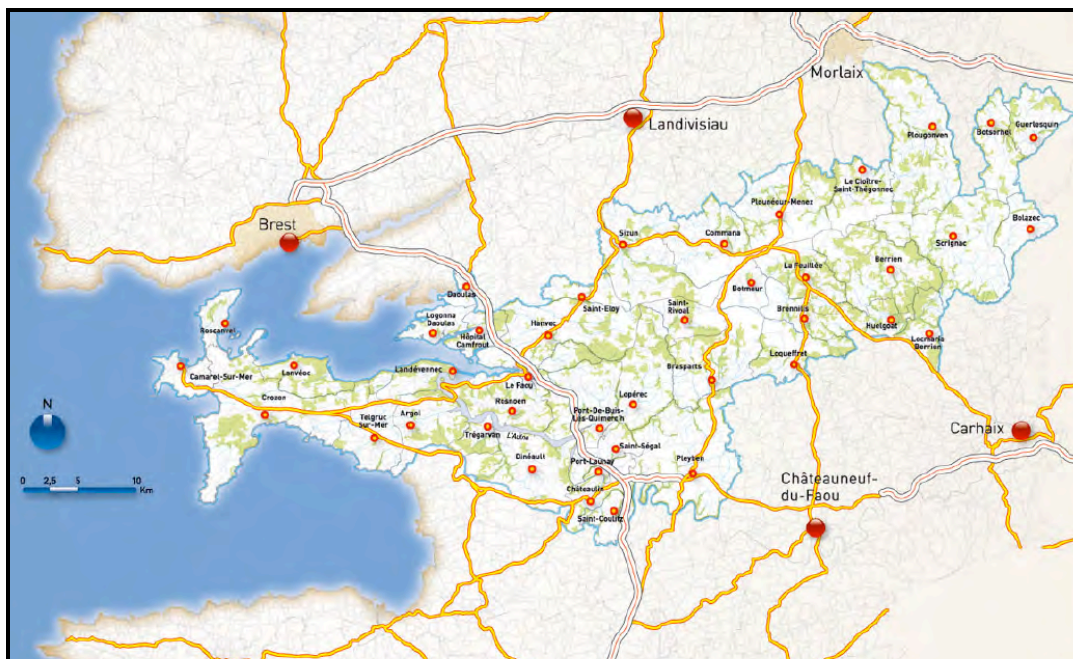


Figure 5. Le périmètre du Parc Naturel Régional d'Armorique (source : Parc naturel régional d'Armorique)

Le parc naturel marin d'Iroise (cf. Figure n°6) a été mis en place en septembre 2007, il cherche à promouvoir la connaissance et une gestion durable des espaces maritimes. Ce parc, de taille comparable à la moitié du Finistère, ne recouvre qu'une petite partie de la Rade, sur une zone comprise entre l'entrée de celle-ci et le Goulet.

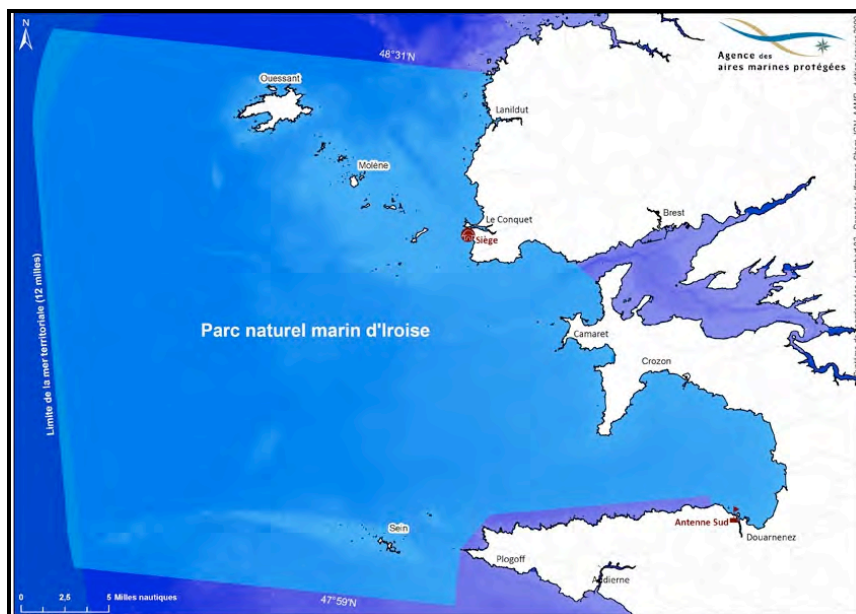


Figure 6. Le périmètre du Parc naturel marin d'Iroise (source : agence des aires marines protégées)

Toutes ces mesures de protection ne sont pas neutres quand on envisage un développement ou une valorisation d'un territoire et d'activités s'y exerçant. Ce milieu marin semi-fermé est donc couvert par de nombreuses dispositions.

Section 2 – Carnet de bord d’une trajectoire singulière

1. Les Pays historiques

La Rade de Brest n’est historiquement pas un territoire uni comme en atteste, par exemple, la des Pays historiques de la Bretagne. Ainsi la Rade était divisée entre deux pays, les Pays de Léon et de Cornouaille, qui se partageaient la Rade au niveau de Landerneau, dont la rive droite de l’Élorn se localisait en Léon tandis que la rive gauche était située en Cornouaille.



Figure 7. Zoom sur les pays traditionnels ayant couvert le territoire d’étude (source : GeoBreizh)

2. Du contournement à la traversée

Jusqu’aux années 1925-1930, pour se rendre de Brest à la Pointe des Espagnols par la voie terrestre, il fallait emprunter cent dix kilomètres de mauvaises routes, or les rives n’étaient situées qu’à seulement deux kilomètres de distance. Il était donc nécessaire de contourner l’Élorn par Landerneau et l’Aulne par Châteaulin.

C’est pourquoi de nombreuses alternatives de transport s’étaient alors développées. Notamment celles qui empruntaient la voie maritime pour relier les deux bords de la Rade de Brest. Les habitants du pourtour de la Rade embarquaient ainsi à bord de gabares, de chaloupes, de sloops, de bacs à fonds plats ou encore du bac à vapeur pour commercer ou se déplacer. Au travers de diverses politiques d’aménagement, cette pratique maritime a peu à peu laissé place aux véhicules motorisés avec l’ouverture du premier Pont de Térénez en 1925 et du pont Albert-Loupe reliant Le Relecq-Kerhuon et Plougastel en 1930. La construction de ces infrastructures a marqué le développement de ce territoire, en permettant d’éviter les contournements obligeant à franchir l’Aulne et l’Élorn par Châteaulin et Landerneau. Ces ouvrages ont contribué à réduire les temps de transport et ont favorisé sensiblement les échanges inter et intra territoriaux.

Aujourd'hui le territoire est desservi par des voies de communication nombreuses et performantes telles que l'aéroport de Brest, les gares ou les voies express RN12 et RN165 (cf. Figure 8). Cet ensemble de réseaux de transport a permis le désenclavement de la pointe Bretagne et a facilité la mobilité sur le pourtour de la Rade, même si aller, par exemple de Camaret ou Crozon au Technopôle Brest-Iroise par la route n'est toujours pas une sinécure.



Figure 8. Les voies de communication bretonnes (source : Atlas de Bretagne / Atlas Breizh, GeoBreizh)

3. Une place stratégique

La Rade de Brest a été marquée par d'importantes mesures d'aménagement et de planification du territoire du fait de son positionnement stratégique à la pointe de Bretagne. Les ouvrages de Vauban ou les vestiges de la construction du « mur de l'Atlantique » témoignent de l'ensemble des dispositifs installés afin d'empêcher des forces de débarquement d'arriver sur le rivage. D'autres fortifications ont également, à travers les siècles, été édifiées sur les contours de la rade et laissent encore actuellement des empreintes avec lesquelles les usagers du littoral se doivent de composer.

Roscanvel abrite ainsi le Fort Robert, la batterie de Cornouaille et le Fort des capucins, celui-ci ayant été bâti sur un îlot pour protéger l'anse de Camaret. A l'entrée de cette petite baie on retrouve également la tour Vauban qui se dresse sur le sillon faisant face à la commune de Camaret-sur-Mer. De l'autre côté de la Rade, sur la commune de Plouzané, on peut apercevoir le

fort du Dellec, le fort du Mengant ou encore le fort du Petit Minou et le blockhaus y étant accolés qui surplombent le phare du Minou.

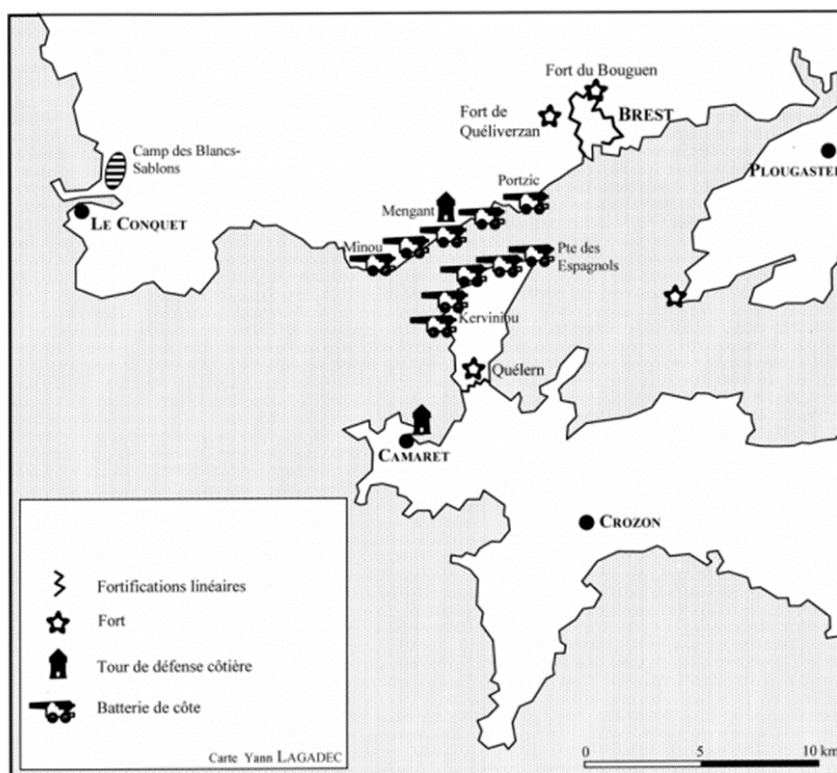


Figure 9. Les principales fortifications de la Rade de Brest (source : Guillaume Lécullier, «Quand l'ennemi venait de la mer», Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest, 2007)

Ces différents ouvrages de défense ont constitué une place forte permettant de protéger la base militaire stratégique qu'abrite la Rade.

La base navale actuellement présente en Rade se divise en deux branches avec l'arsenal maritime de Brest situé sur la rive Nord de la Rade et la base française des sous-marins nucléaires installée sur l'île Longue en sa rive Sud.

Cette empreinte militaire sur le territoire n'est pas récente, puisque c'est en 1631 que l'arsenal « émerge » à l'embouchure de la Penfeld et de la Rade de Brest sous la volonté de Richelieu. Pourtant ce n'est que pendant les années 1660 sous l'autorité de Colbert, grand ministre de Louis XIV, que le port se développera réellement en faisant changer la ville brestoise de dimension. Celle-ci bénéficiera alors d'un certain nombre de privilèges visant notamment à accroître la population afin de rendre viable le grand arsenal.

Le Général de Gaulle décida en 1965, lors de sa venue pour l'inauguration de l'actuelle École navale, de faire de l'île Longue toute proche la base opérationnelle des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins. Ce site a en premier lieu été choisi pour ces caractéristiques naturelles car une presqu'île est facile à contrôler et à défendre. En second lieu, l'île Longue avait l'avantage d'être à la fois suffisamment proche de l'arsenal situé sur la rive opposée mais aussi suffisamment éloignée de celui-ci pour limiter les effets s'il y advenait un accident.

4. Un territoire structuré autour de la défense

Le caractère stratégique de l'installation des activités militaires et de leur protection ont rendu nécessaire l'accueil d'un grand nombre de personnel militaire. Ce besoin en personnel a amené la Rade de Brest à devenir un lieu de formation aux métiers de la Marine nationale avec la création de l'École navale le 1er octobre 1830. Les élèves y effectuaient alors leur apprentissage à bord de navires qui mouillaient en rade de Brest. Par la suite les aspirants suivirent leur formation entre une école à terre à Brest et une école embarquée. L'École navale est aujourd'hui située à Lanvéoc sur la base d'aéronautique navale.

Aujourd'hui l'éducation militaire perdure encore à Brest avec le centre d'instruction naval qui forme annuellement plus de 1300 élèves au sein de l'École de Maistrance, de l'École des mousses et du Lycée naval

Depuis plusieurs siècles, le secteur militaire est donc l'un des piliers de l'économie brestoise. Il irrigue depuis lors l'ensemble du pourtour de la Rade. En témoignent les propos de Pierre Besnard³ en 1784, « La guerre est le seul temps où Brest fleurisse ». Propos qui font encore sens de nos jours au regard des effectifs de la Marine nationale sur le territoire. En effet elle est toujours le principal employeur du Pays de Brest avec 17 275 personnes⁴. Elle joue un rôle primordial au sein même du pôle économique majeur du pourtour de la Rade, puisque les emplois de la Marine représentent 16 % des emplois brestois. Certaines communes sont même dépendantes de la présence des activités de défense sur leur territoire à l'image de Crozon (52% des emplois totaux), Lanvéoc (73%) ou encore Roscanvel (83%).

Tout ceci tend à montrer que l'économie de la Rade s'est développée autour d'un pilier central et étatique. Celui-ci a permis de faire fortement évoluer la ville centre et ses alentours jusqu'à permettre à cet ensemble de devenir un pôle métropolitain.

Les activités militaires détiennent ainsi un quasi-monopole sur l'espace maritime central. Cependant, outre les activités de défense, l'histoire de la Rade de Brest a été marquée par la construction ou la présence régulière de navires au nom prestigieux tels que le Clémenceau, le Charles de Gaulle, la Jeanne d'Arc, etc.

5. Un haut lieu de la plaisance et du nautisme

Cependant la Rade de Brest ne saurait se limiter aux seules activités militaires, elle est aussi un espace utilisé par un grand nombre d'activités civiles.

A ce titre il convient de citer le potentiel de plaisance qu'offre ce territoire maritime avec plus de 6 000 places d'accueil réparties sur 85 ports ou zones de mouillage. Alors même que la majeure partie des communes de la Rade de Brest présente une capacité de mouillage sur bouée relativement modeste, deux communes de la rade ont su se doter d'infrastructures de poids pour

³ Ingénieur des Ponts et Chaussées

⁴ Etude de l'ADEUPa, Juillet 2013, « Fonctions publiques et de Défense dans le Pays de Brest »

pouvoir accueillir un nombre conséquent de plaisanciers, faisant de la Rade de Brest le lieu de Bretagne pouvant abriter le plus grand nombre de bateaux.

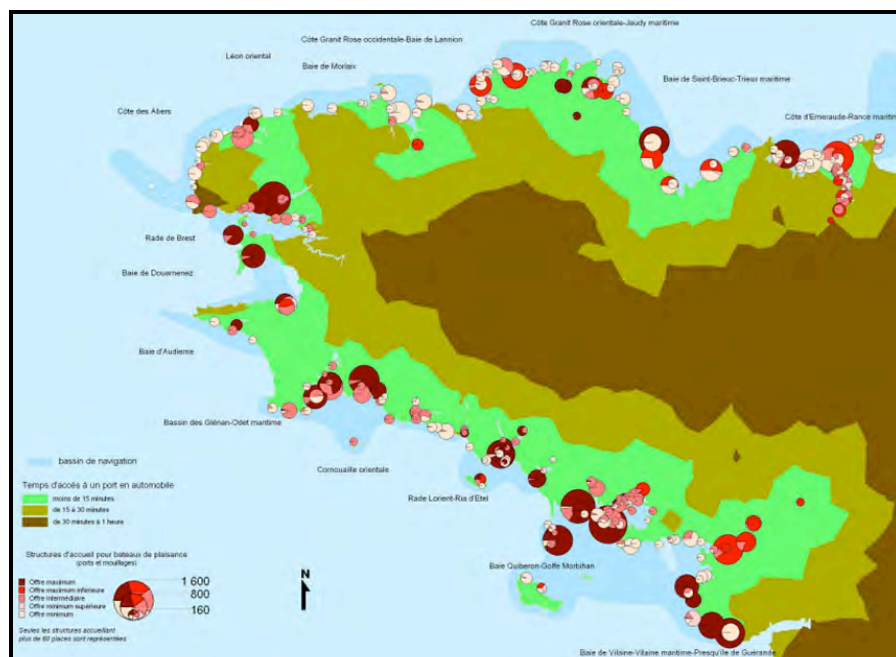


Figure 10. Les bassins de navigation et les installations de plaisance en Bretagne - ports et zones de mouillage (source : L'accueil des navires de plaisance en Bretagne dans la perspective d'une gestion intégrée des zones côtières, Juillet 2011, DREAL)

Brest est ainsi le plus important port de plaisance breton avec ses deux marinas, celle du Moulin Blanc offrant une capacité de 1460 places et celle du port du Château dotée d'une capacité de 750 postes au ponton. Camaret-sur-Mer permet quant à elle l'accueil de 750 bateaux de plaisance avec ses trois ports situés en entrée de Rade, il s'agit de l'un des ports de passage les plus fréquentés de l'Atlantique.

La présence de la plaisance est donc réellement ancrée au sein de ce plan d'eau, tout comme d'autres activités récréatives, de loisirs ou de compétitions nautiques.

Il faut dire que la Rade de Brest est manifestement un terrain de jeu exceptionnel. Faustine Merret expliquait simplement cette spécificité : « Quelqu'un qui fait de la voile dans cette rade rencontre toutes les conditions possibles... et est donc préparé pour naviguer partout. En cela la rade est assez unique » !

6. Un carrefour du commerce

Cette baie a longtemps été utilisée pour l'acheminement d'un grand nombre de marchandises permettant de commercer aussi bien localement qu'internationalement. Par exemple, elle a été un haut lieu du commerce du lin, utilisé pour la confection de voiles et de cordages de bateaux, mais aussi du bois, destiné aux chantiers navals. De même, d'importantes quantités de maërl ou encore de sable transitaient ainsi à travers le plan d'eau.

Brest abrite aujourd'hui le plus grand port de commerce de Bretagne où 2,5 millions de tonnes de marchandises ont été échangées en 2015 (le trafic y est en recul ces dernières années selon les relevés de la CCI⁵). Le port de commerce de Brest a su se spécialiser en cohérence avec son territoire, au sein duquel le secteur agro-alimentaire détient une place économique importante. C'est pourquoi le port de commerce s'est doté d'équipements frigorifiques, des infrastructures portuaires permettant de répondre aux besoins logistiques des entreprises locales.

7. La construction et la réparation navale civile

La construction navale a très longtemps été présente en Rade et ce notamment à Camaret-sur-Mer ou sur la commune de Plougastel-Daoulas. En effet, jusqu'à la moitié du 20ème siècle, la presqu'île de Crozon s'est illustrée dans la construction navale, produisant de nombreux bâtiments. Les chantiers Le Bris, Kéraudren, Péron et Stipon ont fait les beaux jours de la Rade. L'ouvrage « La belle étoile », réplique du « dundee langoustier » a d'ailleurs été l'une des têtes d'affiche lors de la fête maritime de Brest 92.

La réparation navale a ainsi joué un rôle moteur pour l'économie locale et elle est actuellement encore l'un des fleurons de l'économie portuaire de la Rade avec plus de 5 000 emplois. Cette activité subsiste toujours à Brest grâce à des infrastructures performantes, les différentes cales sèches permettent au port de Brest d'accueillir chaque année plus d'une cinquantaine de navires. La forme du radoub n°3 est d'ailleurs l'une des plus grandes en Europe. Le savoir-faire de plusieurs entreprises (Navtis, SOBEC, CIB,...) et sous-traitants est aujourd'hui réellement reconnu bien au-delà des frontières régionales !

8. Les prémises d'une activité croisiériste

L'activité de croisiéristes se développe également au sein du port de Brest, cependant le nombre de touristes fluctue beaucoup selon les années (18 000 passagers en 2014 contre 12 766 en 2013)⁶. L'accueil des paquebots est non négligeable car les escales assurent des retombées économiques immédiates sur le territoire (1 630 000 € en 2014) mais aussi parce qu'elles permettent de faire évoluer le regard des touristes sur le territoire et de faire connaître la ville centre, ses alentours et l'espace maritime qui les borde grâce à des excursions organisées pour les passagers.

9. La pêche au fil du temps

Il est impossible d'aborder les activités civiles sans parler du rôle important joué par la pêche dans l'économie de ce territoire maritime.

Les premières activités de pêche en Rade se sont principalement développées à Camaret-sur-Mer et à Morgat. Dès la fin du 19ème et au début du 20ème siècle, le sud de la Rade était une base importante du commerce en langoustes, sardines et thons, générant un bouillonnement

⁵ <http://www.cci-brest.fr/sinformer/actualite/1723-les-ports-de-brest-maintiennent-la-barre>

⁶ Source : <http://www.cci-brest.fr/sinformer/actualite/1760-paquebots-14-escales-de-navires-haut-de-gamme-sur-le-port-de-brest>

économique sur le territoire par la construction et la réparation navales ou encore la revente des produits. La pêche est donc historiquement présente en Rade bien que la surpêche ait eu raison des ressources en thons et sardines notamment. Cependant, l'émergence de la pêche à la coquille Saint-Jacques (ayant connu son apogée en rade au cours des années 50 avec 3 000 tonnes récoltées chaque année par plus de 200 coquillers à voile qui draguaient alors les bancs de coquilles Saint-Jacques) a permis de renouveler l'activité. Ils étaient amarrés à différents ports situés sur le long du pourtour à Roscanvel, au Fret ou encore à Plougastel-Daoulas pour exemple. Cependant au cours de l'hiver 1962-1963, le stock de coquilles a fortement diminué en rade portant un coup d'arrêt important au développement de l'activité coquillière sur cet espace maritime. La drague subsiste toujours en rade mais concerne majoritairement la pêche des praires et pétoncles noirs, la Saint-Jacques ayant récemment rencontré des difficultés du fait de la présence d'une toxine amnésiante provenant d'une micro-algue ainsi et de l'abondance des étoiles de mer en rade de Brest.

Par ailleurs, il convient de préciser que l'on dénombre une soixantaine d'armements (parmi lesquels 45 bateaux sont en possession de la licence spécifique à la drague de la coquille Saint-Jacques, des praires et pétoncles noirs) en Rade dont la totalité de la pêche doit aujourd'hui obligatoirement passer par la criée de Brest.

La conchyliculture est pratiquée sur une douzaine de zones au sein de cet espace abrité et ce, principalement au large de plusieurs communes situées en fond de rade (cf. Figure n°11). L'activité conchylicole a elle aussi dû faire face à des difficultés récemment, elles ont été causées par la présence en rade d'une algue toxique dénommée alexandrium et par la prédation des dorades royales venues s'alimenter en rade de Brest.

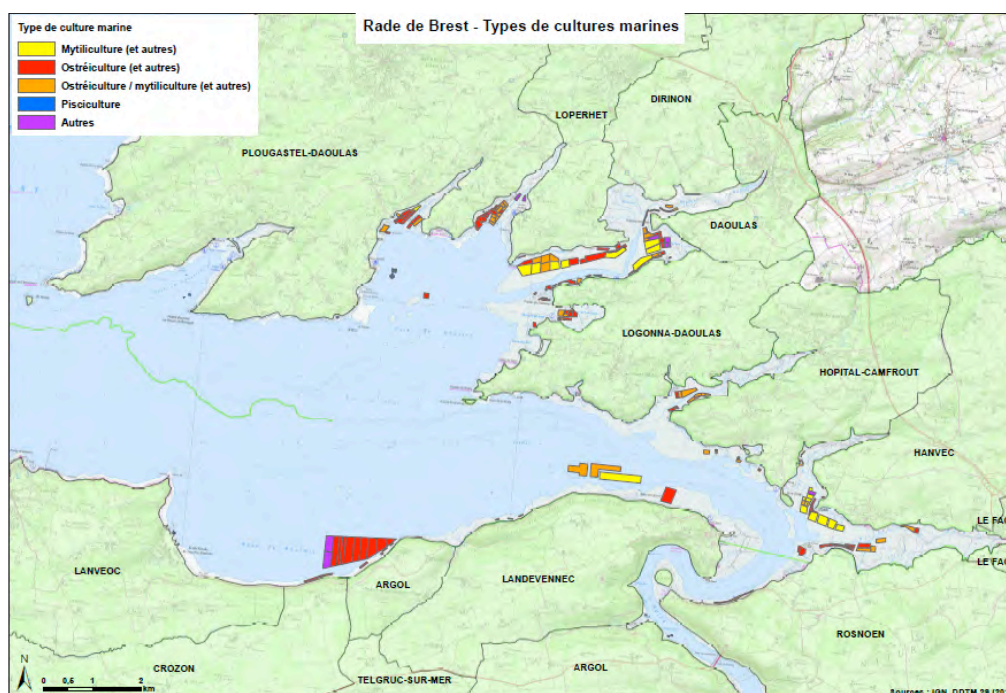


Figure 11. La diversité des activités conchylicoles en Fond de Rade (source : Gestion Intégrée des Zones Côtières du Pays de Brest, Atlas géographique – Baie de Daoulas / Rade de Brest, Rapport final – Mars 2013)

10. Un processus de désengagement de la Marine nationale

Depuis quelques années le « territoire de la Rade de Brest » peut être considéré comme un territoire en mutation. Ainsi, la marine nationale a entamé un processus de rétrocession de certaines zones situées de part et d'autre de la rade permettant à plusieurs communes de s'appropriier des espaces dont elles devraient désormais pouvoir tirer parti.

Le désengagement militaire de l'arsenal offre ainsi l'opportunité à Brest de se réappropriier pleinement des lieux jusque-là inaccessibles, en plein cœur de la ville. La défense a ainsi rétrocédé à la municipalité le port du Château où l'inauguration d'un nouveau port de plaisance a eu lieu en 2009. Ce désinvestissement permet de totalement remodeler la ville brestoise, en témoigne le protocole de cession du plateau des Capucins signé le 16 janvier 2009, permettant la construction d'un tout nouveau quartier en centre-ville, sur 16 hectares. En 2015, la Marine a également entamé une démarche de libération des rives de la Penfeld, procurant l'occasion unique pour Brest d'établir un tout nouveau rapport avec son fleuve.

Sur le sud de la Rade la Marine se défait également d'un bon nombre d'installations, ce qui permet aux communes de faire émerger un grand nombre de projets sur leur territoire communal : une base de loisirs nautiques à la place de l'ancien site de stockage d'explosifs sur la commune de Rosnoën, une reconversion en brasserie artisanale dans les tunnels ayant été financés par l'Otan au sein de cette même commune, un port à sec à la place de l'ancien parc à hydrocarbures à Lanvéoc qui serait connecté au nouveau port de plaisance situé à l'anse du Poulmic, sur un emplacement laissé libre par l'École navale.

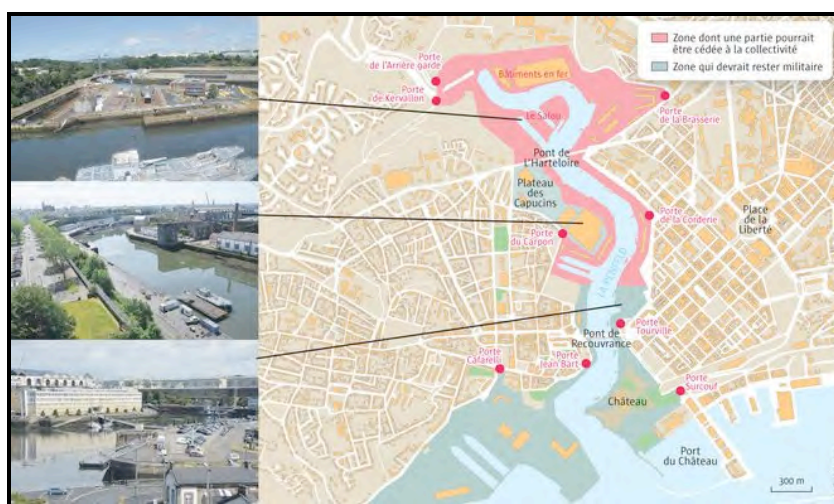


Figure 12. La rétrocession des zones bordant la Penfeld (source : Le Télégramme, Penfeld : la Marine relâche son emprise, Stéphane Jézéquel, 3 juillet 2015)

Section 3 – Les enjeux de développement de la Rade

La trajectoire assez particulière de la Rade laisse envisager des enjeux singuliers pour celle-ci. Plusieurs activités semblent s’y juxtaposer sans former de réelle cohérence.

Il convient d’appréhender les enjeux qui marqueront un tournant pour la Rade et qui lui permettront de devenir un territoire à part entière, porteur de sens, d’image et de développement, et de synergies réelles entre ses activités et ses acteurs.

Pour cette étude une base de données de 60 indicateurs socio-économiques⁷ a été créée (le territoire n’ayant pas de reconnaissance administrative) afin de permettre de faire des analyses aussi bien globales sur l’ensemble de ce « territoire », que spécifiques et comparatives au niveau infra-territorial.

1. Des différences Nord-Sud marquées

S’il semble bien compliqué de définir un ou plusieurs territoires au sein de la Rade, une majorité d’acteurs du développement local s’accorde à dire qu’il existe principalement trois sous-ensembles :

- la partie Nord de la Rade (les communes de Brest Métropole)
- la partie Sud de la Rade (Lanvéoc, Crozon, Roscanvel, Camaret-sur-Mer)
- le Fond de Rade (de la Forest-Landerneau jusqu’à Landévennec).

Une population concentrée sur la partie Nord de la Rade

Il existe historiquement une véritable dichotomie entre les parties Nord et Sud de la Rade, comme si cette étendue d’eau était une véritable source de disparités économique et sociale.

La partie Nord, elle, est mise en lumière et en dynamique par la présence de Brest. La métropole forme à elle seule un vaste bassin humain qui concentre près de 210 000 habitants. De plus, la densité de population y est bien plus forte que dans les deux autres « sous-territoires ».

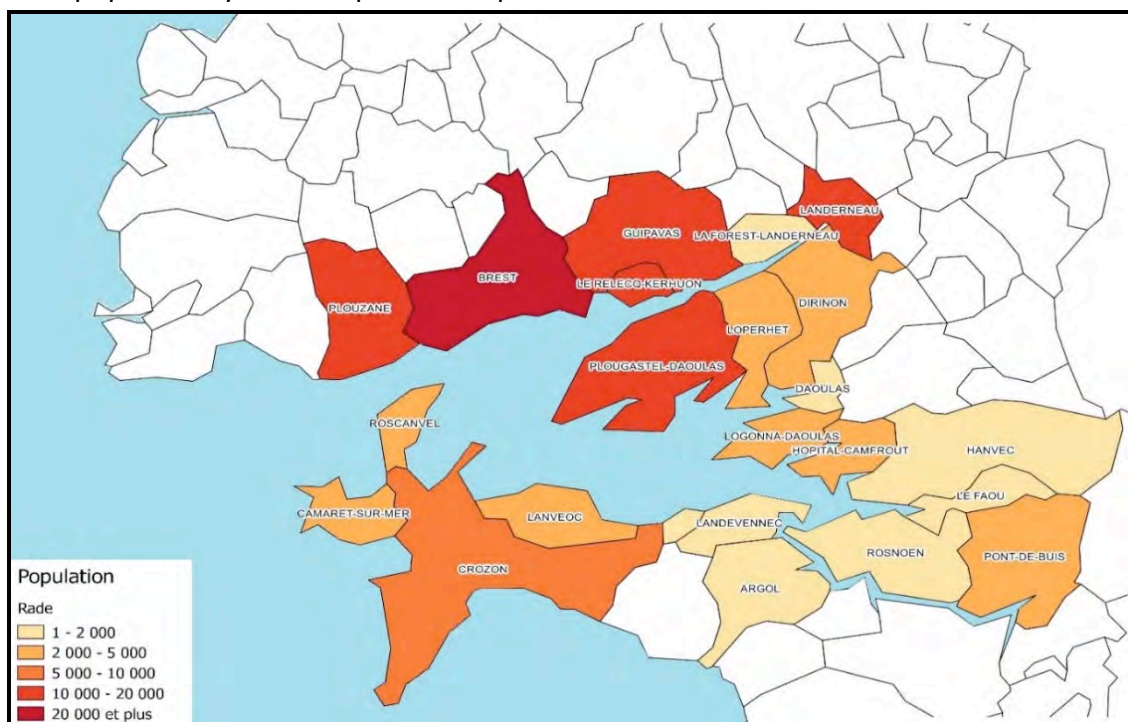


Figure 13. La population sur le territoire d’étude (source : Insee 2012)

⁷ Ces indicateurs ne seront, bien entendu, pas tous présentés mais ils ont permis de nourrir l’analyse ci-dessous.

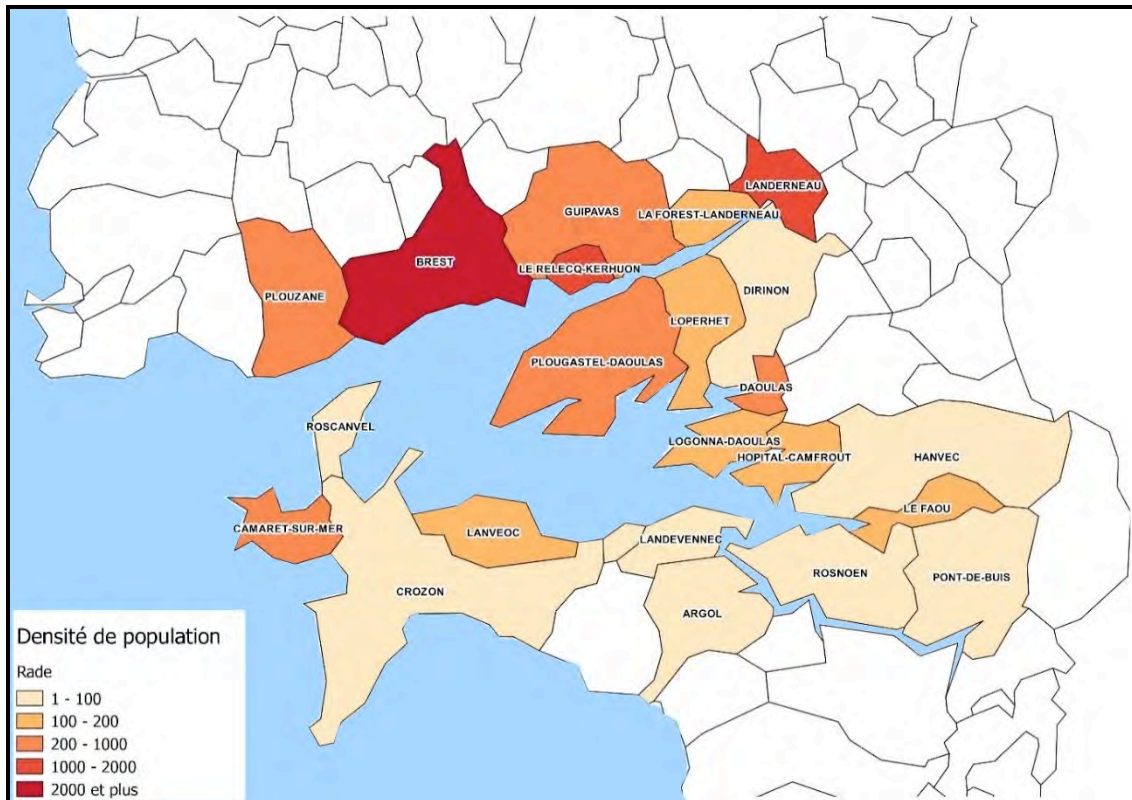


Figure 14. Densité de population (source : Insee 2012)

La répartition des activités économiques sur le territoire

Brest métropole est le pôle économique du territoire avec environ 100 000 emplois sur les communes de Brest Métropole bordant la Rade. C'est un territoire fortement pourvu en commerces, en services mais aussi en activités productives. Sont ainsi concentrées les activités économiques, notamment productives, mais dont l'image de la Rade semble peu imprégnée.

Par ailleurs, il convient de noter que certaines communes peu fournies en emploi (de manière absolue) présentent tout de même un indice de concentration de l'emploi fort.

A ce titre on distingue un grand regroupement d'emplois sur la pointe de la Presqu'île de Crozon dû à la présence de la marine nationale ou par l'activité des entreprises Nobelsport et Livbag sur la commune de Pont-de-Buis.

Il est manifeste, mais il serait trop long ici de l'exposer en détail, qu'il est possible de distinguer à l'intérieur de « l'espace Rade » des sous territoires avec manifestement des activités économiques spécifiques liées à des natures d'exploitation du territoire (productives ou résidentielles voire de villégiature) et/ou des vocations choisies différentes : scientifiques, agricoles ou touristiques, etc.

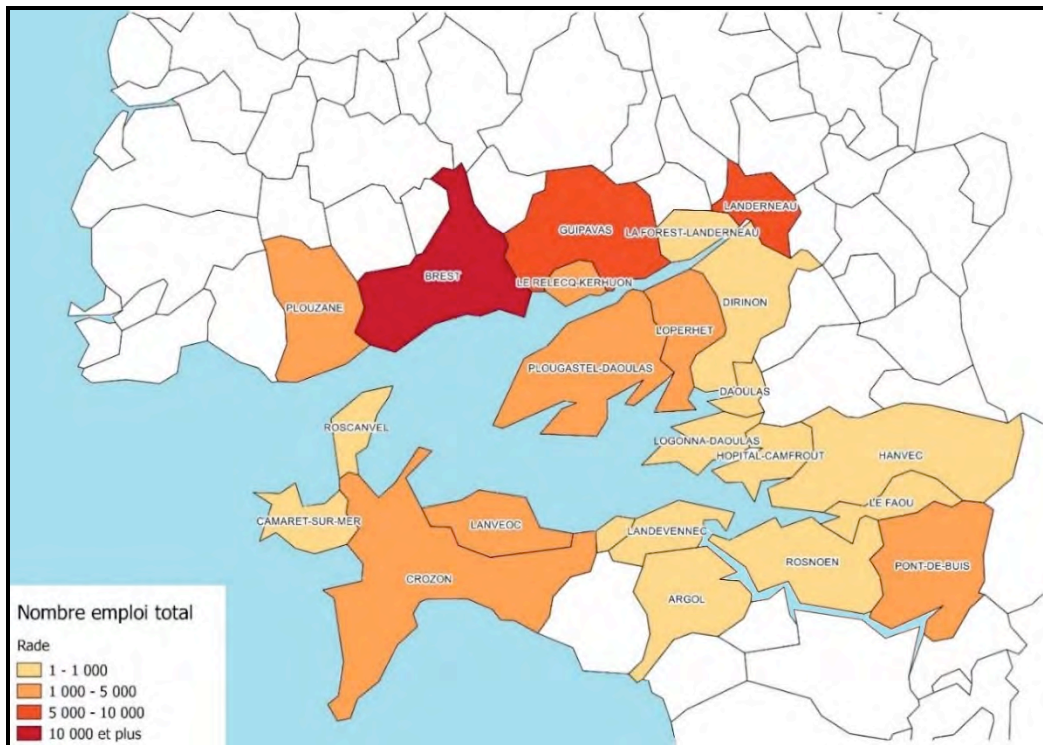


Figure 15. Nombre d'emplois total (source : Insee 2012)

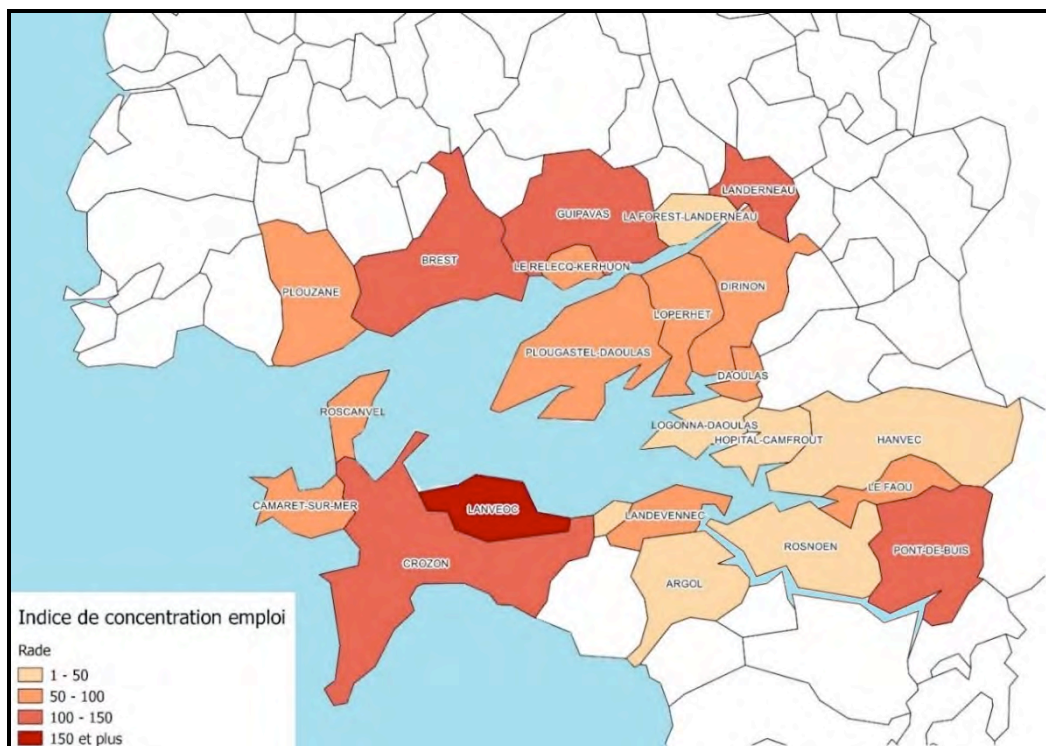


Figure 16. Concentration d'emplois (source : Insee 2012)

Les dynamiques socio-économiques

Le fond de Rade jouit d'une dynamique migratoire positive contrairement à l'ensemble urbain de Brest métropole et à la pointe de la Presqu'île de Crozon. Ceci peut être expliqué par un processus de périurbanisation de Brest (communes du fond de Rade et Plouzané) des catégories socio-professionnelles supérieures et moyennes, désireuses d'un meilleur cadre de vie tout en gardant une certaine proximité avec leur lieu de travail.

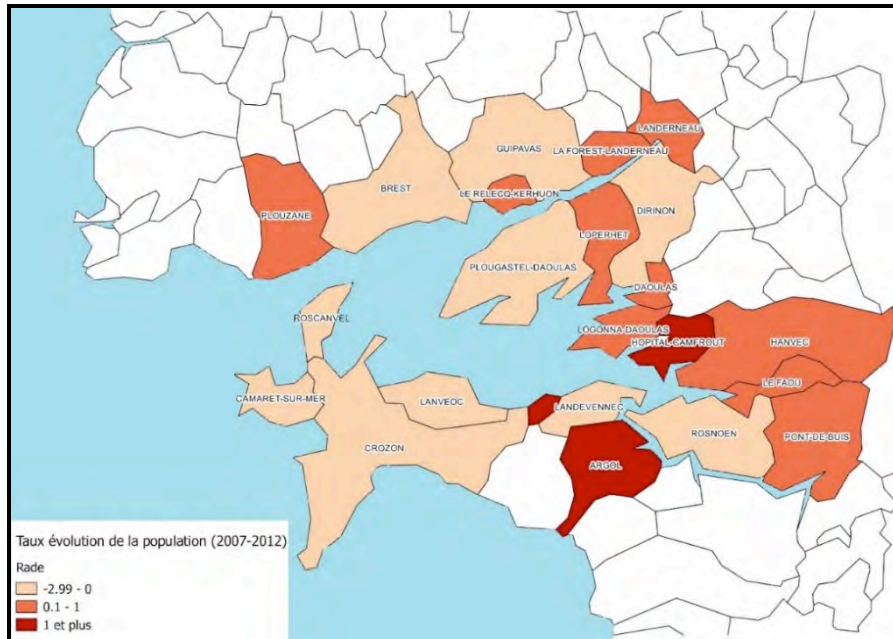


Figure 17. Taux d'évolution de la population (source : Insee 2012)

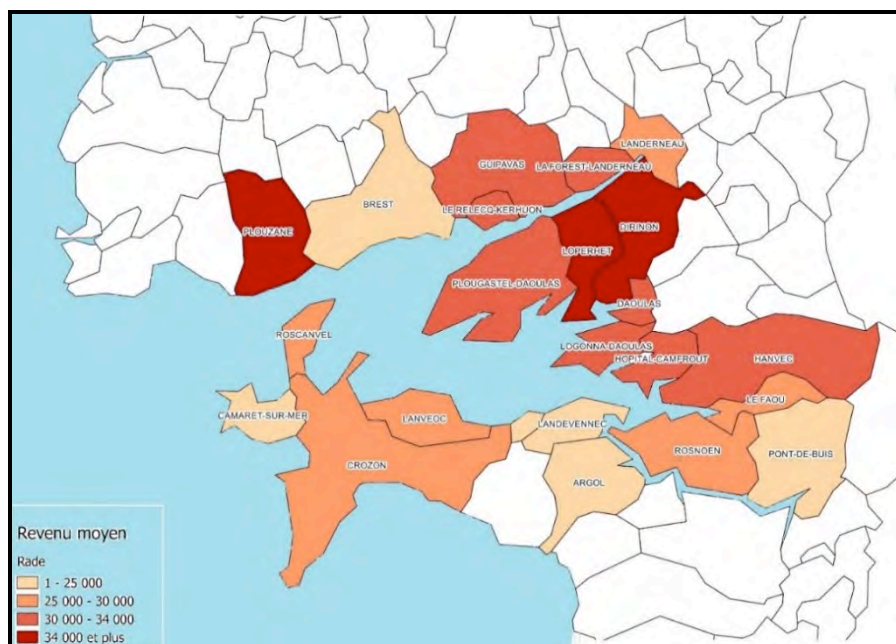


Figure 18. Revenu moyen (source : Insee 2012)

Le vieillissement de la population

En termes de vieillissement de la population on constate une fracture claire entre le Nord et le Sud de la Rade. En calculant l'Indice de Vieillessement⁸, il apparaît que cinq des six communes de la Presqu'île de Crozon ainsi que la commune du Faou ont un indice de vieillissement supérieur à 0,80 voire 1. La jeunesse se renouvèle davantage sur la partie Nord de la baie, notamment sur les communes de Plouzané, Loperhet et Dirinon dont l'indice de vieillissement se situe aux alentours de 0,50.

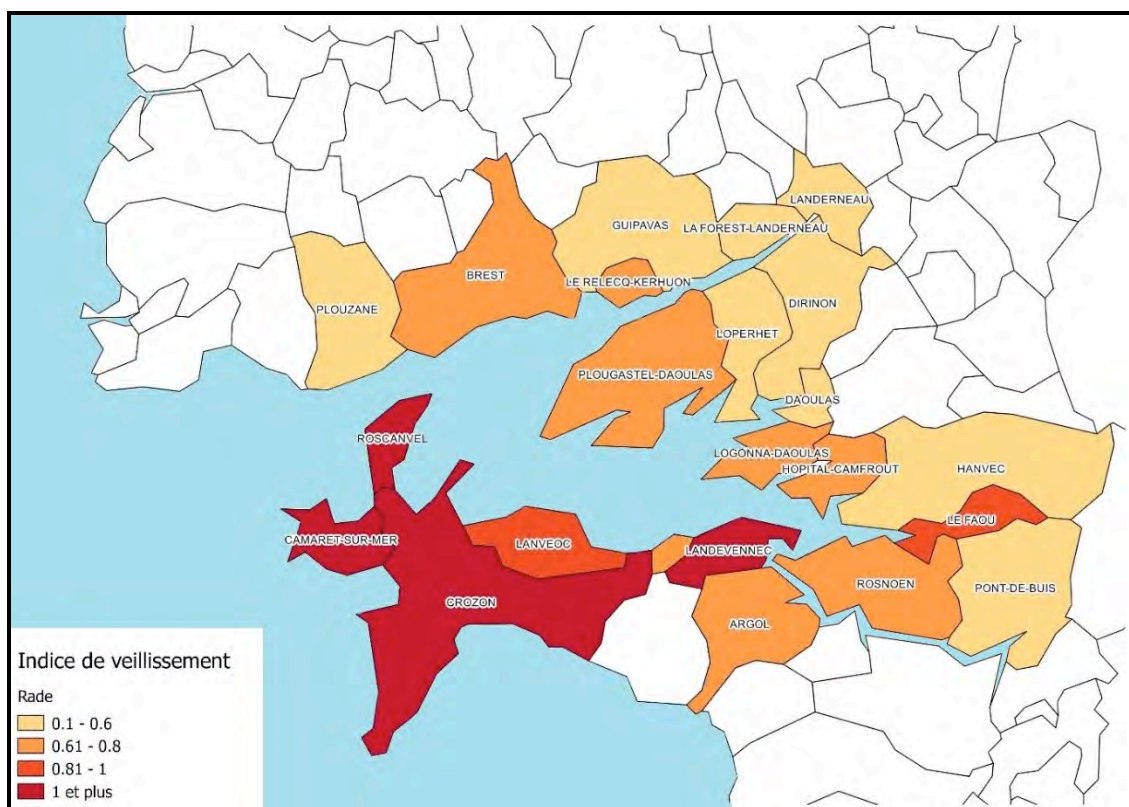


Figure 19. Indice de vieillissement (source : Insee 2012)

L'impact de l'image sur le territoire

La Presqu'île de Crozon, quant à elle, s'appuie sur d'autres atouts pour se démarquer de Brest et ses alentours. Car si Brest possède une image assez négative⁹, que ce soit en interne mais aussi et surtout en externe, la Presqu'île, elle, jouit d'une image plus positive, ce qui en fait un territoire très convoité par les résidents secondaires et les touristes. Le territoire génère à lui-seul environ la moitié de la capacité d'accueil en touristes de la Rade (plus de 7000 emplacements de camping, hôtellerie,...), ce qui peut induire une présence de près de 70% de touristes sur le

⁸ « L'indice de vieillissement est le rapport de la population des 60 ans et plus à celle des moins de 20 ans. Un indice autour de 100 indique que les 60 ans ou plus et les moins de 20 ans sont présents dans à peu près les mêmes proportions sur le territoire. Plus l'indice est faible, plus le rapport est favorable aux jeunes, plus il est élevé, plus il est favorable aux personnes âgées. » Définition Insee

⁹ « Projet d'agglomération de Brest – Les enjeux et orientations stratégiques », Rapport ADEUPa, 18/12/2001

territoire par rapport à la population communale. Le développement du tourisme en Presqu'île a inévitablement incité les acteurs locaux à enclencher une dynamique d'économie présentielle. Dans un cadre de vie remarquable, avec un foncier limité en raison de contraintes environnementales (loi littoral), de la présence de la Marine nationale (emprises foncières et besoins en logements) et d'un engouement touristique certain, il semblait évident que les activités productives ne pouvaient pas véritablement s'imposer sur le territoire. C'est pourquoi la sphère productive ne représente que 20% de l'activité économique totale à Crozon ou Camaret-sur-Mer par exemple. Cette donnée tombe même jusqu'à 10% à Lanvéoc et 6% à Roscanvel. Comme nous l'évoquons, la Presqu'île est un territoire convoité. Il existe donc une tension entre l'offre de logements plutôt faible, et une demande élevée. Cette tension se traduit à travers le prix des terrains à bâtir. Avec 117€/m², Camaret-sur-Mer est la commune la plus chère de la Rade, devant Plouzane (seule commune du Nord de la Rade, 112€/m²) puis Roscanvel, Lanvéoc et Crozon (autour de 110€/m²).

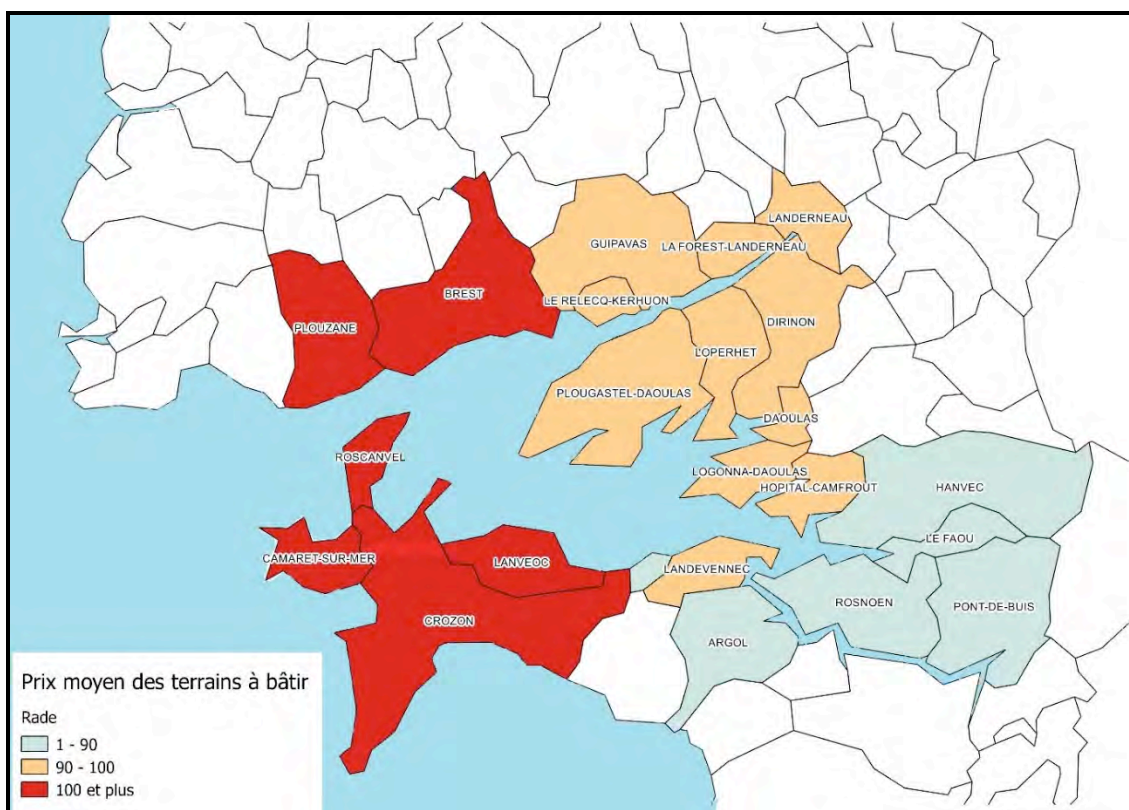


Figure 20. Prix moyen des terrains à bâtir (source : Insee 2012)

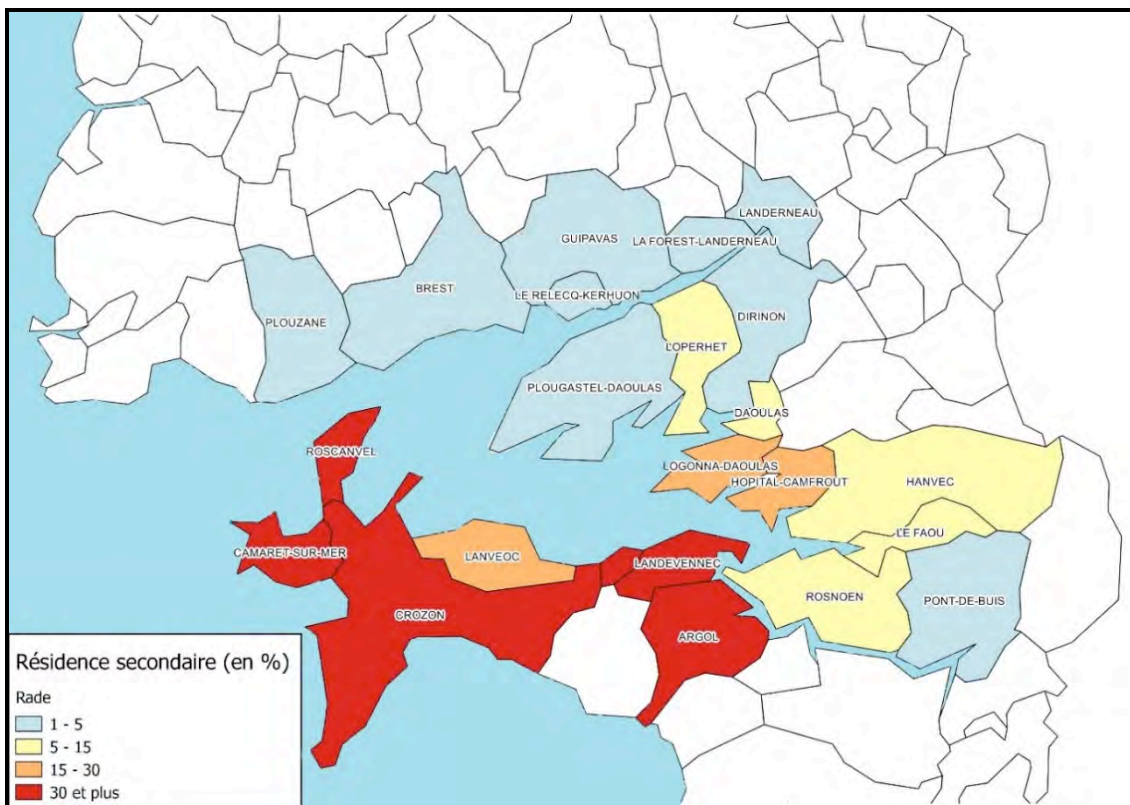


Figure 21. Le taux de résidence secondaire (source : Insee 2012)

Le fond de Rade devient de plus en plus attractif de par sa proximité avec les bassins d'emplois limitrophes et d'un plus faible coût du terrain à bâtir, ce qui tranche avec Brest et Plouzané qui n'ont plus beaucoup d'emprise foncière et dont les terrains sont par conséquent très prisés.

Le fond de Rade est sans doute le sous-ensemble le plus complexe à analyser car si on peut dégager de grandes tendances pour le Nord et le Sud, cette partie intermédiaire, située "entre deux eaux" semble former un "compromis" face aux deux ensembles précédents. Si certaines communes comme Le Faou présentent davantage un profil presque-ilien, d'autres comme Pont-de-Buis-lès-Quimerc'h se rapprochent plutôt des caractéristiques brestoises.

2. La cité brestoise, nouvelle capitale de la mer ?

2.1) Une culture maritime

Comme le concède d'ailleurs Eric Hussenot (Directeur d'Océanopolis), il existe énormément de petites initiatives individuelles mettant en relief la Rade. Et pourtant, comme il le déplore, 80% des touristes viennent sur Brest pour visiter Océanopolis et n'effectuent que cette visite sur la ville. Comme si l'aquarium faisait de l'ombre aux petits acteurs locaux au lieu de servir de tremplin touristique pour le reste du territoire.

Par ailleurs la Marine Nationale valorise très bien le tourisme autour de la Défense (avec un taux d'occupation de parfois 100% sur certaines activités), les plaisanciers développent quant à eux une nouvelle forme de tourisme davantage "insolite" (nuitées en bateau, virées, ...), un large public est

également prêt à partir au petit matin en mer afin de « déguster quelques produits exceptionnels (notamment la coquille Saint-Jacques) ». La Rade semble donc en décalage entre ce qu'elle propose et l'image qu'elle renvoie en dehors du territoire. Sur ce point, la Rade est en net déficit face au Bassin d'Arcachon, par exemple, dont les savoir-faire locaux sont largement mis en avant ou, de manière plus proche, avec le Golfe du Morbihan, qui arbore son appartenance au « Club des plus belles baies du monde ».

Brest parvient depuis 1992 à valoriser son caractère maritime à travers l'organisation de fêtes maritimes tous les quatre ans. Ces événements permettent de promouvoir la culture maritime, de communiquer sur le territoire et de bénéficier de retombées économiques importantes. Ainsi « Brest 2012 » a drainé près de 715 000 visiteurs sur la cité du Ponant. Selon une étude réalisée lors de l'édition de 2008 pour un euro de subvention dépensé, six euros étaient injectés dans l'économie locale¹⁰.

De plus Brest a su se positionner sur le secteur de la voile en étant le port d'attache du trophée Jules Verne, véritable défi nautique créé en 1993 et rendez-vous très prisé des meilleurs skippeurs du monde.

2.2) Les EMR, nouveau poumon économique ?

La transition énergétique est un axe de développement fondamental des politiques actuelles, qu'elles soient mondiale, nationale, régionale ou locale. La France est dépendante de l'énergie nucléaire à hauteur d'environ 75% dans sa production d'électricité. Elle tente de se réorienter vers de nouvelles sources d'énergie renouvelables depuis les années 2000. Elle a confirmé ses objectifs de lutte contre le changement climatique dans le cadre de la COP 21¹¹ - fin 2015.

La Bretagne, située en bout de chaîne de l'acheminement énergétique, tente de faire de sa position géographique un atout en puissance. En puissance car l'émergence des Energies Marines Renouvelables (EMR) reste, pour le moment, une belle promesse, un essai à convertir, sur lequel d'autres territoires de l'Ouest français se positionnent grâce à des appels à projets de parcs éoliens offshore (St-Nazaire, Cherbourg). L'objectif du « Schéma Régional Climat Air Energie » étant que 23% de la consommation d'énergie finale soit renouvelable en 2020 (elle n'était que de 9,9% en 2010¹²). Ce défi technologique doit permettre à la Bretagne de devenir un territoire davantage autonome d'un point de vue énergétique, de répondre aux attentes de la Commission européenne dont le « plan climat » recommande l'utilisation à hauteur de 20% d'énergies renouvelables dans la consommation d'énergie totale d'ici 2020. Mais surtout, cela doit faire de la pointe bretonne un territoire d'excellence dans le domaine des EMR, irrigué en termes d'emplois, de partenariats entre les différents acteurs locaux... Et par analogie entraîner la Rade dans une dynamique économique, sociale, culturelle et environnementale positive. Le Pôle Mer s'active déjà dans ce sens pour développer des synergies entre les différents acteurs des biotechnologies marines qui maillent déjà le territoire tels que le laboratoire AMURE, France Energies Marines, l'Ifremer et les différentes entreprises de Brest Technopôle Iroise (TBI).

¹⁰ Source : Brest 2008 Impact économique et touristique de la manifestation, ADEUPa, Séminaire DGCS –Evaluer l'impact d'un événement touristique 08/12/10

¹¹ Conference of the Parties

¹² Schéma régional climat air énergie 2012

La région Bretagne a ainsi consenti à effectuer un investissement conséquent au niveau du port de commerce de Brest. Le projet, visant à accueillir de nouvelles activités industrielles en lien avec les EMR, se divisera en deux phases de travaux, pour un coût total de 220 millions d'euros.

3. De l'espace au territoire ?

Il est très complexe de réaliser un aperçu de l'Histoire de la Rade de manière objective. Complexe car la Rade est restée un non-sujet jusqu'à aujourd'hui, à l'exception de quelques poètes ou écrivains qui se sont essayés à représenter le plan d'eau, selon leur propre sensibilité. Donc à moins de recueillir des témoignages personnels, des anecdotes ou alors des grandes dates de la Rade comme la création de l'arsenal, ou la construction du pont de l'Iroise, pour ne citer que celles-ci, il est compliqué de réaliser un véritable récit historique de la Rade où le territoire de la Rade transcenderait la prégnance des communes, des acteurs... La question qui se pose est de savoir si le fait que la Rade fut un non-sujet a eu raison de toute forme d'organisation stratégique autour de la Rade ou inversement ? Ou une réciproque ?

Aujourd'hui, il semble évident que la multiplicité des autorités au sein de la Rade constitue une entrave majeure au développement de cette dernière, pouvant créer de nombreux conflits d'usages entre les différentes activités exercées sur l'eau.

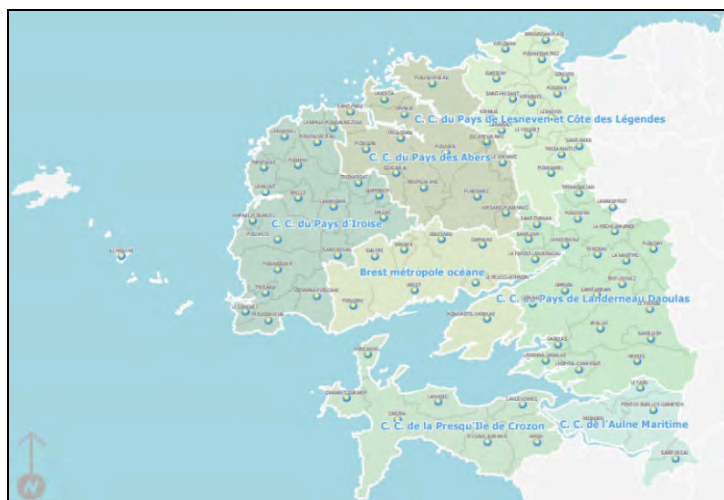


Figure 22. Les intercommunalités du Pays de Brest (source : GéoPaysdeBrest)

Cela ne remet pas en cause l'urgence, pour cet espace, de réfléchir à une stratégie de développement ambitieuse et harmonieuse au sein de la Rade, que ce soit à travers une institution existante ou nouvellement créée pour l'occasion. Et si les acteurs locaux n'étaient visiblement pas encore prêts au début des années 90, il se dessine aujourd'hui une tendance à la mutualisation des forces, dont la demande d'étude du Conseil de Développement du Pays de Brest est l'expression.

Cette dynamique semble émerger de la part de l'ensemble des acteurs du territoire, c'est-à-dire des élus, des partenaires publiques mais aussi des partenaires privés. Au sein d'un même espace ces divers acteurs se côtoient et doivent organiser leurs différentes activités au sein de la Rade, ces derniers peuvent parfois déboucher sur de véritables conflits comme va le montrer la prochaine partie.

Section 4 - Les conflits d'usage en Rade de Brest

« Aménager le littoral, c'est aussi chercher à atténuer sinon résoudre nombre de ces conflits qui sont un des aspects de la complexité de cet espace... et, devant le manque de place autorisant toutes les activités, faire les choix qui devront s'avérer judicieux »

Selon l'Ifremer, un conflit d'usage est « un conflit naissant entre différents utilisateurs d'un même milieu susceptibles d'avoir des intérêts contraires ou concurrents ».

Afin de mieux comprendre les conflits d'usages au sein de la Rade de Brest nous nous sommes appuyés sur une étude réalisée en 2010 par Marc Le Moigne et Morgane Mercelle dans le cadre de leur rapport de stage de master « Expertise et Gestion de l'Environnement Littoral », reprise dans le cadre d'une thèse de 2012 soutenue par Damien Le Guyader portant sur la « Modélisation des activités humaines en mer côtière ». Dans le cadre de cette étude la méthode choisie visait à répertorier les articles de presse relatant de conflits d'usage en Rade de Brest.

A travers cette technique de recherche, des conflits opposant divers acteurs et portant sur des dimensions très variées ont été mis en perspective. Ils peuvent être d'ordre environnemental (pour 65% d'entre eux), faire suite à l'utilisation faite d'un espace (25%) ou concerner l'accès à la ressource (10%).

Les espaces littoraux ont, au cours du temps, été des zones particulièrement convoitées puis exploitées. La Rade de Brest, espace dont les enjeux sont tant maritimes que terrestres, n'a évidemment pas échappé à ce phénomène. En effet la Rade a connu un fort développement de sa démographie et le déploiement d'une grande diversité d'activités le long de son littoral.

L'aménagement et l'exploitation du littoral ont tendu à valoriser les atouts du territoire que sont la proximité avec la mer (vecteur de loisirs et d'échange pour les hommes et les biens de consommation), la richesse des ressources marines (aquaculture, pêche, algoculture), l'importance de l'espace maritime pour les bases militaires et la présence d'un patrimoine naturel exceptionnel.

L'utilisation de cette zone littorale entraîne par conséquent bon nombre de situations concurrentielles et d'interférences entre certains usages qui mènent parfois à de véritables conflits.

Le vaste espace naturel que constitue la rade génère des interactions entre les différentes activités y étant pratiquées, pouvant être conflictuelles comme entre pêcheurs professionnels à la drague à la Coquille Saint-Jacques et pratiquants de la pêche sous-marine de loisirs¹³. Des tensions sont également apparues entre les conchyliculteurs et la préfecture maritime, lors d'une modification du périmètre de classement de la zone de production¹⁴. Les activités nautiques encadrées par le

¹³ Le Télégramme du 30/12/2009 et du 16/01/2010

¹⁴ Le Télégramme des 11, 12 et 13/05/2010

centre nautique de Rostiviec Loperhet (CNRL) ont de même posé des problèmes de compatibilité avec la présence d'activités conchylicoles dans l'anse de Penfoul (Loperhet)¹⁵.

Sur la sphère environnementale les conflits sont notamment liés à la pollution physique et chimique de l'eau, des associations luttant contre la prolifération des algues vertes ont ainsi dénoncé les incidences pratiques agricoles¹⁶. Ils sont également intimement connectés aux problématiques de sauvegarde de la biodiversité, en témoigne la protestation d'une association environnementale à l'encontre d'une décision entraînant l'éradication des goélands sur la base militaire de Lanvéoc¹⁷.

Des désaccords peuvent par ailleurs naître lors de l'implantation de structures, en effet deux particuliers se sont opposés à propos de la dégradation paysagère qu'impliquait l'implantation d'une station de traitement des eaux usées¹⁸.

Plus haut il avait été fait état du projet de transformation d'un site de dépôt d'hydrocarbure en port à sec, à Lanvéoc. Ce projet n'a pas pu aboutir suite à l'opposition associative rencontrée pour l'aménagement du site.

De par sa topographie exceptionnelle la Rade de Brest constitue un lieu d'abri et une position militaire stratégique, c'est pourquoi elle est depuis plusieurs siècles un fief de la marine nationale. Sur la Rade la présence de la Défense a débouché sur certains conflits d'usages tels que celui de novembre 2015, au cours duquel des riverains de la route de la Corniche se sont plaints de la pollution entraînée par les émissions de gaz d'échappement d'un avis.

Pêche côtière										▲ Relation conflictuelle
Cultures marines	▲									↘ Activité gênante pour B
Agriculture	↘	↘								↙ Activité gênante pour A
Industrie	↘	↘	X							■ Relation réciproquement favorable
Défense nationale	X	X	X	■						X Pas de relations significatives
Habitat et urbanisation	↘	↘	▲	▲	X					≈ Relation ambiguë
Plaisance et nautisme	▲	▲	X	X	X	■				
Tourisme et loisirs balnéaires	■	▲	↙	↙	↙	■	■			
Protection de l'environnement	▲	≈	≈	▲	≈	▲	▲	▲		
A										
B	Pêche côtière	Cultures marines	Agriculture	Industrie	Défense nationale	Habitat et urbanisation	Plaisance et nautisme	Tourisme et loisirs balnéaires	Protection de l'environnement	

Figure 23. Les interactions entre les activités présentes en Rade de Brest (source : J.L. Mauvais, Gestion du littoral et compatibilité des activités, janvier 1995)

¹⁵ Le Télégramme du 7/02/2005

¹⁶ Le Télégramme du 21/11/2009 et Le Marin du 19/03/2010

¹⁷ Ouest France du 26/05/2007

¹⁸ Le Télégramme du 9/06/2004

Les eaux marines côtières et le littoral sont actuellement concernés par bon nombre d'enjeux (économiques, environnementaux, urbains...) générant d'ores et déjà des conflits d'usages importants. Certaines démarches telles que la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) ou encore le Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) ont vu le jour. Elles ont permis, pour certains secteurs littoraux et maritimes (golfe du Morbihan, Brest, Cornouaille, Lorient, Etel), de confronter les besoins et les attentes des différents acteurs des territoires concernés afin d'initier une dynamique de concertation et de prise en compte des besoins des différents usagers sur le terrain.

Les objectifs liés au Grenelle de la Mer et au Livre bleu pour la stratégie nationale pour la mer et les océans prévoient une augmentation de l'activité piscicole, de la production d'énergies marines ou encore du transport maritime. La Rade de Brest présente un potentiel considérable pour le développement d'activités stratégiques futures.

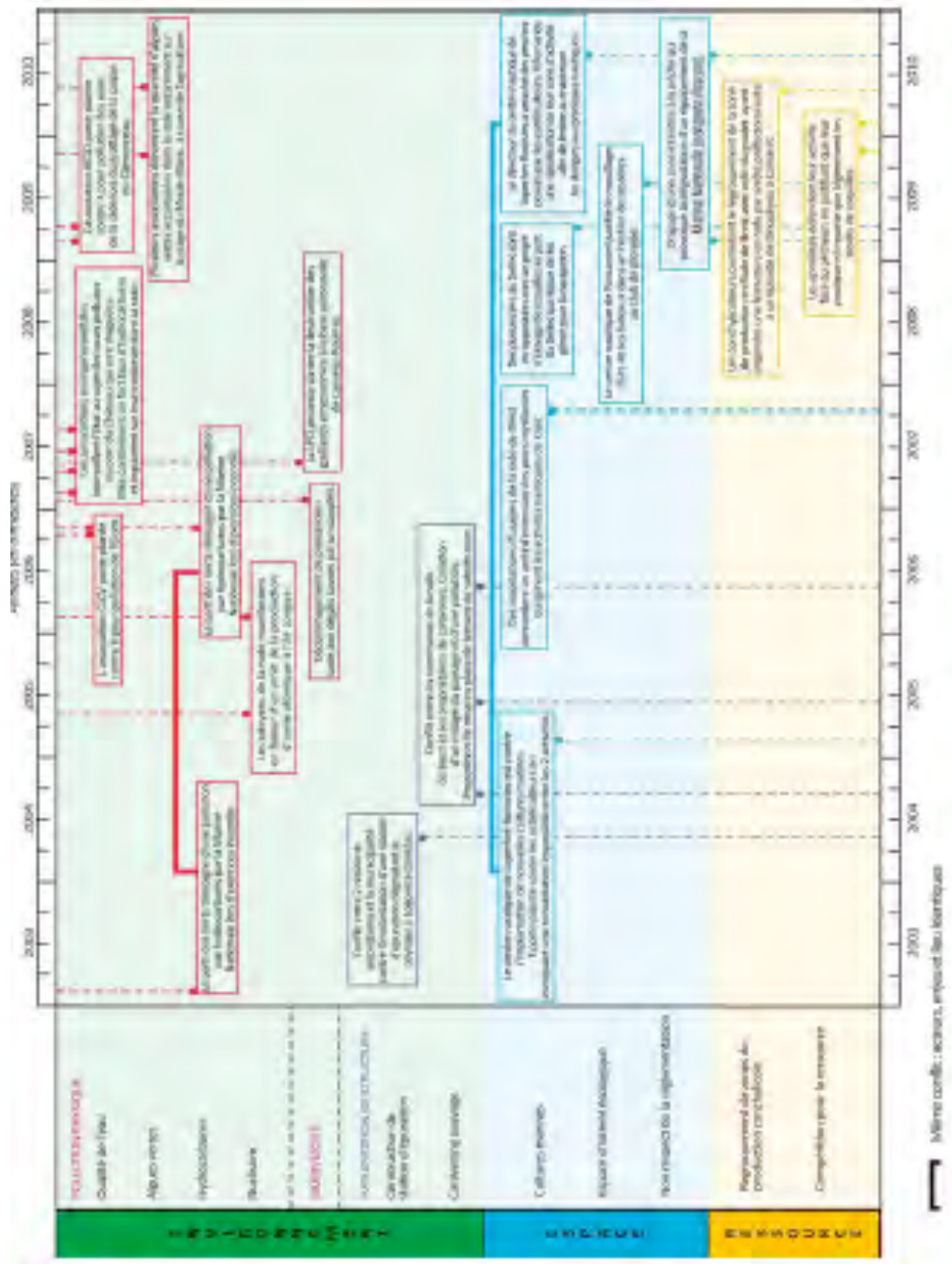
Mais le développement de ces nouveaux usages semble nécessiter la mise en place d'une réelle gouvernance, permettant une concertation d'ensemble entre les parties prenantes de cet espace maritime. Une bonne gestion du plan d'eau limiterait ainsi le risque de conflits sur la Rade de Brest.

Cette recherche universitaire met en perspective un certain nombre de conflits d'usage, cependant ceux-ci peuvent paraître relativement mineurs de par leur nombre (31 sur 10 ans). A ceci vient s'ajouter la vision d'autres acteurs de ce territoire, les intervenants¹⁹ du groupe de travail Rade de Brest apportent un regard plus nuancé sur cette question des conflits d'usage, au cours d'une réunion du 10 juin 2015 avec le Conseil de Développement, en disant qu'« il n'y a pas aujourd'hui de conflits d'usage majeurs dans et autour de la rade ». Ce point de vue se confirme avec l'audition du 25 mars 2016 réalisée entre un groupe d'étudiants du master 2 MIDTE et Jean-Christophe Hattenville au cours de laquelle il ne relevait pas de conflit d'usage au niveau du port de Brest, les activités étant bien zonées et devant être autorisées par le commandant de port. Il ne relevait pas non plus de réels conflits entourant les différents usages faits de la Rade.

En effectuant une brève synthèse de cette problématique des conflits d'usage en Rade de Brest il convient de souligner l'existence d'interactions négatives autour de son utilisation. Elles semblent toutefois peu fréquentes, voire inhérentes à toute pratique d'un espace commun.

¹⁹ Le Capitaine de Vaisseau Mazauric, chef d'Etat-Major de CECLANT (représentant le Préfet maritime) et de Monsieur Sennedot, Directeur des établissements de DCNS Brest

Synthèse des différents conflits identifiés en rade de Brest sur 8 années, uniquement à partir de les recensions qu'en à fait la presse. (Mercelle et Le Moigne, 2010)



Section 5 - La Gouvernance en Rade de Brest

Selon l'OCDE, la « bonne gouvernance inclut les critères suivants : présence d'un Etat de droit, absence de corruption, équité, responsabilité, imputabilité, efficacité, transparence, participation ».

Les recherches bibliographiques ont montré l'existence, au sein de la rade, de plusieurs scènes de gestion. On appelle ces différents outils de planification et dispositifs contractuels « scènes de gestion » car ils poursuivent chacun des objectifs propres et non des objectifs globaux prenant en compte les différents enjeux (environnementaux, socio-économiques).

Compte-tenu de la pluralité des activités présentes en son sein, la Rade de Brest est un espace multifonctionnel où plusieurs outils de gestion du milieu marin notamment ont été mis en place.

- **Schéma d'Aptitudes et d'Utilisation de la Mer**

Le SAUM (schéma d'aptitudes et d'utilisation de la mer) de la Rade de Brest a été initié en 1974 puis approuvé et entré en vigueur le 11 août 1980. Il a été une base de travail en matière de gestion. De manière générale, il répondait à des objectifs de planification des activités littorales, d'harmonisation de ces activités et de convergence des projets. Sur le plan environnemental, ce type de schéma promeut la préservation du milieu naturel.

La Rade a fait office de laboratoire dans le domaine de la « planification d'activités de l'espace maritime et du littoral » après que le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire a considéré que cette dernière était le berceau de nombreux conflits d'usages.

Ce SAUM s'est inscrit dans un processus ambitieux de concertation réunissant une assemblée plénière, un comité directeur, plus de 120 membres représentants de l'Etat, des élus, de la Marine, des administrations, des catégories socio-professionnelles et des scientifiques. Pourtant, ce schéma a affronté des obstacles infranchissables. Notamment sur le plan politique où le blocage de la politique régionale d'aménagement du littoral dans le Schéma d'Aménagement du Littoral Breton et des Iles (SALBI) dû à un renouvellement des élus a été une entrave majeure.

Il a pourtant abouti à la rédaction d'un document « SAUM Rade de Brest » proposant des zones privilégiées pour chaque activité. Néanmoins, la faible influence juridique de cet outil a conduit à la production d'autres schémas plus contraignants (opposables aux tiers par exemple).

Ce schéma a donc été remplacé par celui de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) en 1983 dans une logique de rééquilibrage de l'aménagement territorial des interfaces terre-mer. Néanmoins, il n'existe pas de tel outil pour la Rade.

- **Contrat de baie du bassin versant de la Rade de Brest**

Créé en 1992, le contrat de rade est un programme environnemental d'actions visant à restaurer et gérer la qualité des eaux et des milieux de la Rade de Brest et de son bassin versant.

Dès les années 90, Brest a pris conscience de la dégradation de ses eaux par des contingences exogènes comme la pollution agricole.

Ce contrat propose un leitmotiv purement écosystémique, soucieux de « raisonner » la production agricole, essentielle au territoire breton mais responsable de la pollution des eaux. C'est aussi le moyen de reconverter globalement toutes les activités économiques de la Rade vers une démarche de préservation de l'environnement dans le but ultime de préserver le paysage de la Rade, symbole de fierté des autochtones.

Si de nombreux exploitants ont bien voulu collaborer dans le cadre du programme d'actions, ce contrat illustre la prégnance des conflits d'usages en Rade de Brest. Au-delà de la lenteur des procédures administratives, la divergence d'objectifs des partenaires concernés par le programme forme une réelle entrave à sa mise en action.

La phase expérimentale du Contrat de baie a pourtant permis de mettre en œuvre des démarches tangibles en termes d'assainissement de l'eau, de pratiques agricoles et horticoles, de traitement des eaux pluviales ou encore de conchyliculture.

Bien que le Contrat ait pris fin en 2006, ce dernier a été prolongé dans un programme de transition en 2007 puis a fait office d'héritage pour le Contrat de Rade de Brest/Elorn en 2008.



Figure 24. Aire du contrat de baie de la Rade de Brest (source : Stanislas Du Guerny, « Traitement de l'eau : le contrat de dépollution de la rade de Brest réalisé à 25 % », Les Echos, 08/04/2002)

- **Schémas d'Aménagement et de Gestion des eaux de l'Elorn / de l'Aulne**

Ces deux schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'Elorn et de l'Aulne sont des outils de planification dont les objectifs sont spécifiques à la gestion des eaux et au maintien et à la restauration de la qualité des eaux. Ils prennent également en considération la préservation des milieux aquatiques et de la biodiversité estuarienne et marine de la rade.

Le syndicat de bassin de l'Elorn (2007) porte le SAGE de l'Elorn alors que l'Établissement Public d'Aménagement et de Gestion du Bassin versant de l'Aulne est la structure porteuse du SAGE de l'Aulne (2003).

Les territoires d'action des SAGE de l'Aulne et de l'Elorn sont intimement liés à la rade de Brest. D'ailleurs il n'existe pas de véritable frontière puisque l'eau des rivières se jette dans la rade tandis que le balancement des marées se fait ressentir jusqu'au centre de Châteaulin. Ce bassin marin, en fort lien avec les bassins versants qui l'entourent, demande une gestion particulière tant il est au cœur de nombreux usages, de nombreuses communes littorales et de l'intérêt qu'il suscite auprès des habitants.

- **Les sites classés « Natura 2000 »**

Le réseau « Natura 2000 » est un ensemble de sites européens naturels, terrestres et marins protégés en raison de la rareté ou la fragilité de certaines espèces qu'ils soient sauvages, animales ou végétales et de leurs habitats. Il s'agit de combiner la dimension écosystémique et économique-sociale du territoire d'action. A échelle locale, ces sites sont gérés par des comités de pilotage composés d'acteurs locaux, c'est-à-dire des élus et instances de gestion (PNRA, SAGE, ...), des associations, des organismes scientifiques (UBO, IFREMER, ...) et des professionnels.

C'est un outil de diagnostic capable d'appréhender de potentiels impacts de l'activité humaine (au sens économique) sur son environnement.

Certaines espèces animales, par exemple les oiseaux, nécessitent que l'on laisse à l'état sauvage certaines zones. L'objectif de Natura 2000 est donc de faire comprendre aux acteurs l'empreinte qu'ils imposent parfois à la nature avec pour finalité de trouver des compromis prônant la coexistence des milieux naturels et artificiels. Les zones Natura 2000 sont parties prenantes des études d'impacts telles que le Scot, le PLU... Au contraire de la GIZC, le réseau Natura 2000 s'attache à opérer sur microcosme local et prend davantage en considération le rapport à la nature plutôt que les interactions entre les activités économiques. Pourtant, il n'est pas rare d'entendre que « Natura 2000, c'est de la GIZC » car la méthode consiste à faire naître une communion entre les acteurs concernés dans le souci de trouver un consensus.

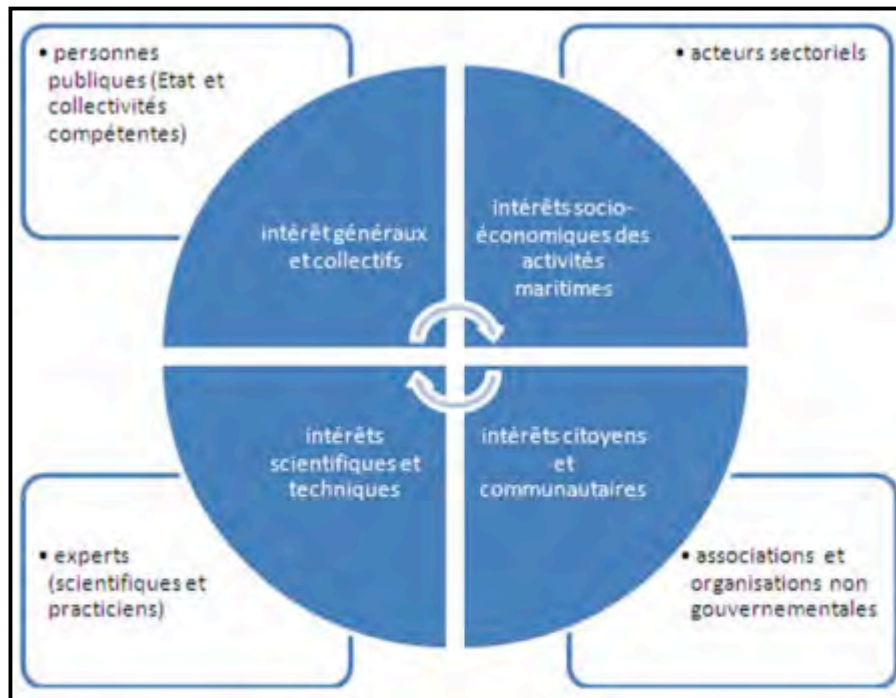
Au sein de la Rade de Brest se trouvent de nombreuses zones naturelles remarquables, c'est pourquoi quatre zones Natura 2000 se situent en tout ou partie sur cet espace maritime. Il existe une zone de protection spéciale dénommée « Rade de Brest : Baie de Daoulas, Anse de Poulmic » ayant été inventoriée comme une zone importante pour la conservation des oiseaux sauvages. Les trois autres zones spéciales de conservation visent à préserver les espèces animales et végétales au sein de leurs habitats naturels, il s'agit des zones « Rade de Brest, estuaire de l'Aulne », « Rivière Elorn » et « Presqu'île de Crozon ».

- **La Gestion intégrée des zones côtières**

La gestion intégrée des zones côtières est selon Michel Prieur, ancien doyen de la Faculté des Droit et des Sciences économiques de Limoges « l'aménagement et l'utilisation durable des zones côtières prenant en considération le développement économique et social lié à la présence de la mer tout en sauvegardant, pour les générations présentes et futures, les équilibres biologiques et écologiques fragiles de la zone côtière et les paysages. La mise en place d'une gestion intégrée des

zones côtières exige la création d'instruments institutionnels et normatifs assurant une participation des acteurs et la coordination des objectifs, des politiques et des actions, à la fois sur le plan territorial et décisionnel et impose de traiter les problèmes, non pas au coup par coup, mais de façon globale et en tenant compte de l'interaction entre tous les éléments qui composent l'environnement ».

Figure 25. La gouvernance dans le cadre de la GIZC : une coopération d'acteurs aux intérêts contrastés



(source : « Gestion intégrée des zones côtières du Pays de Brest », Rapport intermédiaire – Janvier 2013, Institut de Géoarchitecture, Master II Aménagement et Urbanisme Durables, Environnement)

La mise en place d'une GIZC s'est imposée comme une nécessité à l'échelle du Pays de Brest dans un contexte où l'attractivité du littoral s'accroît en permanence grâce à l'implantation de nombreuses activités économiques et sociales. En parallèle, le développement exponentiel des activités récréatives et touristiques combiné à la raréfaction des réserves foncières a rendu le littoral breton, et particulièrement la Rade de Brest, relativement complexe à gérer. La GIZC a donc été pensée comme un dispositif permettant à l'ensemble des acteurs de dialoguer afin de préserver l'environnement, de développer les activités économiques liées à la mer et rendre ainsi la zone côtière pérenne.

Le processus enclenché en 2006 par l'ADEUPa, mandatée par le Pays de Brest découle d'une véritable volonté de « donner aux acteurs des espaces de rencontre, de conciliation, et ainsi progressivement de créer une vision commune du littoral, pour construire l'avenir et s'adapter plus facilement aux changements ».

En 2011, la GIZC a été récompensée avec huit autres territoires bretons lors de la Conférence de la Mer et du Littoral. Le Pays a su, en créant un comité de pilotage représentant l'ensemble des acteurs, instaurer une communion en matière de plaisance.

Bien que la GIZC semble être une formule pertinente et réussie jusqu'à présent, il paraît prématuré de dégager de réelles tendances tant la concertation des acteurs est un processus de long terme. Ce cadre est très ambitieux, trop ambitieux ? Il suppose une coopération volontariste de la part de tous les acteurs du territoire : l'Etat, les collectivités locales, les organisations professionnelles, les associations et les experts. Ces synergies doivent être continues dans le temps tandis que les personnes humaines qui opèrent dans l'ombre de ces institutions sont constamment remplacées, ce qui sous-entend au contraire une discontinuité des pouvoirs décisionnels. La GIZC s'impose comme un enjeu majeur du Pays de Brest et par analogie de la Rade, comme le mécanisme indispensable pour développer de nouvelles « méthodes de gouvernance ».

Toutefois, il n'est pas illégitime aujourd'hui de s'interroger sur la réelle capacité des diverses gouvernances aujourd'hui présentes sur la Rade, à se placer moins dans une position de gestion du territoire et plus dans une vision stratégique et prospective de développement.

La question d'une réelle gouvernance ayant les réels moyens de ses ambitions à savoir « le développement et la valorisation optimale de la Rade » mérite d'être posée.

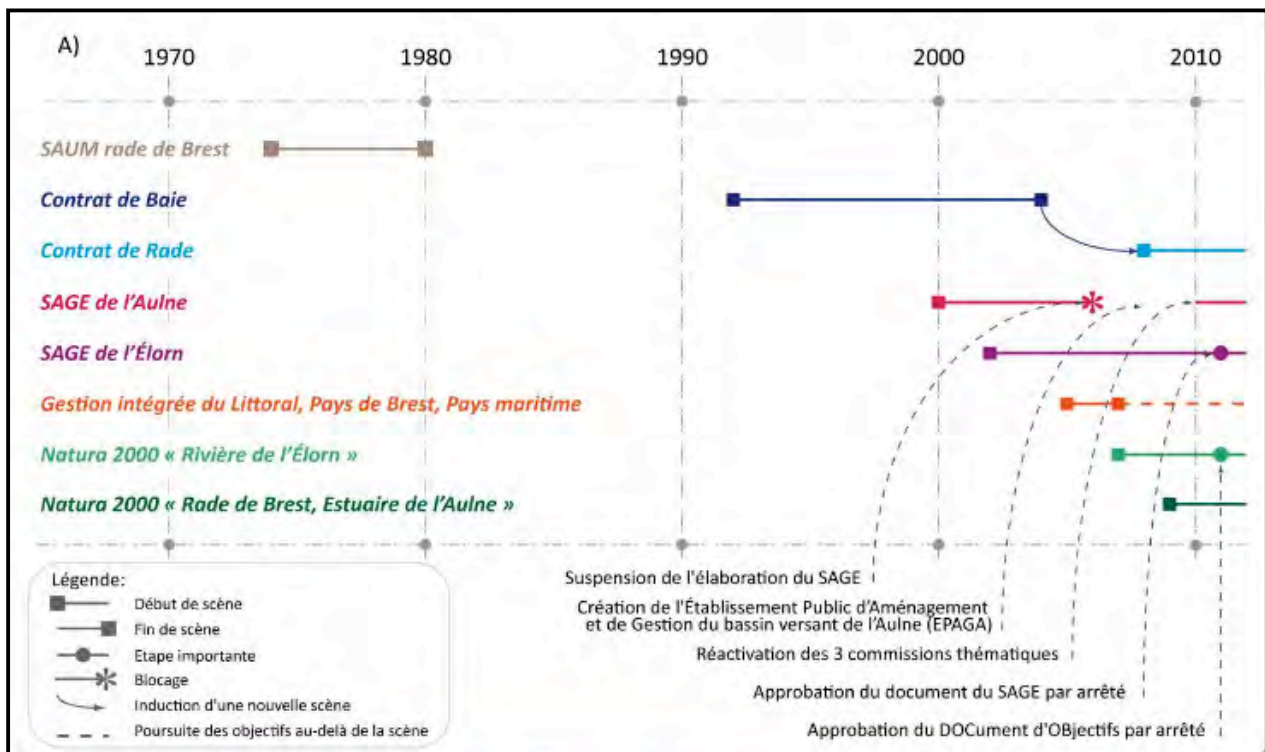


Figure 26. Scènes de gestion identifiées en Rade de Brest : synthèse chronologique²⁰

²⁰ « Modélisation et scénarisation des activités humaines en rade de Brest », Françoise Gourmelon, Damien Le Guyader, Guy Fontenelle, Harold Levrel, Cyril Tissot, Louis Bonneau de Beaufort, Mathias Rouan, RAD2BREST, Rapport scientifique, 28 février 2013

Section 6 – L'Analyse AFMO

Afin de synthétiser les premières recherches effectuées sur la Rade de Brest et de donner une vision globale du territoire et de ses enjeux au groupe exploratoire, un AFMO a été réalisé. Celui-ci a été réalisé suite à la création d'une base de données statistiques sur les 22 communes de notre territoire d'étude et grâce à la connaissance et l'appréhension de la Rade que nous avons pu obtenir suite à un travail de recherche ex-situ c'est à dire avant les rencontres avec les élus.

Tableau 2. L'AFOM

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Population plutôt jeune mais avec de fortes disparités ▪ Cadre de vie ▪ Présence de la défense ▪ Site nautique remarquable ▪ Solde migratoire positif sauf par rapport au pôle urbain ▪ Solde naturel positif ▪ Patrimoine naturel, bâti et culturel ▪ Localisation (Pen ar Mor) ▪ Blue economy ▪ Statut de métropole de Brest 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobilité, accessibilité interne déficiente ▪ Mobilité, accessibilité externe contrastée ▪ Disparités Nord-Sud importantes ▪ Présence de la Défense ▪ Absence de gouvernance ▪ Image de Brest ▪ Absence d'une image propre à la Rade ▪ Concentration d'emplois sur le pôle urbain ▪ Localisation (Finistère) ▪ La Rade, un « non sujet »
Menaces	Opportunités
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prédominance croissante de l'empreinte métropolitaine ▪ Renforcement des inégalités socio-spatiales ▪ Spécialisation et spatialisation de l'économie ▪ Développement limité de la Rade du fait de l'absence de gouvernance commune ▪ Incapacité persistante à bâtir une identité commune ▪ Devenir un territoire de conflits et non de projet ▪ Vers le mirage de la blue economy 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faire de la blue economy un véritable levier de développement ▪ Améliorer la cohésion territoriale par la mise en place de liaisons transrade ▪ Créer l'image d'un territoire remarquable ▪ Développer une politique d'attractivité touristique cohérente ▪ Faire de la Rade un véritable territoire ▪ Valoriser le patrimoine hérité de la Défense ▪ Faire de la Rade l'hinterland du monde maritime ▪ Devenir un site nautique incontournable

La deuxième partie de notre étude s'est attachée à interroger des acteurs locaux, les élus (255), afin de recueillir leur perception du territoire. Pour obtenir un autre regard nous avons également sondé des étudiants (371). L'analyse de ces questionnaires sera présentée dans la seconde partie.

Chapitre 2. Au cœur de l'enquête

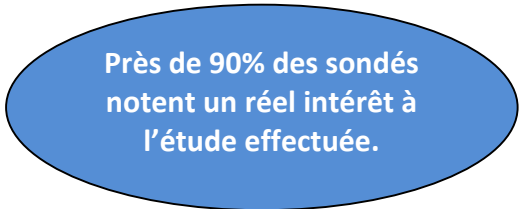
Section 1. Analyse de l'enquête auprès des élus

1. Les élus répondants, quel profil ?

Comme cela a été développé précédemment la majeure partie de cette étude est constitué par une importante enquête mener auprès des élus du territoire. Pour cela un questionnaire comprenant 4 parties thématiques et 73 questions a été réalisé. La passation s'est déroulée entre le 25 novembre 2015 et le 19 mars 2016 et a permis le retour de quelques 255 questionnaires exploitables de la part d'élus des 22 communes du territoire d'étude. Une analyse, présentée ci-dessous a été élaborée s'appuyant notamment sur un traitement statistique.

Près de 50% des élus sondés par le biais de notre questionnaire résident sur le Pays de Brest depuis au moins 30 ans, démontrant ainsi, une réelle connaissance et appréhension du territoire d'étude.²¹

Par ailleurs, 40% des élus interrogés ont plus de 60 ans. La moyenne d'âge des sondés (51,20) se rapproche ainsi de la moyenne d'âge des élus français (50,80 ans).²²



Près de 90% des sondés notent un réel intérêt à l'étude effectuée.

Le tableau présenté ci-après recense le taux de participation par commune.

Premièrement, il est intéressant de constater qu'au sein de 30% des communes interrogées, la participation est supérieure à 70%. Par ailleurs, près de 90% des sondés notent un réel intérêt à l'étude effectuée. Globalement, près d'un élu sur deux a répondu favorablement à notre démarche.

A contrario, les « barrières » rencontrées à Brest, évoquées en amont, se retrouvent au niveau de la participation des élus de cette ville. Ainsi, moins de 3 élus brestois sur 10 ont répondu à notre enquête. Cela constitue un fait dommageable pour notre étude. Néanmoins, comme il sera présenté dans l'analyse, le poids et le rôle de Brest Métropole sont centraux dans la dynamique de la Rade. Afin d'identifier au mieux les enjeux, les relations et les problématiques de ce territoire, un retour plus important du Nord de la Rade (Brest, Le Relecq-Kerhuon) aurait été préférable.

Toutefois ce « non investissement du sujet » par une majorité des élus brestois, peut être interprété comme un résultat significatif à plusieurs égards. Cela peut ainsi se traduire par une

²¹ Cf question 6 : « Depuis quand habitez-vous dans le Pays de Brest ? »

²² Cf question 3 : « Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ? »

non volonté des élus brestois de répondre à une étude associant ceux des autres communes de la Rade ou bien par une non priorisation du sujet.²³

Tableau 3. Le taux de participation par commune

Commune	Nb. Cit.	Fréq.	Nombre d'élus	Taux de participation
Le Relecq-Kerhuon	4	1,6%	33	12,1%
Le Faou	4	1,6%	19	21,1%
Camaret-sur-Mer	5	2,0%	23	21,7%
La Forest Landerneau	5	2,0%	19	26,3%
Brest	15	5,9%	55	27,3%
Landévennec	4	1,6%	11	36,4%
Crozon	11	4,3%	29	37,9%
Plougastel-Daoulas	13	5,1%	33	39,4%
Dirinon	8	3,1%	19	42,1%
Hanvec	8	3,1%	19	42,1%
Landerneau	14	5,5%	33	42,4%
Pont-de-Buis-lès-Quimerch	12	4,7%	27	44,4%
Argol	7	2,7%	15	46,7%
Roscanvel	8	3,1%	14	57,1%
Plouzané	19	7,5%	33	57,6%
Guipavas	20	7,8%	33	60,6%
Logonna-Daoulas	14	5,5%	19	73,7%
Loperhet	21	8,2%	27	77,8%
Daoulas	15	5,9%	19	78,9%
Rosnoën	12	4,7%	15	80,0%
Hôpital-Camfrout	17	6,7%	19	89,5%
Lanvéoc	19	7,5%	19	100,0%
Total	255	100%	533	47,8%

Rappelons ici que ce tableau tient compte des questionnaires exploitables. En effet, certains élus n'ayant répondu que partiellement aux questions, il a été impossible d'intégrer leurs réponses au questionnaire dans la base de données.

2. Périmètre de la Rade aux yeux des élus

Il apparaît tout d'abord que la vision portée par les élus sur le territoire de la Rade est plus large que le périmètre initialement défini. Les élus étendent notamment ses limites à la Communauté de Communes du Pays de l'Iroise jusqu'au Conquet. Dans une moindre mesure, le pourtour du Parc Marin d'Iroise se dessine au regard de la carte obtenue.

Ensuite, le Fond de Rade semble s'arrêter aux communes périphériques de l'estuaire de l'Aulne. Les communes plus éloignées de ce dernier sont par ailleurs moins fréquemment représentées que les communes de l'Elorn.

La presqu'île fait partie intégrante de la vision qu'ont les élus de la « Rade de Brest ». Ils y intègrent même Telgruc-sur-Mer, ne la bordant pourtant pas.

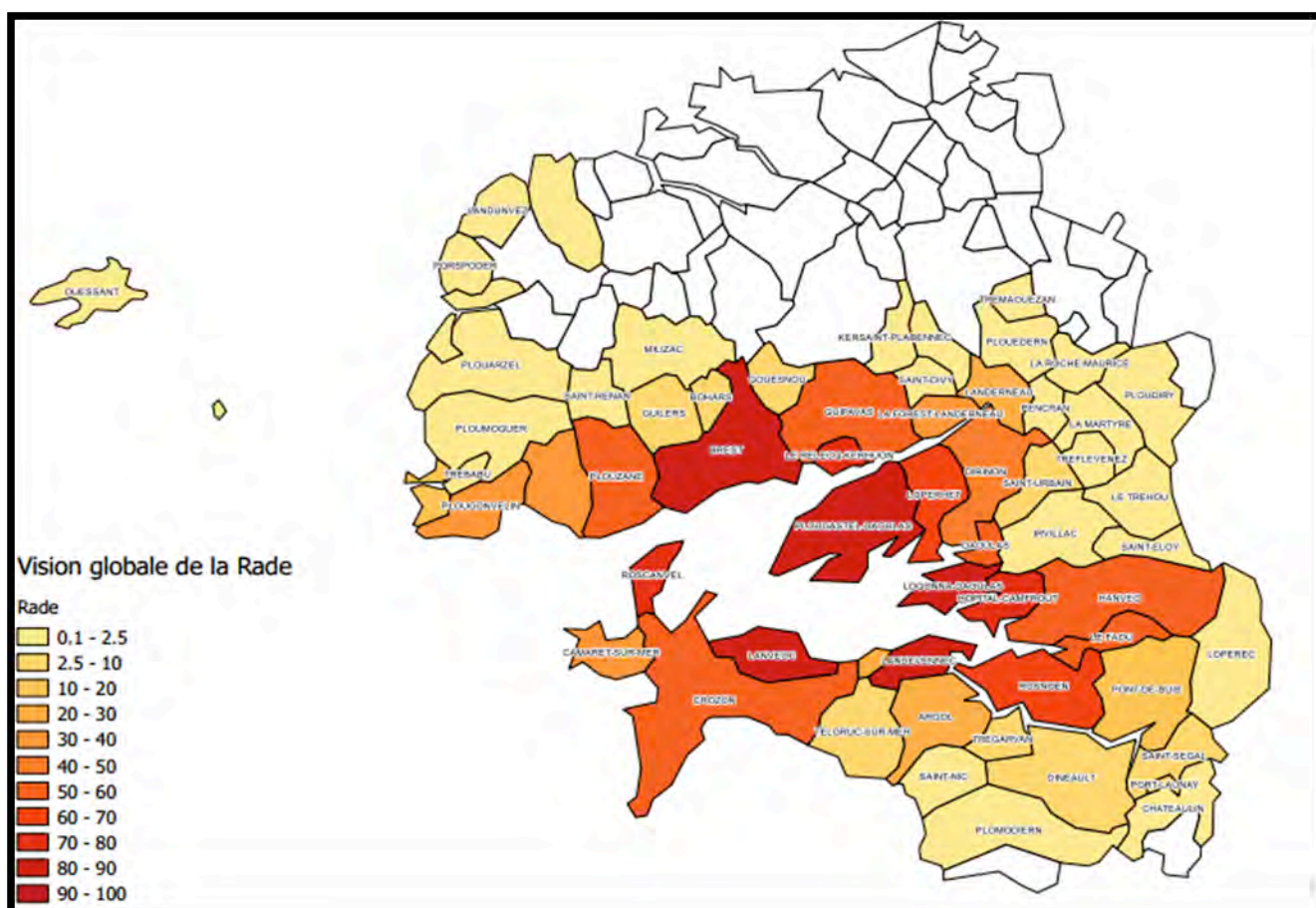
²³ « Il n'est pas souhaitable que les élus de Brest soient mis au même niveau que les élus des autres communes » : Parole d'un élu brestois "réfèrent" à propos de cette étude sur la Rade !

Sinon, d'une manière générale, les communes les plus fréquemment citées sont Plougastel-Daoulas (87,5%), Brest (83,9%), Logonna-Daoulas (82,7%), Landévennec (82%) et Lanvéoc (80,8%).

Notons que les communes les plus notoirement reconnues comme faisant partie intégrante de la Rade (en rouge sur la carte) sont toutes comprises entre le Goulet et le fond de Rade avant l'Aulne et l'Elorn.

Enfin, au Sud, les élus interrogés estiment que Dinéault, Trégarvan, Port Launay et Châteaulin sont sur le territoire de la Rade, bien qu'elles n'appartiennent pas au Pays de Brest.

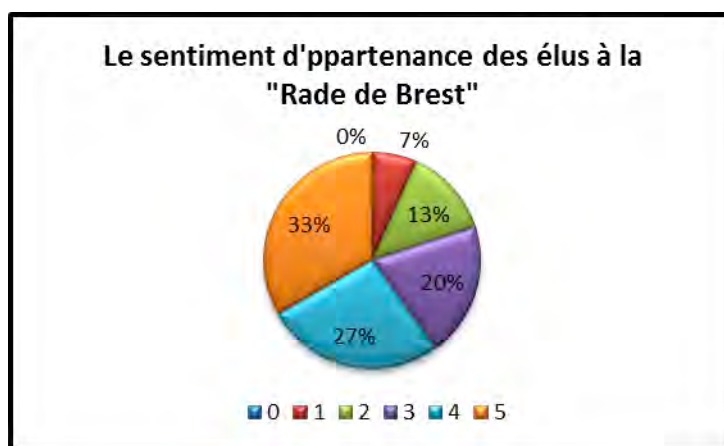
Figure 27. La vision globale de la Rade par les élus



3. Quelle appartenance des élus à la « Rade de Brest » ?

Les élus, représentatifs de la population, semblent attachés au territoire de la Rade. En effet, afin de mesurer le sentiment d'appartenance, une échelle allant de 0 (aucune appartenance) à 5 (très forte appartenance) a été établie. Sur cette dernière il en est ressorti une moyenne équivalente à 3,8. Or, un niveau moyen serait de 2,5.²⁴

Figure 28. Le sentiment d'appartenance des élus à la « Rade de Brest »



Ce niveau d'appartenance se vérifie sur plusieurs aspects :

Sauf exception, il existe une corrélation positive entre le sentiment d'appartenance à la Rade et le fait de considérer ou non cette dernière comme un territoire ayant une cohérence propre.

En effet, sur 100 sondés ayant un sentiment d'appartenance très fort (5), près de 80 estiment que la Rade est un territoire ayant une cohérence propre. *A contrario*, 54% des élus peu attachés à la Rade considèrent que ce territoire ne fait pas réellement sens n'étant pas une entité pertinente. Plus généralement, près de 7 personnes interrogées sur 10 pensent que la Rade est un territoire cohérent. *Au corolaire*, un quart des sondés estiment que ce territoire n'a pas de cohérence propre.²⁵

Tableau 4. Le sentiment d'appartenance des élus en fonction de la cohérence du territoire

Territoire de cohérence	Oui	Non	Total
Sentiment d'appartenance			
0	100%	0%	100%
1	38,50%	53,80%	100%
2	59,30%	37%	100%
3	57,40%	29,80%	100%
4	70,70%	24,10%	100%
5	79,80%	15,40%	100%
Total	69,40%	24,30%	100%

²⁴ Cf question 8 : En tant qu'élu et habitant d'une commune littorale, à quel niveau, sur une échelle de 0 à 5, évaluez-vous votre sentiment d'appartenance à la Rade ?

²⁵ Cf question 12 : Selon vous, la Rade est-elle un territoire ayant une cohérence propre ?

La mise en place d'événements(s) en lien avec la Rade sur les différentes communes semble avoir un impact sur le sentiment d'appartenance, à ce territoire singulier, des élus. Ainsi, 65% de ces derniers très attachés à la rade (sentiment d'appartenance de 5) vivent au sein d'une commune l'ayant valorisé lors d'une ou de plusieurs manifestations ces 3 dernières années. Au contraire, 77% des sondés, peu attachés à celle-ci, résident au sein d'une commune ne l'ayant pas mise en avant lors d'événements spécifiques. Les collectivités territoriales et associations, en favorisant la mise en place de manifestations notamment maritimes sur leur territoire, peuvent donc avoir un rôle majeur dans l'appropriation de la Rade par leur population.²⁶

Collectivités et associations, essentielles dans l'appropriation de la Rade

Tableau 5. L'impact des évènements en lien avec la Rade sur le sentiment d'appartenance des élus

Evènements	Oui	Non	Total
Sentiment d'appartenance 0	33%	67%	100%
1	23,10%	76,90%	100%
2	40,70%	52%	100%
3	23,40%	63,80%	100%
4	46,60%	48,30%	100%
5	64,40%	31,70%	100%
Total	47,50%	46,70%	100%

De la même façon, le tableau ci-dessous démontre que la pratique d'activité(s) nautique(s) des élus accroît significativement leur sentiment d'appartenance à la « Rade de Brest ».²⁷

Tableau 6. Les types de projet

Vecteur de projet	Fréq.
Mobilité territoriale	0,4%
Création d'association	3,9%
Installation d'entreprise	5,9%
Infrastructures	6,7%
Attractivité résidentielle	8,6%
Promotion de votre territoire	14,9%
Tourisme	22,4%
Activités nautiques	32,2%
Non réponse	51,4%
Total	

Tableau 7. L'impact de la pratique d'activités nautique(s) des élus sur le sentiment d'appartenance

Pratique activité(s) nautique(s)	Oui	Non	Total
Sentiment d'appartenance 0	0,7%	1,9%	1,2%
1	2,20%	8,50%	5,1%
2	9,60%	11,3%	10,6%
3	14,00%	24,50%	18,4%
4	25,00%	19,80%	22,7%
5	47,80%	32,10%	40,8%
Total			100%

²⁶ Cf question 32 : Votre commune a-t-elle réalisé ces trois dernières années des événements qui valorisent votre « appartenance » à la Rade ?

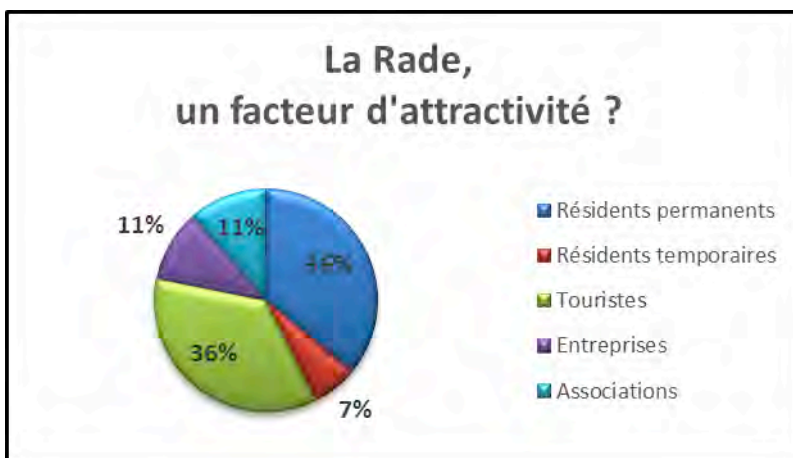
²⁷ Cf question 68 : Avez-vous pratiqué des activités nautiques ou de plaisance durant ces 12 derniers mois dans la « rade de Brest » ?

4. L'empreinte de la Rade sur le territoire

Ces précédentes analyses renvoient directement à l'empreinte de la Rade sur le territoire vécu des élus. Cela se vérifie sur plusieurs aspects :

De manière globale, la rade a été un vecteur de projets sur leur commune pour plus de 47% des élus. Selon près de 3 sondés sur 4, ces projets concernaient essentiellement la communication et les loisirs. Plus précisément, ces projets relevaient « des activités nautiques », du « tourisme » et de la « promotion de leur territoire » selon respectivement un tiers, 22% et 15% des élus. Enfin, il est notable, et peut être inquiétant, de constater qu'un élu sur deux n'est pas en mesure, probablement par méconnaissance, de répondre à cette question.²⁸

Figure 29. L'attractivité de la Rade par type d'acteur



Dans la même idée, plus de 47% des élus affirment que leur commune a réalisé ces trois dernières années un ou des événements valorisant leur appartenance à la rade.

La mise en place d'évènements est largement corrélée à la présence ou non d'un élu référent en charge de « la rade de Brest ». Ainsi, sur 100 élus affirmant qu'il n'existe pas d'événement(s) maritimes sur leur territoire, 80 nous informent que leur commune ne dispose pas « d'élus référents rade ». Au contraire, pour près du tiers des sondés, les communes valorisant la rade lors de manifestations spécifiques disposeraient d'élus référents.²⁹ Ces élus référents pourraient par ailleurs jouer un rôle primordial au sein d'une potentielle gouvernance commune et porter des projets de plus grande ampleur à l'échelle du territoire. Ces derniers peuvent être une porte d'entrée pour intégrer la « Rade de Brest » dans les problématiques communales.

« Élu référent
Rade », un rouage
essentiel

²⁸ Cf questions 29 et 30 : Ces 3 dernières années, la Rade a-t-elle été un vecteur de projets sur votre commune ? Si oui, précisez

²⁹ Cf question 35 : Votre commune dispose-t-elle d'un élu référent pour la Rade ?

L’empreinte de la rade sur les communes littorales semble se vérifier en termes d’attractivité territoriale. Ainsi, 6 élus sur 10 considèrent la rade comme un véritable facteur d’attractivité pour leur territoire.³⁰

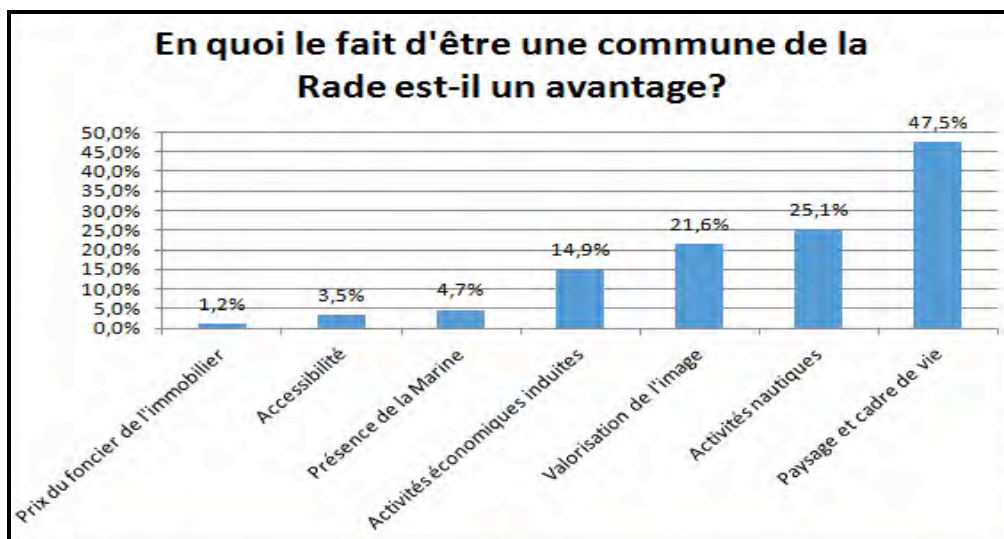
Cette dernière concernerait plus particulièrement les résidents permanents et les touristes. Dans une moindre mesure, pour plus de 10% des élus, cette attractivité se vérifie également auprès des associations et des entreprises. 7 élus sur 10 estiment qu’il existe sur leur commune des activités économiques en lien avec la Rade.³¹

5. La Rade, entre atouts et inconvénients...

Au-delà de son impact sur l’attractivité, la rade apparaît aux yeux des élus comme un vecteur facilitant la mise en place d’événements et de projets sur les différentes communes. Par ailleurs, être une commune de la rade semble présenter de nombreux avantages. Ainsi, près d’un sur deux affirme que la rade offre des paysages remarquables et un cadre de vie de qualité. Cela représente une chance non négligeable pour l’attractivité de ces territoires littoraux.

Bien entendu, un quart des élus estime que la rade présente un atout pour leur commune en matière d’activités nautiques. En outre, nombre des sondés mettent en avant la valorisation de l’image de leur commune.³²

Figure 30. Les avantages procurés par la « Rade de Brest »



A *contrario*, si près d’un tiers des élus sondés n’y voit aucun problème particulier, une large majorité y perçoit tout de même certains désavantages majeurs. Ils avancent premièrement l’impact sur le prix du foncier et de l’immobilier. Par ailleurs, 12,5% d’entre eux mettent

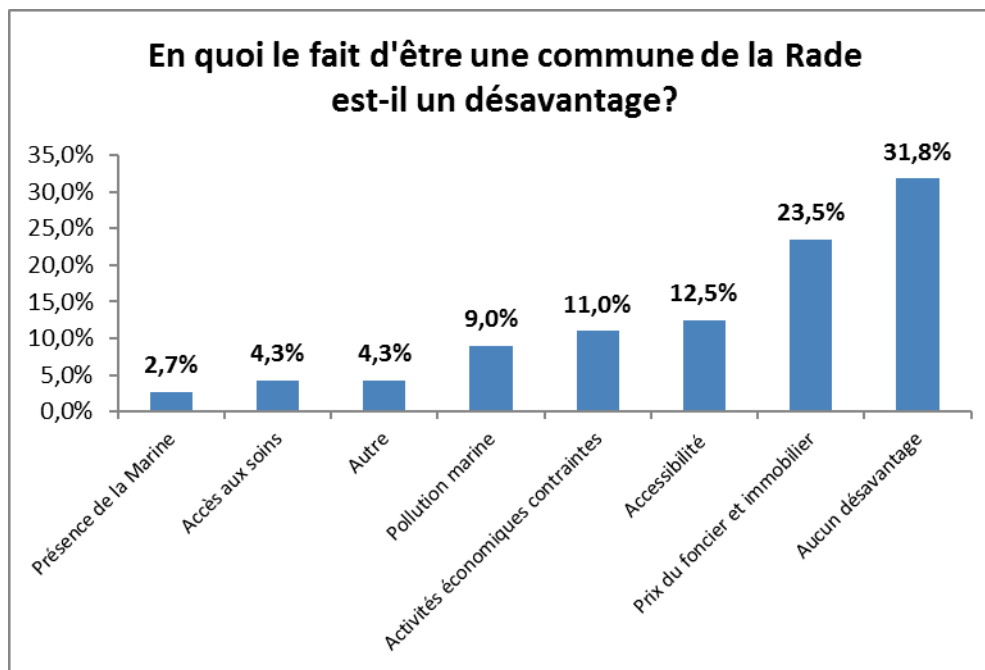
³⁰ Cf question 36 et 37 : Selon vous la Rade est-elle un facteur d’attractivité pour votre commune ? Si oui, pour qui ?

³¹ Cf question 43 : Selon vous, sur votre commune, existe-t-il des activités économiques en lien avec la Rade ?

³² Cf question 39 : Selon vous, en quoi le fait d’être une commune de la Rade peut-il être un atout ?

également en avant des difficultés concernant l'accessibilité (accès aux services en général : soins, culture et enseignement).³³

Figure 31. Les désavantages procurés par la « Rade de Brest »



6. Les faits et lieux, figures de la trajectoire territoriale de la Rade

En développement territorial, chacun sait que l'Histoire d'un territoire marque son identité. C'est pourquoi, il est important d'analyser l'impact d'un fait dans l'imaginaire collectif. Ainsi, pour plus de la moitié des sondés la naissance des infrastructures portuaires en 1630 (Arsenal) est considéré comme l'un des faits historiques majeurs ayant marqué la trajectoire « territoriale » de la « Rade de Brest ».

Des faits plus récents peuvent également marquer profondément l'identité d'un territoire. Ainsi en est-il des « fêtes maritimes » qui pour près d'un élu sur deux sont désormais une caractéristique centrale du patrimoine immatériel commun.

Enfin, il est manifeste que les fruits d'une politique d'aménagement du territoire s'illustrent au travers d'infrastructures majeures marquent profondément aussi bien la vie que l'imaginaire des habitants. C'est pourquoi, près d'un tiers des élus signalent notamment « l'ouverture du pont de Plougastel » comme un évènement marquant dans l'Histoire du territoire. Dans une moindre mesure, bien qu'opposées, « l'ouverture d'Océanopolis » (1990) et « la destruction de Brest » (1945) durant la seconde Guerre Mondiale sont deux souvenirs ou épisodes de l'Histoire, apparaissant d'égale importance dans la mémoire des personnes interrogées.³⁴

³³ Cf question 41 : Selon vous, en quoi le fait d'être une commune de la Rade peut-il être un désavantage ?

³⁴ Cf question 15 : Choisissez les 3 faits majeurs qui selon vous ont le plus marqué l'Histoire de la Rade

Tableau 8. Les faits marquants de la « Rade de Brest »

3 faits majeurs	Fréq.
Schéma d'Aptitude et d'Utilisation de la Mer (1977)	0,4%
Mise à l'eau de la Recouvrance (1992)	2,7%
Le Trophée Jules Verne (1992)	2,7%
L'explosion de l'Océan Liberty (1947)	4,7%
Le Contrat de Baie (2001)	4,7%
La grande cale en forme de Radoub (1980)	5,9%
Création du polder (1965-1974)	6,7%
Inauguration de l'Ecole Navale (1965)	8,6%
L'Abeille Flandre (1978)	9,8%
L'ouverture du Pont de l'Iroise (1994)	9,8%
La création de la 1ère classe de mer de France à Moulin mer (1964)	14,5%
L'ouverture du Pont de Térénez (2011)	14,9%
Centre National pour l'Exploitation des Océans (aujourd'hui IFREMER) (1967)	18,0%
La destruction de Brest (1945)	25,1%
L'ouverture de Océanopolis (1990)	27,1%
Le pont de Plougastel (1926-1930)	32,2%
Les Fêtes Maritimes	48,6%
L'arsenal (1630)	55,7%
Total	

L'enquête s'est également attachée, au travers d'un nuage de mots, à identifier les principaux lieux symboliques de la Rade aujourd'hui. Ce nuage de mots a été réalisé à partir du logiciel Wordle permettant de corréliser positivement la taille du mot sur le nuage et sa fréquence de citation.³⁵

Les 3 premiers lieux cités sont « le Pont de l'Iroise », « la Pointe des espagnols » et « Le Goulet ».

Il est possible d'avancer comme explication à la première place du pont de l'Iroise dans ce nuage de mots l'hypothèse que cette œuvre architecturale bénéficie de son double caractère à la fois symbolique et éminemment pratique, trait d'union entre le Nord, le Sud et les communes du Fond de Rade.

De la même façon, il n'est pas étonnant que « le Pont de Térénez » apparaisse certes dans une moindre mesure comme un lieu représentatif de ce territoire.

Il est donc logique que la Pointe des espagnols et Le Goulet, portes d'entrées de la Rade et interfaces terre-mer soient les deux autres lieux les plus cités.

En se référant à la carte de l'ensemble des lieux cités comme étant représentatifs de la Rade, trois sous territoires semblent se distinguer: Le Nord, le Sud mais aussi le Fond de rade. Cela s'illustre notamment au travers de l'importance du nombre de citations du « port de commerce », de « la presqu'île de Crozon » ou de « Landévennec ». Cela nous emmènera à détailler l'analyse des sous territoires par la suite.

³⁵ Cf question 14 : Pour vous, quels sont les 3 lieux ou sites qui caractérisent le mieux la Rade ? (question ouverte)

Enfin, il faudrait être aveugle pour ne pas saisir l'importance de l'empreinte militaire sur la « Rade de Brest » qui est visible au sein du nuage de mots via les termes du « port militaire » et de « l'Île Longue » de nombreuses fois cités dans cette étude.

Toutefois, il est manifeste que d'autres activités semblent aujourd'hui véhiculer une toute autre image de la « Rade de Brest ». Ainsi en est-il du nautisme avec les ports de plaisance ou Moulin Blanc, du tourisme avec Océanopolis et les différents sites architecturaux. Paradoxalement, les lieux symboliques des activités de recherche et ou quaternaires sur le territoire, apparaissent encore aujourd'hui comme peu représentatives de la « Rade de Brest ». En effet, le « technopôle » et « l'IFREMER » ne sont que très peu cités par les élus sondés.

Figure 32. Les sites symboliques cités par les élus



Rappel :

Le groupe exploratoire a également interrogé 371 étudiants de l'Université à travers un questionnaire comprenant 36 questions. L'objectif de la démarche était double :

- Obtenir un regard « plus externe » et moins engagé sur ce territoire (la majeure partie des étudiants n'étant brestois que pour leurs études).*
- Connaître leur appréhension de ce territoire singulier et de mettre en exergue les éventuels points de convergence et de divergence avec les élus sondés.*

Ainsi, il est à noter que les principaux lieux symboliques aux yeux des étudiants sont sensiblement différents de ceux des élus. Quatre lieux retiennent particulièrement leur attention à savoir par ordre décroissant l'Arsenal, le port de commerce, Océanopolis et le Moulin Blanc.

Par ailleurs, il s'avère qu'à la question « La rade en 3 mots », il apparaît qu'aux yeux des étudiants, elle se résumerait à un vaste « territoire de jeux ». Cela semble se confirmer au travers non seulement des lieux précédemment cités tels le Moulin Blanc, le port de plaisance ou Océanopolis mais également les termes fêtes, bars, boîtes de nuit et fêtes maritimes.

Une spécificité des étudiants est que contrairement aux lieux cités par les élus recouvrant l'ensemble du territoire, la majorité des lieux évoqués par les étudiants se trouve sur la ville de Brest.

La figure ci-dessous met en évidence les sites symboliques les plus cités par cette population estudiantine, un traitement plus approfondi de leur point de vue sera présenté ultérieurement.

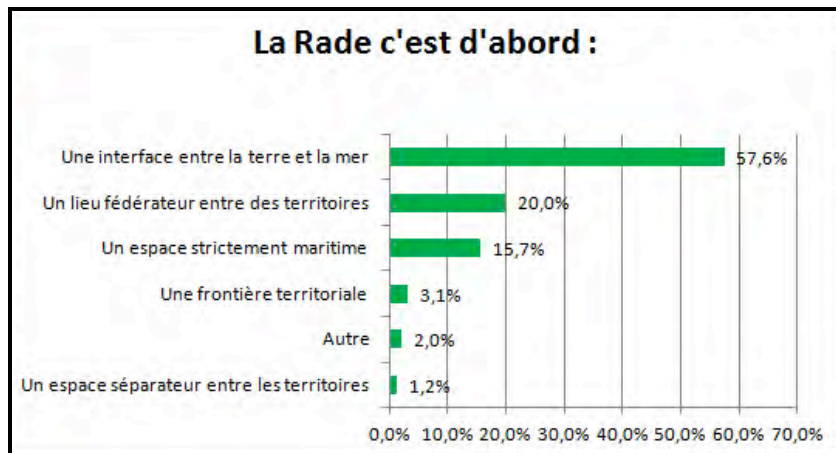
Figure 33. Les sites symboliques cités par les étudiants



7. L'appréhension de la Rade et de sa dynamique

Cette étude de terrain amène aussi à s'intéresser à la vision qu'ont les élus de la Rade et de sa dynamique.

Figure 34. La représentation géographique de la « Rade de Brest »



Selon les élus, la Rade représente d'abord sur le plan géographique, une interface entre la terre et la mer (près de 6 élus sur 10) puis un lieu fédérateur entre des territoires (20% des sondés). Plus de 15% pensent également qu'il s'agit essentiellement d'un espace strictement maritime.³⁶

De manière plus précise, la Rade apparaît aux yeux des élus comme jouant un rôle non négligeable en termes d'attractivité et de développement. Ainsi, obtient-on comme réponse à la question : « Considérez-vous la Rade aujourd'hui comme » :

- Un facteur d'attractivité économique et résidentielle (40%)
- Un facteur d'attractivité touristique (33,3%)
- Un levier de développement pour la pointe de Bretagne (32,9%)
- Un territoire sous-exploité (32,9%)

Il est à noter enfin que le quatrième item pointe la sous exploitation de la rade et donc un potentiel par trop négligé aujourd'hui.

L'idée que la Rade est un vecteur potentiel de développement semble ici sous-jacente dans les réponses des élus. De plus, si l'on rapproche le pourcentage des réponses montrant la sous exploitation du territoire et de son potentiel et celui rappelant un lieu porteur de projets innovants, on peut rappeler que pour un certain nombre d'élus, la Rade de Brest mériterait d'être le théâtre de projets d'avenir pour le territoire.

**La Rade, un facteur
d'attractivité et de
développement
pour le territoire**

³⁶ Cf question 9 : Pour vous, géographiquement, la rade c'est d'abord :

Tableau 9. Les activités les plus représentatives de la Rade

3 activités représentatives	Fréq.
Non réponse	0,4%
Autre	0,8%
Plongée	1,2%
Energie Marine Renouvelable (EMR)	4,3%
Croisière et navette maritime (îles)	9,0%
Transports de marchandises et commerces maritimes	16,1%
Aquaculture et conchyliculture	17,6%
Tourisme	19,2%
Activités de pêche	24,3%
Construction et réparation navale	33,7%
Recherche en sciences de la mer	34,5%
Activités nautiques	56,1%
Militaire	77,6%
Total	

Caractéristiques fonctionnelles et environnementales de la Rade aujourd'hui

Pour aller plus loin, les élus ont été amenés à évaluer plusieurs caractéristiques fonctionnelles et environnementales de la Rade aujourd'hui.

Une analyse plus précise sera ensuite effectuée et permettra de comprendre les éventuelles disparités par sous territoires.

Premièrement, l'état environnemental actuel de la Rade est jugé bon voir très bon par un tiers des répondants. De plus, sur le principe de l'échelle de 0 (très mauvaise) à 5 (très bon), il en ressort une moyenne de 3,15.³⁷ Cependant, avec une moyenne de 3.15, les élus sont partagés à l'idée de dire que la Rade est un site remarquable (paysage, diversité écologique...) tout en souffrant, dans l'imaginaire collectif, d'une image assez négative (qualité des eaux, problème toxine...).

A l'inverse, la mobilité maritime sur le territoire est jugée négativement et semble apparaître comme un frein aux yeux des élus sondés.³⁸ De même, dans une moindre mesure, la mobilité terrestre³⁹ et l'exploitation du potentiel de la Rade⁴⁰ semblent à améliorer et ce d'autant qu'ils sont des vecteurs d'attractivité résidentielle et touristique.

Il est ici manifeste que les problèmes de mobilité internes au territoire apparaissent comme un enjeu de la dynamique future de la rade.

Il est enfin intéressant de constater que la présence de la Marine Nationale est jugée comme un atout non négligeable pour ce territoire.⁴¹ Cela voudrait dire que les élus ne perçoivent pas la marine comme une contrainte, ni comme une source de conflits sur le territoire.

³⁷ Cf question 19 : Selon vous, sur une échelle de 0 à 5, comment estimez-vous l'état environnemental et écologique de la Rade ?

³⁸ Cf question 24 : Comment évaluez-vous la mobilité maritime entre les communes de la Rade ?

³⁹ Cf question 23 : Comment évaluez-vous la mobilité terrestre entre les communes de la Rade ?

⁴⁰ Cf question 20 : Selon vous, comment est, aujourd'hui, exploité le potentiel de la Rade ?

⁴¹ Cf question 21 : Pour vous, la présence de la Marine dans la Rade est plutôt un atout :

Tableau 10. La représentation des caractéristiques fonctionnelles et environnementales de la « Rade de Brest »

Note :	0	1	2	3	4	5	Total	Moyenne
Mobilité maritime	11	75	72	61	23	5	247	2,10
Exploitation du potentiel de la Rade	2	24	79	110	35	0	250	2,61
Mobilité terrestre	0	43	58	95	49	4	249	2,65
Etat environnemental	1	6	43	118	76	10	254	3,15
Présence de la Marine, un atout ?	7	15	24	62	87	58	253	3,51

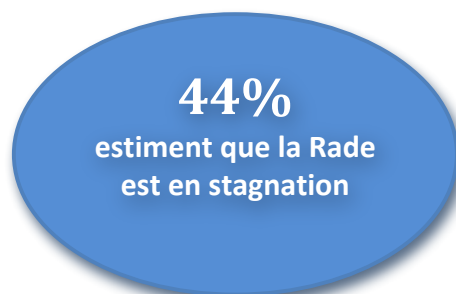
L'appréhension économique du territoire

Aux yeux des élus, à l'heure actuelle, quatre activités principales se détachent nettement comme étant représentatives du territoire. Ainsi, une très large majorité des sondés (8 sur 10) citent entre autre l'activité militaire comme étant la principale activité de « la Rade de Brest ». Egalement, plus d'un sur deux évoque l'importance des activités nautiques au sein de ce territoire. Enfin, plus d'un tiers d'entre eux, respectivement 34,5 et 33,7%, placent la recherche en sciences de la mer et la construction et réparation navale dans les secteurs qui comptent sur le territoire. Notons que les activités de pêche et d'aquaculture sont loin d'être négligées. Toutefois, il est étonnant de voir la faible importance relative accordée aux transports des marchandises et commerces maritimes, toute proportion gardée au tourisme (19,2%) et surtout aux EMR (4,3%) pourtant régulièrement mises en avant par les médias.⁴²

Après avoir interrogés les élus sur la rade aujourd'hui, il était indispensable de se tourner vers l'avenir.

8. Au regard de la trajectoire passée, quelle vision pour l'avenir ?

Les élus restent relativement nuancés vis-à-vis de l'évolution économique de la Rade ces 20 dernières années.⁴³ En effet, si plus du tiers des élus la juge en expansion, 44% estiment que la Rade est en stagnation. 15% considèrent même ce territoire en déclin sur la période citée précédemment.

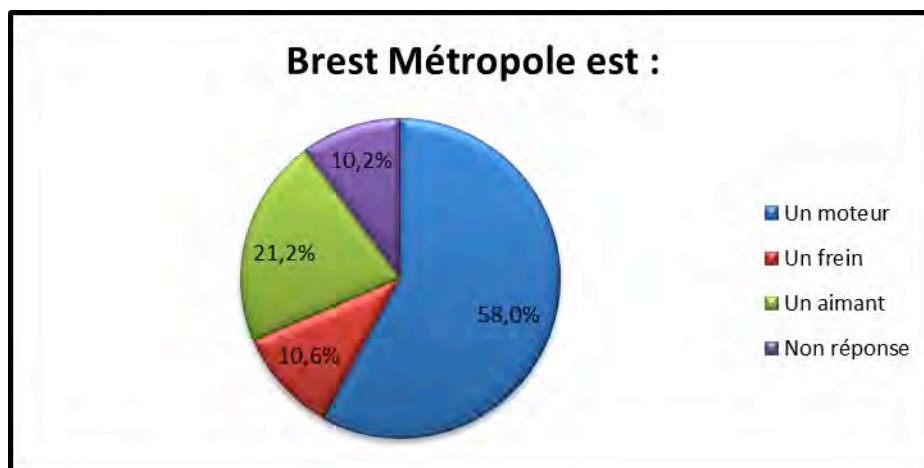


⁴² Cf question 17 : Selon vous, quelles sont les trois activités les plus représentatives de la Rade ?

⁴³ Cf question 27 : Comment jugez-vous l'évolution économique de la Rade ces 20 dernières années ?

Néanmoins, il est intéressant de noter que 8 sondés sur 10 restent positifs concernant l'évolution future de la Rade.⁴⁴ Les élus reconnaissent que Brest Métropole a un rôle important dans le devenir et le développement de ce territoire. Ainsi, près de 6 élus sur 10 estiment que Brest Métropole est un moteur essentiel dans la dynamique de la Rade.⁴⁵

Figure 35. L'influence de Brest Métropole



Il peut être intéressant d'identifier dès à présent les domaines d'avenir auxquels la rade devrait plutôt se tourner à l'avenir selon les élus sondés.⁴⁶

Selon ces derniers **la Rade devrait se tourner**, par ordre croissant, vers **le tourisme, la recherche en science de la mer, les EMR** et vers **les activités nautiques**. La recherche prendrait donc une place importante à l'avenir. Or, pour rappel, le technopole et l'IFREMER n'étaient spontanément que très peu mis en avant par les élus comme étant des lieux ou sites symboliques de la Rade.

Par ailleurs, si **la Défense** apparaît actuellement comme une activité caractéristique de la rade, les élus ne la considèrent **pas comme un domaine d'avenir**. En effet, elle n'apparaît qu'en 6^e position pour les élus sondés. *A contrario*, le tourisme initialement peu mis en avant devrait selon eux occuper une place primordiale pour le développement futur de la rade.

⁴⁴ Cf question 60 : Comment voyez-vous l'évolution de la Rade dans 15 ans ?

⁴⁵ Cf question 28 : L'expression commune est « Rade de Brest ». Comment jugez-vous le rôle de Brest Métropole dans la dynamique de la Rade ?

⁴⁶ Cf question 61 : Selon vous, à l'avenir, vers quels domaine la Rade devrait-elle plutôt se tourner ?

Tableau 11. Les secteurs d'avenirs selon les élus

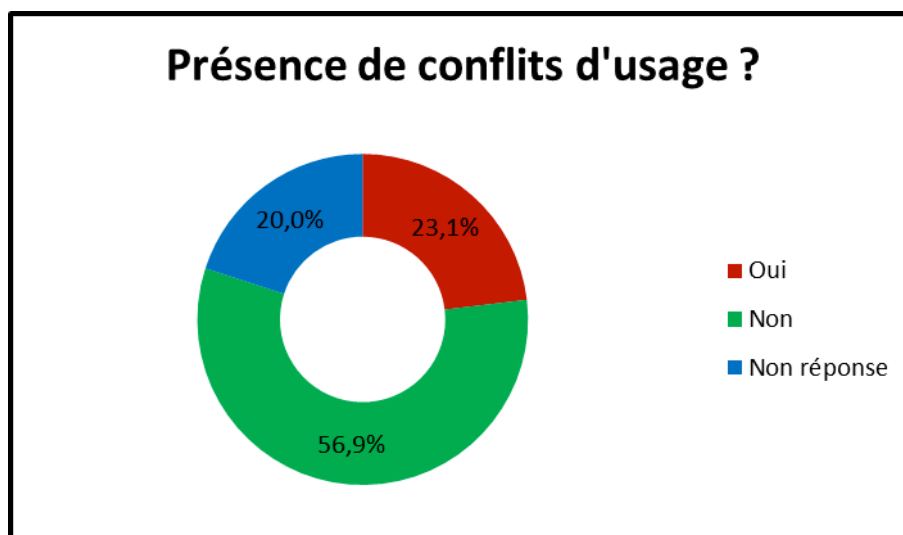
Domaines d'avenir	Fréq.
Autre	0,8%
Pêche professionnelle	4,7%
Non réponse	5,9%
Militaire	7,5%
Transports de marchandises et commerces maritimes	11,0%
Aquaculture et conchyliculture	12,9%
Croisière et navette maritime (îles)	21,2%
Construction et réparation navale	26,3%
Tourisme	43,1%
Recherche en sciences de la mer	45,5%
Energie Marine Renouvelable (EMR)	45,5%
Activités nautiques	53,7%
Total	

Le militaire,
perdure un
souvenir
Le tourisme,
porteur d'avenir

9. Vers une gouvernance adaptée aux spécificités du territoire ?

Pour plus de 20% des élus sondés, leur commune a déjà été confrontée à des conflits d'usages dus à la proximité de la Rade.⁴⁷ Par ailleurs, il convient de préciser que cette question a été à l'origine d'un taux de non réponse important. Cela peut notamment s'expliquer par une méconnaissance du sujet ou encore par une simple volonté de ne pas y répondre.

Figure 36. La proportion des conflits d'usages en « Rade de Brest »



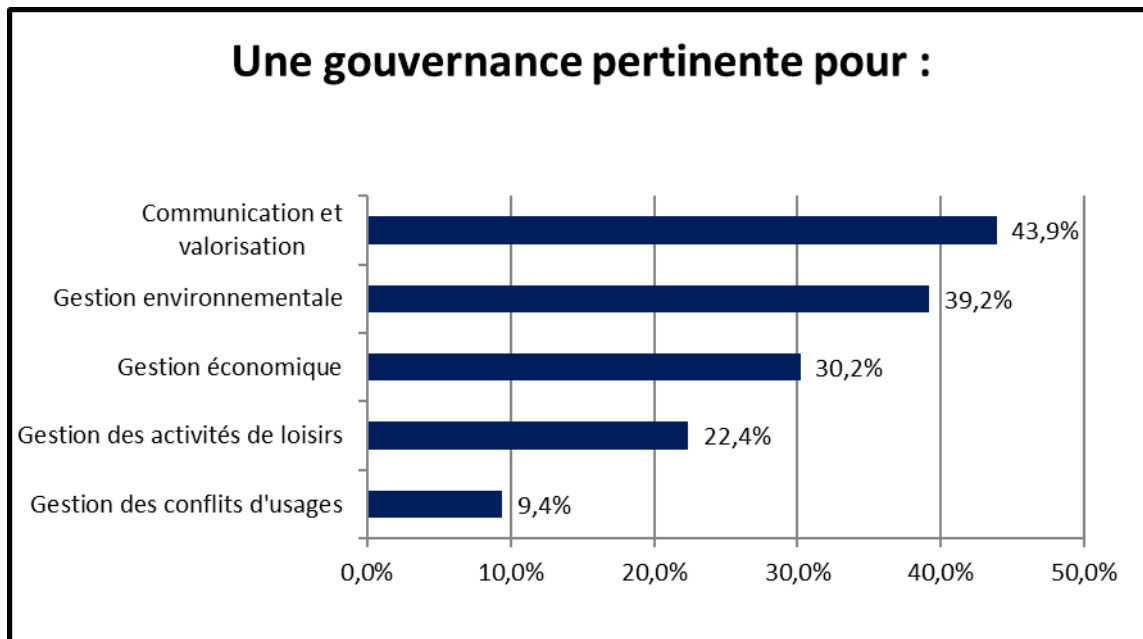
Il est intéressant de constater que **74% des élus interrogés** nous informent qu'**une gouvernance spécifique et adaptée aux enjeux de la Rade serait pertinente** notamment pour une meilleure

⁴⁷ Cf question 49 : Votre commune a-t-elle déjà été confrontée à des conflits d'usage dus à la proximité de la Rade ?

communication et valorisation du territoire. Cela peut être corrélé à la volonté des élus de voir la Rade se tourner vers le tourisme à l'avenir.⁴⁸

Par ailleurs, la majorité des élus ayant répondu négativement à l'instauration d'une gouvernance l'ont fait par crainte d'ajouter « une couche au mille feuilles administratif ».⁴⁹

Figure 37. Les domaines de gouvernance pertinents pour les élus



Moins de 10% des élus pensent notamment que la structure devrait servir à la résolution des conflits. Cette gouvernance devrait donc se borner à être un outil stratégique pour le territoire.

Pour rappel, près d'un élu sur deux met actuellement en avant une ou des participations à des réflexions collectives en lien avec la Rade de Brest. La mise en place d'une gouvernance pourrait ainsi permettre d'instaurer une lisibilité commune à l'échelle du territoire. Elle permettrait aussi de fédérer l'ensemble des acteurs à travers des projets communs tournés vers l'économie ou l'environnement. En effet, la nécessité d'une gouvernance vis-à-vis de la gestion économique et environnementale est respectivement citée dans 39 et 30% des cas.

Pour conclure, il peut être intéressant de retracer les faits saillants issus de cette analyse. Les « nuages de mots » sont ainsi intéressants pour apporter une vision globale de ce territoire.⁵⁰

À cet effet, les élus restent relativement descriptifs dans leur propos au début du questionnaire. Les notions de paysages remarquables, nautisme, d'espace maritime sont ainsi mis en évidence. Il

⁴⁸ Cf question 63 et 65 : Selon vous, une gouvernance spécifique et adaptée aux enjeux de la Rade serait-elle pertinente ? Si oui, précisez

⁴⁹ Cf question 64 : Si non, pourquoi ?

⁵⁰ Cf question 7 et 72 : Spontanément, que vous évoque la rade en 3 mots ou expressions ?

est intéressant de s'apercevoir qu'à la fin du questionnaire, les élus sont plus élogieux vis-à-vis de la rade et adoptent des propos plus tournés vers l'avenir. En effet, si la notion d'espace est surtout mise en exergue dans un premier temps, la Rade apparaît plutôt comme un territoire à la fin de l'enquête via 6 termes ou expressions importants : « poumon économique, cadre de vie, réel atout, patrimoine historique, levier de développement, territoire de projet, environnement à préserver, interface terre-mer ». Le terme « tourisme » prend également plus d'importance démontrant une prise de conscience du potentiel touristique de la « Rade de Brest ».

Dans une moindre mesure, la notion de contrainte est spontanément citée au début et à la fin de l'enquête à travers les notions d'inaccessibilité, de pollution, de méconnaissance, de conflits d'usages ou encore de contraintes réglementaires.

Figure 38. La Rade en 3 mots selon les élus (début du questionnaire)



Figure 39. La Rade en 3 mots selon les élus (fin questionnaire)



De la même façon, une large description de la Rade est effectuée par les étudiants au début de l'enquête à travers notamment les notions de « mer », « bateaux », « paysages remarquables » ou encore « d'espace maritime ». Il est également intéressant de s'apercevoir que les étudiants associent largement la Rade à la « Marine Nationale » et à « un territoire de contraintes ».

De plus, si la Rade semble être un territoire méconnu aux yeux de certains d'étudiants, elle reste pour beaucoup rattachée à un vaste terrain de jeux nautiques et plus largement à un lieu de loisirs.

À la fin de l'enquête, les étudiants prennent conscience que la rade n'est pas qu'un simple espace maritime et mettent plus en exergue la diversification des activités : tourisme, pêche, commerce, nautisme, etc. Si la Rade reste un territoire assez méconnu, une majorité la considère comme un réel atout et comme un espace à préserver. Ainsi, à l'image de la conclusion effectuée auprès des élus, l'idée de territoire à développer apparaît clairement pour les 371 étudiants sondés.

Figure 40. La Rade en 3 mots selon les étudiants (début du questionnaire)



Figure 41. La Rade en 3 mots selon les étudiants (fin du questionnaire)



Quelques points saillants à retenir à ce niveau de l'analyse de l'enquête réalisée auprès des élus :

- Il existe pour une majorité d'élus un réel sentiment d'appartenance à un territoire partagé et commun : « la Rade de Brest ».
- Les « élus de la Rade de Brest » pensent que leur territoire jouit d'une visibilité et reconnaissance au moins au niveau national.
- La Rade, perçue comme un espace remarquable, offre un cadre et une qualité de vie qu'il convient de préserver.
- L'empreinte de l'activité militaire est aujourd'hui encore fortement ancrée sur ce territoire
- Il semblerait qu'il existe désormais une prise de conscience de l'atout que représente la Rade pour les territoires littoraux et du potentiel de développement commun et d'attractivité dont elle pourrait être le vecteur.
- Une volonté commune paraît aujourd'hui se dégager pour orienter davantage les activités de la Rade vers le tourisme et les loisirs.
- Sans négliger les secteurs d'activités traditionnels, il importe désormais d'infléchir la trajectoire de la Rade vers des secteurs jugés d'avenir tels les EMR et la recherche en sciences de la Mer.
- Des conflits d'usage entre acteurs de ce territoire demeurent une réalité sans réelle vision objective globale.
- Une gouvernance semble aujourd'hui à inventer afin de répondre globalement aux enjeux spécifiques de ce territoire singulier.

Section 2. Etude de sous territoires

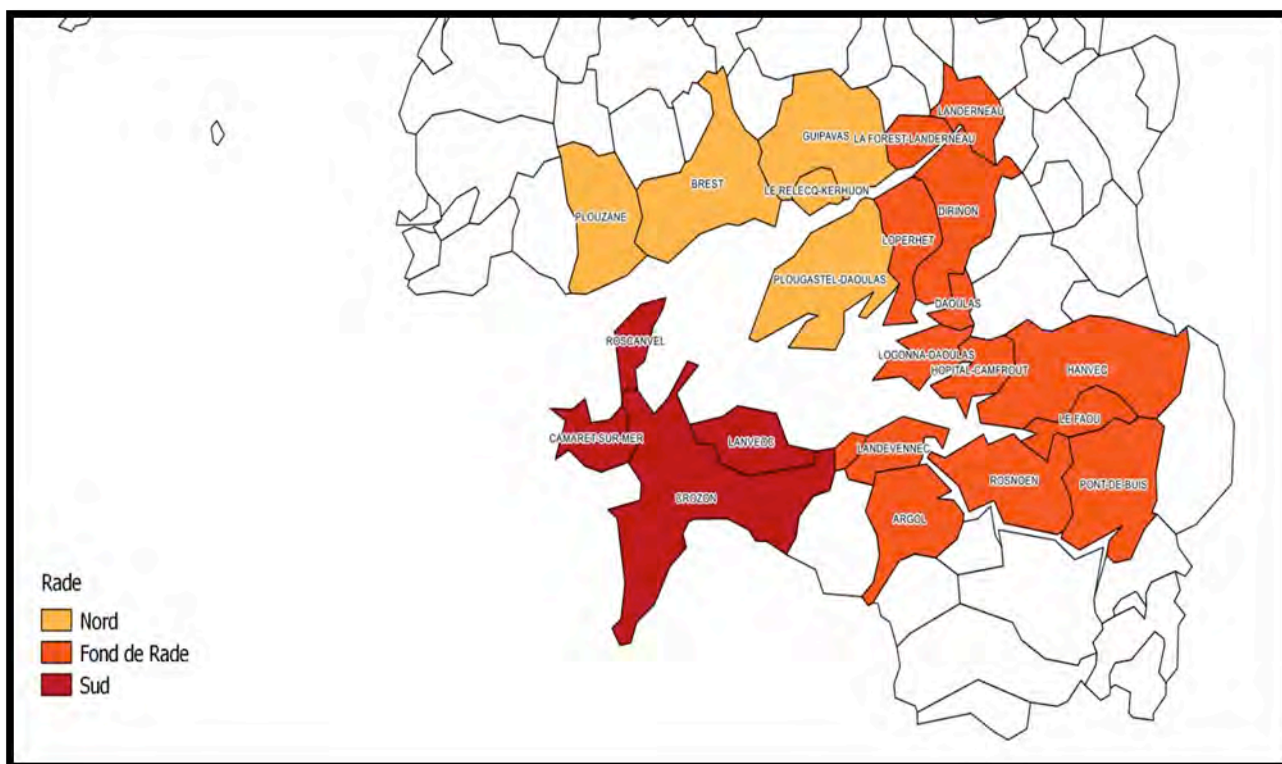
Dans le cadre de l'étude, une analyse par sous territoire a été effectuée⁵¹. Ces derniers ont été établis par le groupe exploratoire au regard de notre diagnostic initial du territoire d'étude (22 communes) qui pouvait laisser entrevoir des visions différentes au sein de la Rade.

Ainsi, suite à nos recherches préalables, a été émise l'hypothèse que la Rade de Brest serait possiblement décomposée en trois territoires de réalités sociaux-économiques distinctes :

- Le Nord de la Rade : Plouzané, Brest, Guipavas, Le Relecq-Kerhuon, Plougastel-Daoulas
- Le Sud de la Rade : Camaret-sur-Mer, Roscanvel, Lanvéoc, Crozon
- Le Fond de Rade : La Forest-Landerneau, Landerneau, Dirinon, Loperhet, Daoulas, Logonna-Daoulas, Hôpital-Camfrout, Hanvec, Le Faou, Rosnoën, Pont-de-Buis lès Quimerc'h, Argol, Landévennec

Le but de cette démarche était de répondre à ces questions : La Rade de Brest est-elle un territoire ayant une cohérence propre ? Les sous territoires préalablement établis sont-ils pertinents ?

Figure 42. Découpage des sous-territoires

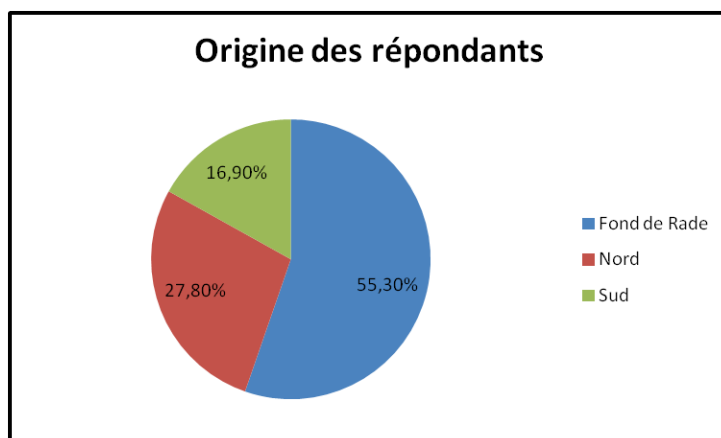


⁵¹ Vous trouverez les tableaux, graphiques et cartes de l'analyse « sous territoires » en annexe X

1. Les élus répondants, quelle origine ?

Avant d'entamer précisément l'analyse, il convient de préciser l'origine des répondants. Ainsi, sur 100 élus sondés, près de 55 proviennent du Fond de Rade, 28 du Nord et 17 du Sud du territoire.

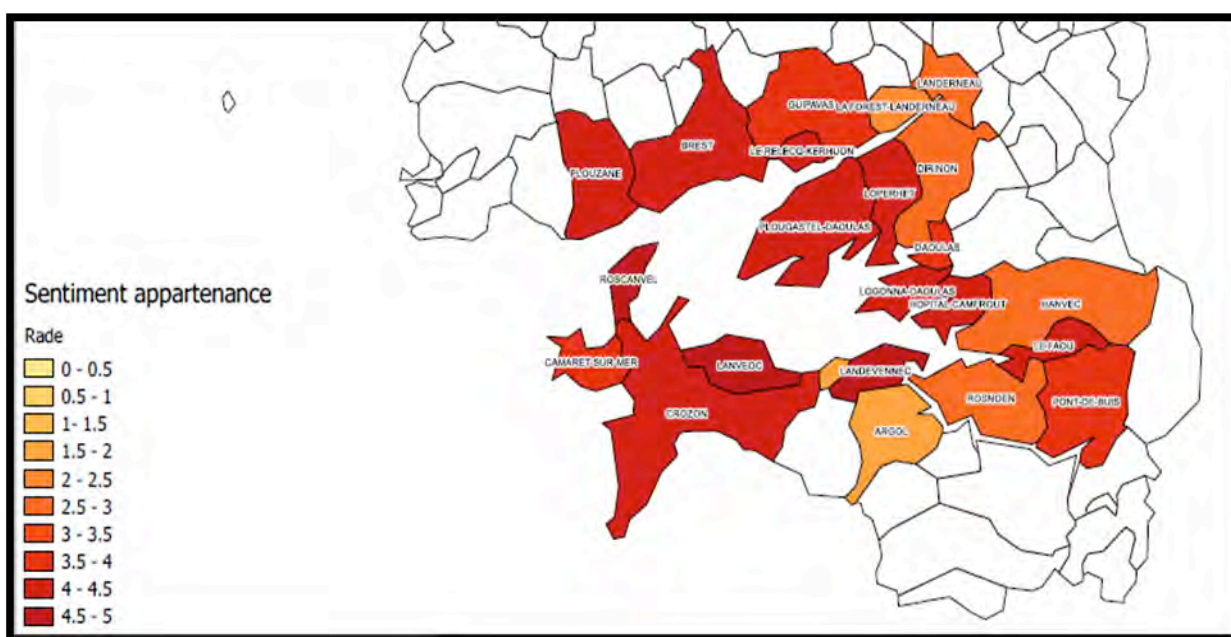
Figure 43. Origine des répondants



2. Un même sentiment d'appartenance ?

Comme évoqué au sein de l'analyse globale, les élus sont attachés à la Rade. Il peut toutefois être intéressant d'évaluer les éventuelles disparités existantes entre les sous territoires. Ainsi, si le Nord et le Sud affirment leur fort sentiment d'appartenance (moyennes respectives égales à 4 et 4,43) à la « Rade de Brest », sur les communes du Fond de Rade, cette appartenance est plus nuancée. Effectivement, ce « sous-territoire » l'évalue à 3,53. La situation géographique le long des fleuves de l'Elorn et de l'Aulne est à l'origine du contraste entre ces communes.

Figure 44. Carte du sentiment d'appartenance



Une vision identique du périmètre de la Rade ?

Il est intéressant de noter que la vision du périmètre de la Rade est globalement partagée par les sous-territoires.

Voir les cartes en annexe 6

Le fond de Rade... plus que jamais partie prenante !

Tableau 12. Le taux de participation selon les « sous territoires »

Sous-Territoire	Nb. Cit.	Fréq.	Nombre d'élus	Taux de participation%
Nord de la Rade	71	27,8%	187	38,0%
Sud de la Rade	43	16,9%	85	50,6%
Fond de Rade	141	55,3%	261	54,0%
Total	255	100%	533	47,8%

Il peut donc paraître étonnant de constater que le Fond de Rade affiche un taux de participation exploitable à l'enquête supérieur aux deux autres territoires d'étude.

En effet, 54% des élus du Fond de Rade ont répondu favorablement à notre démarche contre 50 et 38% pour respectivement le Sud et le Nord de la Rade. Cela prouve ainsi l'intérêt porté par les élus du Fond de Rade à ce territoire. Ces constats marquent notamment une volonté importante de ces élus de se faire entendre à travers l'étude. En tout état de cause, la Rade ne semble pas être un non sujet sur le territoire. En effet, près de 88% des élus sondés notent un réel intérêt à l'étude réalisée. Ce territoire singulier serait-il sous valorisé à leurs yeux ?

3. L'empreinte de la Rade diffère-t-elle selon les sous-territoires ?

L'empreinte de la Rade est multiple, à la fois historique, géographique et volontariste.

Historique

L'analyse a démontré une appréhension commune du territoire de la part des élus. Il existe ainsi une forte Histoire commune. L'ensemble des sondés cite ainsi la naissance des infrastructures portuaires (Arsenal), l'ouverture d'Océanopolis et les Fêtes maritimes comme étant caractéristiques du patrimoine matériel et immatériel de la Rade. Dans un second temps, les élus sondés semblent mettre en exergue des faits qui sont propres à leur sous-territoire. Ainsi, les élus du Sud affirment notamment que l'inauguration de l'école navale est un fait majeur de l'Histoire de la Rade, ceux du Nord mettent plutôt en avant la création du Polder alors que la création de la première classe de Mer est plus largement citée en Fond de Rade.

Géographique

Sur le plan géographique, l'ensemble des élus élaborent le même diagnostic du territoire d'étude. Ainsi, pour l'ensemble des communes, la Rade présente des avantages similaires. Elle offre un cadre de vie de qualité, un espace favorable pour les activités nautiques et une vitrine pour la

valorisation de l'image des communes. Cette convergence se traduit également dans leurs visions de l'état environnemental, écologique ainsi que sur l'empreinte de la Rade, globalement bien perçus par les différents élus qu'ils soient du Nord, du Fond de Rade ou du Sud.

Même si un tiers des élus du Nord et du Fond de Rade ne notent « aucun désavantage » à être une commune de la Rade, de multiples causes sont tout de même évoquées au fait de considérer ce « plan d'eau » comme un inconvénient. Les élus du Nord et du Fond de Rade mettent ainsi le prix du foncier comme étant une contrainte importante. Ceux du Sud pointent quant à eux des difficultés concernant l'accessibilité (accès aux soins, à la culture et à l'enseignement).

Seule la mobilité maritime apparaît comme un point de divergence entre les élus des sous-territoires. En effet, cette caractéristique semble perçue comme un frein au Sud et en Fond de Rade et comme une réelle problématique sur ces territoires. Au contraire, la mobilité maritime est jugée bonne au Nord de la Rade. Cela illustre les nombreuses discussions qui ont eu lieu autour du projet d'augmentation des liaisons quotidiennes entre le Fret et le Nord de la Rade.

- Volontariste

Toutefois, la Rade n'est pas un territoire totalement homogène, quelques spécificités subsistent pour chaque « sous territoires ». L'empreinte de la Rade résulte également d'un processus volontariste. Son impact dépend essentiellement de la volonté des élus de se l'approprier pour en faire un vecteur d'attractivité territoriale. Or, l'étude démontre une divergence sur cet aspect et met en exergue des « sous-territoires ».

En effet, il semble exister des disparités non négligeables dans la mise en place de projets en lien avec la « Rade de Brest ». En effet, 7 élus sur 10 au Sud et un peu plus de la majorité au Nord du territoire mettent en avant « une Rade vecteur de projets » sur leur commune. Or, ils ne sont moins de 40% en Fond de Rade à aller dans ce sens. Cette divergence se vérifie aussi au niveau de l'attractivité de la Rade pour les « sous-territoires ». En effet, 76% des élus du Nord et du Sud signalent une réelle attractivité de « la Rade de Brest » sur leur territoire contre 45% des sondés du Fond de Rade.

4. Une Rade qui rayonne économiquement sur l'ensemble du territoire ?

Les trois « sous-territoires » pensent tirer pleinement profit de la Rade pour développer leur économie. Ainsi, en moyenne, 70% des sondés signalent sur leur commune la présence d'activités économiques en lien avec la Rade. Toute proportion gardée, l'empreinte économique de ce territoire littoral reste bien plus marquée au Sud du territoire.

De manière générale, les élus s'accordent sur les différentes activités les plus représentatives de la « Rade de Brest » telles que la Défense, les activités nautiques et la réparation navale. Néanmoins, pour les activités secondaires, certaines divergences apparaissent au niveau du système productif spécifique au territoire des élus. En effet, les activités de l'aquaculture et conchyliculture sont

principalement mise en avant par le Fond de Rade alors que pour le Nord et le Sud, ce sont la recherche en sciences de la mer et le tourisme qui sont principalement mis en avant.

5. La Rade, vers une gouvernance commune ?

De manière générale, la Rade n'apparaît pas comme une source de conflits d'usage aux yeux de la majorité des élus sondés (57%). Néanmoins, il existe de fortes disparités entre les sous-territoires. Ainsi, si sur 100 élus du Sud de la Rade, seulement 9 signalent avoir été confronté à des conflits d'usages sur leur commune, ils sont près de 3,5 fois plus nombreux à en mettre en évidence au Nord du territoire.

Pour rappel, seulement 20% des élus signalent que leurs communes ont déjà participé à une réflexion collective en lien avec la « Rade de Brest ». A cet effet, 74% des élus souhaitent en majorité l'instauration d'une gouvernance permettant de répondre aux enjeux spécifiques du territoire. Cela se vérifie notamment au Nord et Fond du territoire. Dans une moindre mesure, les élus du Sud restent plus mitigés avec un taux de non réponse important à cette question. Cela peut s'interpréter par une relative indécision de ces derniers, qui resteraient donc à convaincre pour la mise en place d'une gouvernance commune à l'échelle du territoire.

Les élus mettent en avant une convergence dans les domaines de la gouvernance escomptée. Seule la gestion environnementale est source de divergence entre le Nord et le Sud. Pourtant, comme évoqué dans l'analyse globale, cette dernière est le 2^{ème} domaine de gouvernance souhaité par les élus.

Les élus des trois « sous-territoires » affirment que la Rade n'exploite pas suffisamment son potentiel. Par conséquent, la majorité des sondés prennent ainsi conscience du potentiel de ce territoire singulier et restent positifs concernant l'évolution future de la Rade. Les sondés s'accordent par ailleurs sur les secteurs d'activités sur lesquelles, la Rade devrait plutôt se tourner à l'avenir. Cela démontre des enjeux similaires pour l'ensemble du territoire et justifie leur volonté de mettre en place une gouvernance pour la « Rade de Brest ».

Le Nord, le Sud, le Fond de Rade : Entre convergence et divergence

Points de divergence :

- Le Nord et le Sud affirment leur appartenance à la Rade. Cela est à nuancer pour le Fond de Rade et ses communes fluviales.
- Une appropriation moindre du Fond de Rade pour faire de la « Rade de Brest » un vecteur d'attractivité territoriale.
- Les élus adoptent un regard différent sur la mobilité maritime jugée satisfaisante au Nord, elle est une contrainte pour le Fond de Rade et le Sud.
- Il existe des disparités importantes concernant la présence des conflits d'usages sur les « sous-territoires ».

Points de convergence :

- Une perception commune du point de vue historique et géographique.
- Le plan d'eau contribue au développement économique au Nord, au Sud et en Fond de Rade.
- L'appréhension des activités économiques de la Rade est similaire sur l'ensemble du territoire.
- Une prise de conscience commune semble se dégager pour exploiter davantage le potentiel de la « Rade de Brest ».
- L'idée d'instaurer une gouvernance semble bien accueillie par l'ensemble des élus pour répondre aux enjeux du territoire.

Section 3. Analyse du questionnaire étudiant et regards croisés avec les élus

En complément de notre enquête auprès des élus, un questionnaire a été réalisé pour les étudiants afin d'apporter une valeur ajoutée à la commande. Cette étude, plus concise que celle des élus, reprend les principales questions du questionnaire élu, elle permet ainsi d'avoir un regard croisé entre les élus et les étudiants sur la question de la Rade. Une analyse de 371 questionnaires étudiants, présentée ci-dessous a ensuite été élaborée.

1. Le profil de « l'échantillonnage étudiant »

Une part importante des étudiants ayant répondu au questionnaire (41%) déclare résider dans le Pays de Brest depuis moins de 2 ans⁵², ce qui peut impliquer une connaissance du territoire assez limitée. Cependant le deuxième pourcentage le plus important (28,8%) correspond lui à un nombre d'années de résidence supérieur à 12 ans. En moyenne, les étudiants interrogés résident depuis sept ans sur le Pays de Brest, ce qui suggérerait une relativement bonne représentation, par ceux-ci, de la Rade de Brest.

Figure 45. Date de résidence dans le Pays de Brest



2. La Rade aujourd'hui...

Une des premières questions posées aux étudiants était la suivante : « Pour vous, la Rade, c'est d'abord : »⁵³. Près d'un quart des étudiants n'a pourtant pas réussi à qualifier la Rade ! Comme cela sera confirmé plus après, il semble que cet « espace » souffre d'une réelle méconnaissance de la part des étudiants. Néanmoins, une majorité d'entre eux considère la Rade comme un espace récréatif. En effet, pour respectivement 23,2% et 12,9% des étudiants, la Rade

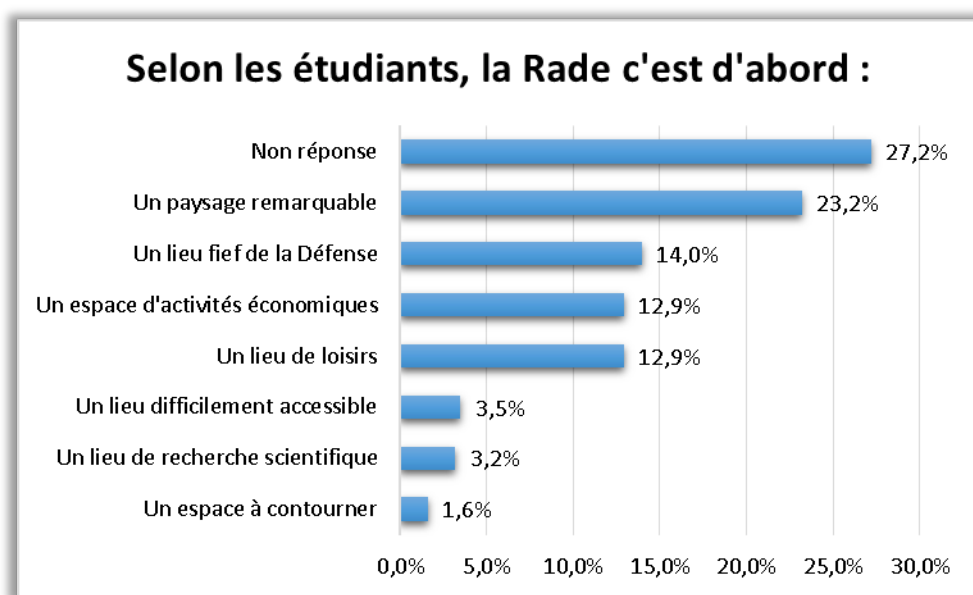
⁵² Cf question 4 (Questionnaire étudiants) : « Depuis quand habitez-vous dans le Pays de Brest ? »

⁵³ Cf question 6 (Questionnaire étudiants) : « Pour vous, la Rade c'est d'abord »

est d'abord considérée comme « un paysage remarquable » et « un lieu de loisirs ». Elle est ensuite perçue comme espace économique composé d'« un lieu fief de la défense » (14%) et d'« un espace d'activités économiques » (12,9%). La Défense ne se démarque donc pas distinctement des autres activités présentes sur la Rade sur cette question.

Il est également intéressant de signaler le fait que les étudiants ne considèrent pas la Rade comme un lieu de recherche scientifique (3.2%). C'est, en effet, paradoxal qu'ils n'intègrent pas cette caractéristique alors que Brest communique largement sur son statut de « capitale de la recherche maritime » et sur le secteur de la « Blue Economy ».

Figure 46. L'opinion géographique de la « Rade de Brest »



Par ailleurs, à la question relative aux trois activités les plus représentatives de la Rade⁵⁴, la Défense apparaît loin en tête des autres activités, ce secteur est ainsi mis en avant par plus de 60% des étudiants. Cependant, dans la question analysée précédemment, seulement 14% des étudiants considèrent la Rade comme étant un « territoire fief de la défense ». Par conséquent, la Rade reste, dans l'esprit des étudiants, fortement impactée par les activités de la Marine nationale même si le territoire de la Rade n'est pas monopolisé par la Défense.

La seconde activité la plus représentative est le nautisme, citée par 41% des étudiants.

Par ailleurs, il est intéressant de souligner que les étudiants mentionnent de manière fréquente deux des trois activités du port de commerce, à savoir la réparation navale (pour 33% des étudiants) et le transport de marchandises (pour 35%).

⁵⁴ Cf question 9 (Questionnaire étudiants) : « Selon vous, quelles sont les 3 activités les plus représentatives de la Rade ? »

Tableau 13. Les activités représentatives de la « Rade de Brest »

3 activités représentatives	Nb.cit	Fréq.
Non réponse	38	10,2%
Militaire	239	64,4%
Activités de pêche	76	20,5%
Activités nautiques	152	41,0%
Plongée	20	5,4%
Construction et réparation navale	123	33,2%
Aquaculture et conchyliculture	7	1,9%
Recherche en sciences de la mer	72	19,4%
Energie Marine Renouvelable (EMR)	12	3,2%
Transports de marchandises et commerces maritimes	129	34,8%
Tourisme	75	20,2%
Croisière et navette maritime (flès)	40	10,8%
Autre	1	0,3%
Total	371	

En ce qui concerne le parallèle entre les élus et les étudiants, on constate une distorsion quant à la place de la recherche en sciences de la mer. En effet, cette activité arrive en 3^{ème} position des activités les plus représentatives de la Rade pour les élus, tandis qu'elle ne se classe qu'au 7^{ème} rang pour les étudiants (avec une différence de 15.1 points).

À l'inverse, l'activité « transport de marchandises et commerces maritimes » considérée comme la 8^{ème} activité pour les élus, est classée 3^{ème} par les étudiants, avec une différence de 18.7 points. La dernière différence que l'on peut constater concerne l'activité d'aquaculture et conchyliculture qui est citée dans seulement 1.9% des cas pour les étudiants (17.6% pour les élus). Cela peut s'expliquer par le fait que cette activité n'est présente que dans le fond de Rade, or les étudiants ont plutôt une vision « nordiste » du territoire. Notons cependant que si l'aquaculture est très peu citée, la pêche l'est davantage, ces deux activités combinées (22,4%) deviennent alors un secteur non négligeable sur le territoire. Mais ce pourcentage reste bien inférieur à celui des élus qui s'élève à 41,9%.

Ce parallèle entre les élus et les étudiants permet de faire ressortir une vision plutôt traditionnelle des activités de la Rade du côté des étudiants alors que les élus vont davantage avoir un regard tourné vers des activités dites « d'avenir ».

Pour aller plus loin, les élus et les étudiants ont été amenés à évaluer plusieurs caractéristiques de la Rade aujourd'hui ; son état environnemental⁵⁵, l'exploitation de son potentiel⁵⁶ et enfin la présence de la Marine en tant qu'atout⁵⁷. En confrontant les réponses données par les élus et par les étudiants, il apparaît une différence d'appréciation quant à la qualité environnementale de cet

⁵⁵ Cf question 11 (questionnaire étudiants) : « Selon vous, sur une échelle de 0 à 5, comment estimez-vous l'état environnemental et écologique de la Rade ? »

⁵⁶ Cf question 12 (questionnaire étudiants) : « Selon vous, comment est aujourd'hui, exploité le potentiel de la Rade ? »

⁵⁷ Cf question 13 (questionnaire étudiants) : « Pour vous, la présence de la Marine dans la Rade est plutôt un atout : »

espace maritime. Les élus la jugeant plutôt bonne (avec une moyenne de 3,15) tandis que les étudiants sont plus sceptiques sur son état (2,71).

La présence de la Marine nationale apparaît pour ces deux types d'acteurs comme étant un atout (moyenne de 3,51 pour les élus et 3,65 pour les étudiants). Par ailleurs, il convient de s'interroger sur les possibles freins au développement du territoire car les personnes sondées estiment que le potentiel de la Rade n'est à ce jour pas suffisamment exploité. En effet la moyenne est respectivement de 2,61 pour les élus et 2,86 pour les étudiants.

Figure 47. Regard croisé élu/étudiant

Regard croisé élu/étudiant (en nombre de citations)								
État environnemental	0	1	2	3	4	5	Total	Moyenne
Élus	1	6	43	118	76	10	254	3,15
Étudiants	4	24	98	158	52	4	340	2,71
Exploitation du potentiel de la Rade	0	1	2	3	4	5	Total	Moyenne
Élus	2	24	79	110	35	0	250	2,61
Étudiants	5	20	74	152	66	9	326	2,86
Présence de la Marine comme un atout	0	1	2	3	4	5	Total	Moyenne
Élus	7	15	24	62	87	58	253	3,51
Étudiants	10	8	30	71	145	77	341	3,65

Considérez-vous la Rade comme un facteur d'attractivité ?⁵⁸



Les étudiants, considèrent en grande majorité (83,8%) que la Rade est un facteur d'attractivité pour le territoire. En comparaison, seulement 59,2% des élus rejoignent cette idée.

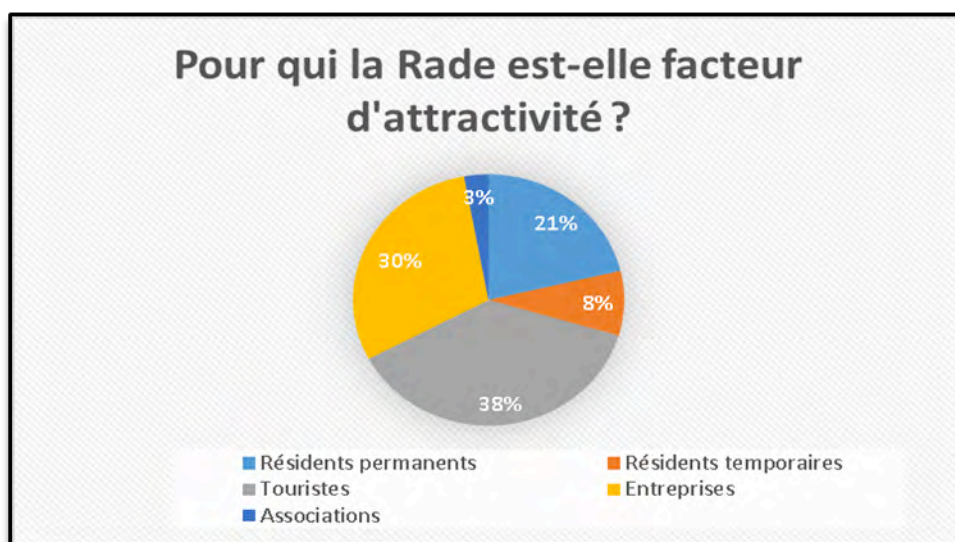
Les étudiants semblent avoir une vision relativement économique de la Rade. En effet, ils estiment qu'elle attire en priorité les touristes (45,3%) et les entreprises (35,9%)⁵⁹. Les élus ont quant à eux une appréhension davantage résidentielle (36,1% pour les résidents permanents) et touristique (35,7%)⁶⁰.

⁵⁸ Cf question 15 (questionnaire étudiants) : « Selon vous, la Rade est-elle un facteur d'attractivité pour le territoire ? » et question 36 (questionnaire élus) : « Selon vous, la Rade est-elle un facteur d'attractivité pour votre commune ? »

⁵⁹ Cf question 16 (questionnaire étudiants) : « si oui, pour qui : »

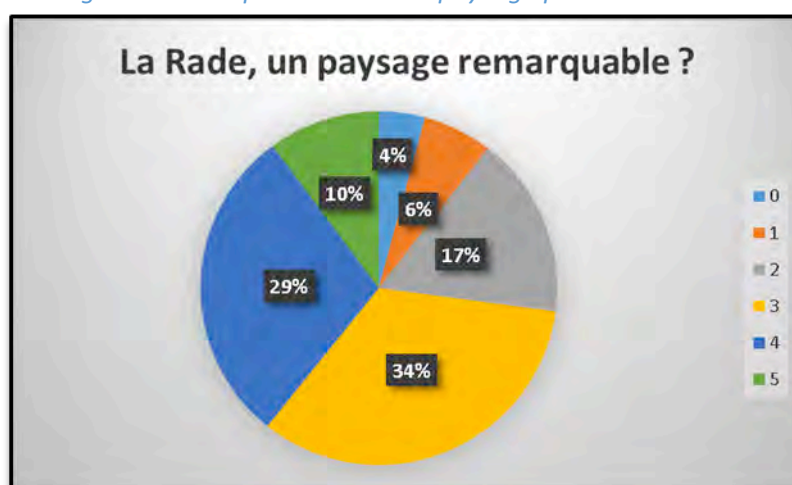
⁶⁰ Cf question 37 (questionnaire élu) : « si oui, pour qui : »

Figure 48. L'attractivité de la Rade par type d'acteur



Les étudiants ont également apprécié le paysage de la Rade, celui-ci est majoritairement jugé comme étant un espace attrayant avec une moyenne de 3,08⁶¹. En effet, 73% des étudiants qualifient la Rade comme un « paysage remarquable » qui se différencie d'un espace commun du littoral breton.

Figure 49. La représentation du paysage par les étudiants



Bien que la Rade soit jugée comme un paysage remarquable, une majorité des étudiants (57.7%)⁶² considère que la Rade ne devrait pas postuler au « Club des plus belles baies du Monde ». Le fait de ne pas vouloir l'inscrire à ce club ne signifie pas forcément que les étudiants aient une image négative du paysage de la Rade, cela peut aussi vouloir dire qu'ils n'y voient pas d'intérêt.

⁶¹ Cf question 18 (questionnaire étudiants) : « Sur une échelle de 0 à 5, comment estimez-vous le paysage de la Rade ? (en sachant que 0 correspond à un espace commun au reste du littoral breton et 5 à un espace particulièrement remarquable) »

⁶² Cf question 20 (questionnaire étudiants) : « Selon vous, la Rade devrait-elle postuler au « Club des plus belles baies du Monde » ? »

Contrairement aux étudiants, les élus sont très largement favorables (73,3%)⁶³ à l'inscription de la Rade au « Club des plus belles baies du Monde ». Ils sembleraient qu'ils y voient une opportunité d'améliorer la visibilité et l'attractivité du territoire.

Il est également intéressant de comparer le paysage à l'attractivité du territoire, en effet, ces deux réponses se corrèlent. Les étudiants jugeant le paysage remarquable vont considérer que la Rade est un facteur d'attractivité pour le territoire, l'inverse se vérifie également. Par conséquent, le paysage serait un des éléments de l'attractivité de la « Rade de Brest », la préservation du paysage apparaît donc comme un enjeu primordial pour l'attractivité du territoire.

Lorsque nous croisons la question « Pour vous, la Rade c'est d'abord : » à celle relative à l'attractivité, il est intéressant d'observer que 37% des étudiants ne considérant pas la Rade comme un facteur d'attractivité ont répondu que celle-ci était d'abord un lieu fief de la défense. Notons également que les étudiants ne considérant pas la Rade comme un facteur d'attractivité pour le territoire ont davantage tendance à considérer la Rade comme « un espace à contourner » et « un lieu difficilement accessible ».

Tableau 14. Considération de la Rade comme facteur d'attractivité en fonction de l'opinion géographique

Géographie	Un lieu de loisirs	Un espace à contourner	Un lieu fief de la défense	Un lieu de recherche scientifique	Un paysage remarquable	Un espace d'activités économiques	Un lieu difficilement accessible	Total
Facteur attractivité								
Oui	18,0%	1,7%	16,7%	4,7%	33,9%	19,3%	4,3%	100%
Non	14,8%	7,4%	37,0%	3,7%	11,1%	11,1%	11,1%	100%
Total	17,7%	2,3%	18,8%	4,6%	31,5%	18,5%	5,0%	100%

La Rade, un endroit connu en France ?⁶⁴



Seulement 35.3% des étudiants ont le sentiment que la « Rade de Brest » est un endroit connu en France. Cela confirme une hypothèse évoquée précédemment, à savoir que les étudiants ont eux-mêmes une méconnaissance de l'espace géographique de la Rade.

Le croisement des données avec les élus fait ressortir un constat sans équivoque sur le rayonnement de la Rade de Brest. En effet, 73% des élus pensent que cette dernière est un

⁶³ Cf question 59 (questionnaire élus) : « Selon vous, la Rade devrait-elle postuler au « Club des plus belles baies du Monde » ? »

⁶⁴ Cf question 19 (questionnaire étudiants) et question 67 (questionnaire élus)

endroit connu en France. Cependant, un tel écart entre les étudiants et les élus nous amène à nous demander si les élus n'auraient pas une vision trop embellie de leur territoire.

Un nuage de mots a été réalisé à partir des réponses données par les étudiants à la question des « 3 lieux caractérisant le mieux la Rade »⁶⁵. Les lieux les plus cités se situent presque tous sur la ville de Brest, à l'image d'« Océanopolis », du « Port de commerce », de l'« Arsenal » ou encore du « Moulin Blanc ». La partie sud et le fond de Rade ne sont que très peu représentés par rapport au résultat obtenu pour les élus.

Un tel écart s'explique par le fait que la grande majorité des étudiants réside à Brest. Cependant, cela peut également s'expliquer par une méconnaissance globale de l'ensemble de la Rade de la part des étudiants. Cette question a été à l'origine d'un taux de non réponse important (28%). Cette méconnaissance contraste ainsi avec le point de vue des élus sondés sur la visibilité de la Rade, présenté ci-dessus.

Figure 50. Les lieux symboliques de la « Rade de Brest »

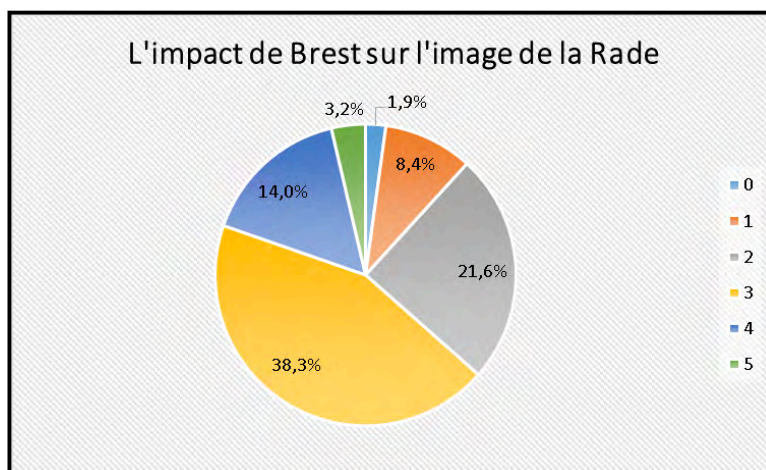


⁶⁵ Cf question 8 (questionnaire étudiants) : « Pour vous, quels sont les 3 lieux ou sites qui caractérisent le mieux la Rade ? »

Par ailleurs, il a été demandé aux étudiants d'évaluer l'impact de la ville de Brest sur l'image de la Rade, ce dernier est plutôt considéré comme négatif avec une moyenne de 2,73⁶⁶.

La question suivante permettant de justifier la réponse, avance, par exemple, les arguments suivants ; une « ville polluée », une « architecture brestoise peu appréciée » ou encore une ville « pas assez touristique ». Une majorité des étudiants ont jugé le paysage de la Rade comme remarquable (avec une moyenne de 3,08), on peut alors se demander si l'image de la ville de Brest a une influence négative sur le paysage de la Rade (différence des moyennes 3.08 et 2.73).

Figure 51. L'impact de Brest sur l'image de la Rade



Dans la même idée, il est intéressant de noter que 69% des étudiants voyant une évolution positive de la Rade dans les années à venir, jugent que la ville de Brest a une image positive sur celle de la Rade. À l'inverse, parmi les étudiants qui ont une vision négative de la Rade dans le futur, 55% considèrent que l'image de la ville de Brest est néfaste pour l'image de la Rade. Finalement, comme son nom l'indique l'image de la « Rade de Brest » est plus ou moins corrélée à celle de la ville de Brest, qui aujourd'hui possède une image plutôt négative aussi bien pour les personnes issues du Pays de Brest que pour les personnes extérieures au territoire.

Tableau 15. Perception de l'évolution de la Rade en fonction de l'impact de la ville de Brest

Impact de la ville de Brest	0	1	2	3	4	5	Total
Evolution de la Rade							
Plutôt positive	0,9%	9,3%	20,9%	44,4%	19,1%	5,3%	100%
Plutôt négative	7,0%	9,9%	38,0%	33,8%	11,3%	0,0%	100%
Total	2,4%	9,5%	25,0%	41,9%	17,2%	4,1%	100%

⁶⁶ Cf question 21 (questionnaire étudiants) : « Sur une échelle de 0 à 5, comment jugez-vous l'impact de la ville de Brest sur l'image de la Rade ? (0 étant un impact très négatif et 5 un impact très positif) »

Les étudiants et la pratique de la Rade :

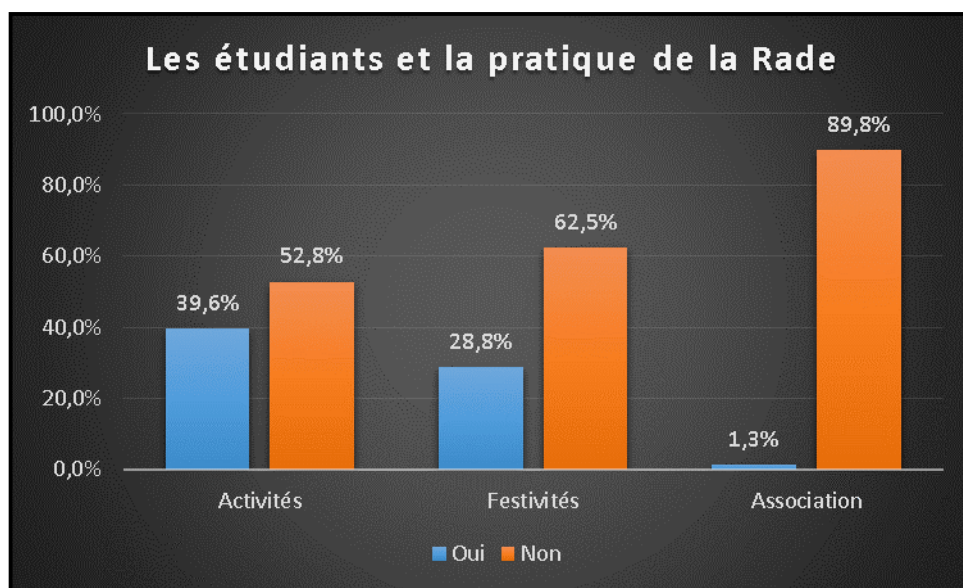


Figure 52. L'usage de la Rade par les étudiants

La majorité des étudiants (52,8%) n'ont pratiqué aucune activité en lien avec la Rade ces deux dernières années⁶⁷. Pour ceux ayant pratiqué des activités, la plus citée est « à terre », il s'agit de la randonnée le long du littoral (57%) suivie par la baignade (43%)⁶⁸. Le nautisme est peu représenté, l'activité nautique la plus citée est la navigation de plaisance à voile (30%).

Les élus font, quant à eux, davantage d'activités en lien avec la Rade, ils sont 53,3% à avoir pratiqué une activité nautique ces douze derniers mois⁶⁹ et 43,9% à avoir pratiqué la pêche à pied ou la randonnée⁷⁰.

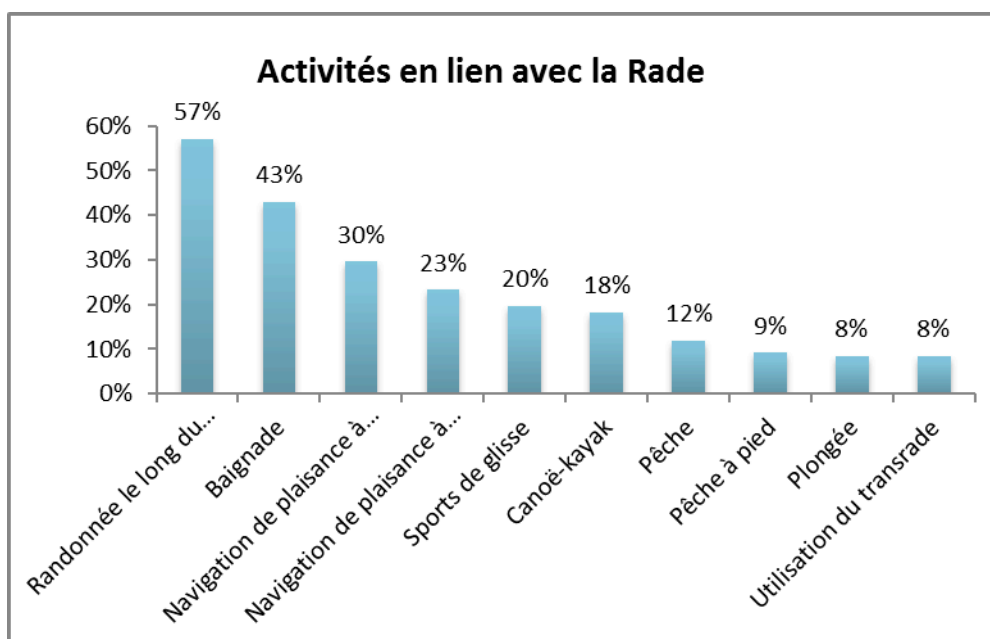
⁶⁷ Cf question 30 (questionnaire étudiants) : « Avez-vous pratiqué des activités en lien avec la Rade ces deux dernières années ? »

⁶⁸ Cf question 31 (questionnaire étudiants) : « Si oui, lesquelles »

⁶⁹ Cf question 68 (questionnaire élus) : « Avez-vous pratiqué des activités nautiques ou de plaisance durant ces 12 derniers mois dans la « Rade de Brest » ? »

⁷⁰ Cf question 71 (questionnaire élus) : « Durant les dernières grandes marées, avez-vous pratiqué la pêche à pied, la randonnée dans la « Rade de Brest » ? »

Figure 53. Pratique de la Rade par type d'activité



Dans la continuité du constat de « la non appropriation de la Rade » par les étudiants, 62,5% d'entre eux n'ont pas participé aux dernières festivités nautiques⁷¹ et 89,8% ne sont pas membres d'une association en lien avec la Rade⁷². À l'inverse, les élus sont, quant à eux, 63,5% à avoir participé aux dernières festivités nautiques⁷³.

La pratique des étudiants ne correspond donc pas à l'image qu'ils se font de la Rade. En effet, d'après les étudiants, le nautisme fait partie des activités les plus représentatives et constitue un domaine d'avenir pour la Rade.

Ce constat invite à se poser les questions suivantes : Les activités de nautisme intéressent-elles les étudiants ? Leur sont-elles accessibles (prix, matériels, transports...)? Ont-ils connaissance des différentes activités proposées en Rade de Brest ?...

Une part de réponse expliquant cette faible appropriation de la Rade pourrait se trouver dans le fait qu'une majorité des étudiants ne sont pas originaires d'une commune de la Rade et vont donc pratiquer ces activités chez leurs parents, à l'extérieur du territoire. Mais l'absence d'intérêt pour ce type d'activités a été plusieurs fois citée par les étudiants dans le questionnaire⁷⁴.

Pour finir sur ce point, il est intéressant de croiser la variable « activités en lien avec la Rade » et « Pour vous, la Rade c'est d'abord : ». On remarque que 23,4% des étudiants qui réalisent des activités sur la Rade considèrent cette dernière comme un lieu de loisirs. À l'inverse, ils ne sont que 12,9% des étudiants (parmi ceux qui ne réalisent pas d'activités en lien avec la Rade) à la considérer en tant que telle. Au contraire, les étudiants qui ne réalisent aucune activité en lien avec la Rade ont plus une vision économique de la Rade. En effet, 21,8% considèrent la Rade

⁷¹ Cf question 34 (questionnaire étudiants)

⁷² Cf question 35 (questionnaire étudiants)

⁷³ Cf question 69 (questionnaire élus)

⁷⁴ Cf question 33 (questionnaire étudiants) : « Si Non, pourquoi ? »

comme un espace d'activités économiques (seulement 13.5% pour les étudiants qui pratiquent la Rade).

Pour terminer, on remarque que les étudiants pratiquant la Rade ont une vision moins contraignante de l'accessibilité à la Rade. Les variables « un espace à contourner » et « un lieu difficilement accessible » sont moins citées par rapport aux étudiants qui ne réalisent pas d'activités en lien avec la Rade.

Tableau 16. Pratique de la Rade en fonction de l'opinion géographique

Géographie	Un lieu de loisirs	Un espace à contourner	Un lieu fier de la défense	Un lieu de recherche scientifique	Un paysage remarquable	Un espace d'activités économiques	Un lieu difficilement accessible	Total
Activités en lien avec la Rade								
Oui	23,4%	0,9%	21,6%	4,5%	33,3%	13,5%	2,7%	100%
Non	12,9%	3,4%	17,7%	4,8%	29,9%	21,8%	6,1%	100%
Total	17,4%	2,3%	19,4%	4,7%	31,4%	18,2%	4,7%	100%

3. ... La Rade de demain

Les principaux domaines d'avenir identifiés par les étudiants sont le tourisme (35,9%), les activités nautiques (31,8%), les EMR (28%) et la Recherche en sciences de la mer (26,4%)⁷⁵. Le Militaire n'apparaît pas comme un domaine d'avenir puisqu'il ne figure qu'à la 6^{ème} position. Ceci amène à penser que les étudiants voient la Rade évoluer vers des secteurs d'activité d'innovation et des activités dites de loisirs. Il est important de noter que leur vision de l'usage de la Rade dans le futur diffère de la représentation qu'ils en ont aujourd'hui.

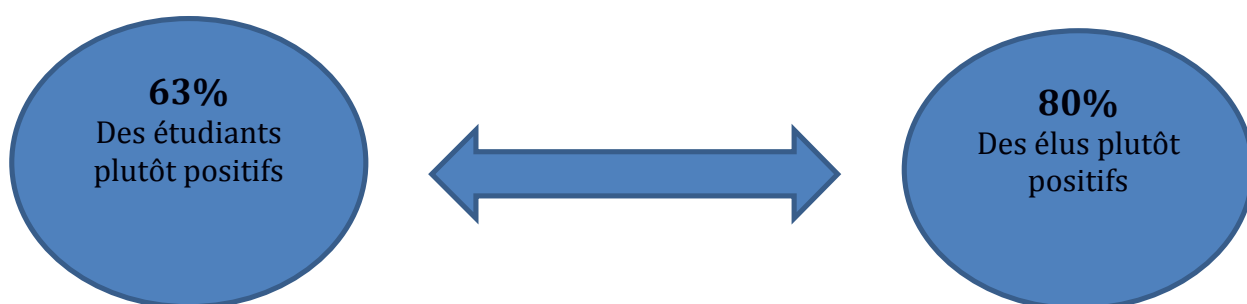
Tableau 17. Les secteurs d'avenir de la « Rade de Brest »

Domaines d'avenir	Nb.cit	Fréq.
Non réponse	65	17,5%
Militaire	69	18,6%
Pêche professionnelle	16	4,3%
Activités nautiques	118	31,8%
Construction et réparation navale	39	10,5%
Aquaculture et conchyliculture	34	9,2%
Recherche en sciences de la mer	98	26,4%
Energie Marine Renouvelable (EMR)	104	28,0%
Transports de marchandises et commerces maritimes	46	12,4%
Tourisme	133	35,9%
Croisière et navette maritime (îles)	71	19,1%
Autre	5	1,4%
Total	371	

⁷⁵ Cf question 24 (questionnaire étudiants) : « Selon vous, à l'avenir, vers quels domaines la Rade devrait-elle plutôt se tourner ? »

Les étudiants et élus semblent s'accorder sur les principaux domaines d'avenir. Ainsi, selon ces derniers la Rade devrait se tourner vers le tourisme, les activités nautiques, les EMR ainsi que la Recherche en science de la mer⁷⁶. La Recherche prendrait donc une place importante à l'avenir. Or, pour rappel, le Technopôle et l'IFREMER n'étaient spontanément que très peu mis en avant par les étudiants et élus sondés comme étant des lieux ou sites symboliques de la Rade. Par ailleurs, si le Militaire apparaît actuellement comme une activité caractéristique de la Rade, elle ne constitue pas aux yeux des sondés un domaine d'avenir. En effet, cette activité n'apparaît qu'en 6e et 9e position pour les étudiants et élus sondés. A contrario, le tourisme initialement peu mis en avant devrait selon eux occuper une place primordiale pour le développement futur de la rade.

L'évolution de la Rade dans 15 ans ?⁷⁷



Les deux types d'acteurs ont une vision positive concernant l'évolution de la Rade de Brest. En effet, 63% des étudiants estiment que la Rade évoluera positivement dans les 15 prochaines années et 80% pour les élus. Cependant, il y a une différence de 17 points entre les deux protagonistes, les étudiants semblent être moins optimistes que les élus.

Etant donné que ce sont les élus qui ont les moyens d'agir pour valoriser la Rade, leur optimisme quant à l'avenir de la Rade montre une volonté d'impulser un développement futur. Cela amène à se demander s'ils sont prêts à se fédérer pour élaborer et mettre en œuvre une stratégie commune sur le territoire de la Rade.

Concernant la question de la gouvernance, 78,2% des étudiants seraient favorables à une instance spécifique et adaptée aux enjeux de la Rade⁷⁸. Les domaines d'actions privilégiés de cette instance pour les étudiants seraient la gestion environnementale (46,1%) et la communication et

⁷⁶ Cf question 61 (questionnaire élus) : idem

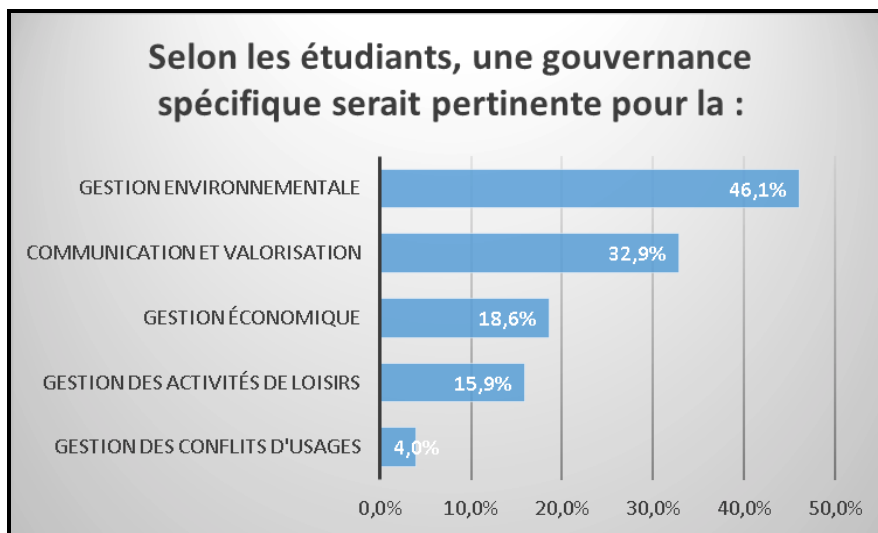
⁷⁷ Cf question 23 (questionnaire étudiants) et question 60 (questionnaire élus) : « Comment voyez-vous l'évolution de la Rade dans 15 ans ? »

⁷⁸ Cf question 26 (questionnaire étudiants) : « Selon vous, une instance spécifique et adaptée aux enjeux de la Rade serait-elle pertinente ? »

valorisation (32,9%). Les étudiants considèrent donc qu'il faut agir en priorité dans le domaine de l'environnement, ce qui est corrélé par leur image d'un état environnemental de la Rade dégradé.

Pour les étudiants, cette volonté d'agir sur le volet communication et valorisation pourrait s'expliquer par plusieurs facteurs que l'on retrouve dans d'autres questions ; d'une part, l'image négative véhiculée par la ville de Brest et d'autre part, le manque de visibilité de la Rade à l'extérieur du territoire.

Figure 54. Les domaines de gouvernance pertinents pour les étudiants



Quelques points saillants à retenir de l'analyse du questionnaire étudiant

- Les étudiants ont une méconnaissance globale de la Rade et une vision bresto-centrée de ce territoire
- Les étudiants, contrairement aux élus, ne pensent pas que la Rade jouit d'une visibilité importante à l'échelle nationale
- La Rade est considérée comme un paysage remarquable qui semble toutefois pâtir de l'image de la ville de Brest.
- La Rade est un facteur d'attractivité pour l'ensemble du territoire, principalement au niveau économique (entreprises et touristes) tandis que pour les élus, la Rade est attractive pour les résidents (permanents et temporaires)
- La présence de la Marine sur le territoire est largement considérée comme un atout par les étudiants et les élus, elle est toujours perçue aujourd'hui comme une activité phare du territoire
- D'après les étudiants, le potentiel de la Rade n'est pas suffisamment exploité et son état environnemental est plutôt dégradé
- Les étudiants ont une vision plus pessimiste que les élus quant à l'avenir de la Rade
- Les étudiants et les élus s'accordent sur les domaines d'avenir de la Rade (tourisme, EMR, activités nautiques, recherche en sciences de la mer)
- Tout comme les élus, les étudiants sont favorables à la mise en place d'une gouvernance spécifique à la Rade, afin d'agir dans les domaines de l'environnement et de la communication et valorisation
- Les étudiants pratiquant des activités de loisirs sur la Rade ont une vision plus récréative de celle-ci que ceux qui n'en pratiquent pas, ces derniers ont une vision davantage « économique ».

Chapitre 3.

Préconisations appliquées à la Rade de Brest

La Démarche Prospective consiste à « explorer ce qui peut advenir, les futurs possibles, pour dégager ce qui peut être fait, et décider des politiques et des stratégies » (Bertrand de Jouvenel, fondateur de Futuribles).

Plus précisément, selon Michel Godet du CNAM, la prospective se définit comme « *un regard sur le futur visant à éclairer l'action présente. Elle essaie d'isoler plus précisément le panorama des futurs possibles d'un système donné, dans le but d'isoler les conséquences des stratégies d'actions envisageables* ». Il s'agit d'une démarche qualitative proposant des images de futurs possibles sous forme de scénarios se présentant comme « *des jeux cohérents d'hypothèses conduisant d'une situation d'origine à une situation future* ». « La Prospective consiste ainsi à mettre l'anticipation au service de l'action ».

Partant du constat que la « Rade de Brest » est un site exceptionnel au potentiel sous exploité, nous avons jugé nécessaire d'effectuer un diagnostic territorial afin de définir les enjeux et de déterminer les hypothèses de développement de ce territoire qui semble aux yeux de beaucoup sous valorisé. Aussi, pour réaliser l'exercice de prospective, nous avons utilisé la méthode du cabinet de prospective "Futuroouest" définissant des scénarios prospectifs applicables aux vingt-deux communes de la Rade, s'appuyant sur une démarche participative et collective avec un groupe exploratoire.

Dans un premier temps, la démarche de Prospective Appliquée de Futuroouest sera expliquée synthétiquement avant de présenter, dans un second temps, les quatre scénarios relatifs à la Rade de Brest auxquels nous avons abouti.

Section 1. Présentation de la DEMARCHE PROSPECTIVE

Le groupe exploratoire “Valorisation de la Rade de Brest 2030” est constitué des 19 étudiants de la promotion du master 2 « Management et Ingénierie du Développement des Territoires en Europe » (MIDTE) 2015-2016.

Cet exercice de prospective exploratoire se définit par cinq grandes étapes réalisées par le groupe exploratoire « Valorisation de la Rade de Brest 2030 ».

1. Présentation synthétique de la démarche prospective :

Tableau 18. Tableau synthétique des travaux de prospective exploratoire

N°	Etape	Description
1	Base documentaire commune	Diagnostic ex-situ : environ 60 indicateurs, analyses statistiques, portrait de chaque commune de la Rade de Brest, diverses lectures sur le sujet Diagnostic in-situ : Environ 250 questionnaires passés auprès des élus de la Rade de Brest, auditions des acteurs en lien avec la Rade en présence du groupe de travail « Rade de Brest » du Conseil de Développement
2	Brainstorming prospectif	<i>Nous sommes à l’horizon 2030, selon vous, quels sont les changements majeurs (réalisations, évolutions, mutations,...) susceptibles d’impacter probablement le développement de la Rade de Brest ? »</i> <ul style="list-style-type: none"> • 80 hypothèses énoncées
3	Série d’hypothèses à réduire collectivement	Outil de travail utilisé : Abaque de Régnier <ul style="list-style-type: none"> ➤ Travail de probabilisation argumentée de chaque hypothèse par chaque étudiant du groupe exploratoire ➤ 45 hypothèses retenues
4	Construction de l’architecture des scénarios prospectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Typologie des hypothèses (enjeux, motrices, complémentaires)
5	Construction de la trame des scénarios prospectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Arbre de pertinence • Conséquences et moyens • Jeu des acteurs (Matrice Acteurs-Objectifs)

A l'issue de cet exercice exploratoire, il est indispensable de définir une stratégie pertinente à moyen terme du territoire d'étude. Cependant, cette stratégie n'est pas déterminée par le groupe exploratoire mais dépend de l'initiative des instances décisionnelles (dans notre cas, il s'agit des élus), par l'entremise du Conseil de Développement de la Métropole et du Pays de Brest.

Néanmoins, à partir des scénarios exploratoires, un scénario stratégique préférentiel ainsi qu'un plan d'actions sont proposés par notre groupe. Il rassemble des éléments de conseil et de préconisations stratégiques envisageables selon nous, à la suite de cette étude prospective.

2. Réduction collective des incertitudes

Suite au brainstorming prospectif, 45 hypothèses ont été dégagées. Ces dernières ont ensuite été discutées de façon la plus objective possible par le groupe exploratoire afin de dégager des scénarios d'aide à la décision pour le Conseil de Développement du Pays de Brest.

L'objet de cette étape est d'adopter une réflexion prospective dont le mode de raisonnement est la probabilité argumentée. Cela suppose d'accepter de voir les « bons ET mauvais côtés des choses » qui pourraient arriver. Elle demande surtout d'argumenter ses points de vue pour convaincre.

Figure 55. Grille de positionnement via l'Abaque de Régnier

Nous utilisons la grille de positionnement suivante via l'Abaque de Régnier :

TRES PROBABLE	1	Vert Foncé	(+06)
PROBABLE	2	Vert Clair	(+03)
AVIS PARTAGE	3	Orange	(000)
PEU PROBABLE	4	Rouge Clair	(-03)
PAS DU TOUT PROBABLE	5	Rouge Foncé	(-06)
SANS OPINION	6	Blanc	(000)

La classification des hypothèses se fait de la façon suivante :

- Une hypothèse est considérée comme probable si sa cotation positive est au moins le double de sa cotation négative.
- Une hypothèse improbable obéit à la règle inverse des hypothèses probables.
- Une hypothèse est partagée lorsqu'aucune tendance positive ou négative ne se dégage, elle fait l'objet d'un débat afin de la positionner en tant qu'hypothèse probable ou improbable.

3. Précisions sur la construction de l'architecture des scénarios

Le groupe exploratoire a réalisé une typologie des hypothèses probables en se posant les questions suivantes :

- La variable dépend-elle de facteurs internes ou externes ?
- En quoi « la variable X » a-t-il une influence⁷⁹ sur « chacune des autres variables » ?

Dans chaque scénario énoncé par le groupe exploratoire, des variables « enjeux », « motrices », « dépendantes », « stables » et « carrefours » sont déterminées (cf. Annexe 7).

➤ Variables « enjeux »

Une variable est qualifiée d'enjeu lorsqu'elle cumule à la fois une influence forte sur les autres et, qu'elle-même, est influencée par les acteurs (l'action locale est possible avec de la volonté et les moyens adéquats).

Une variable enjeu ne peut pas se trouver dans plusieurs scénarios « contrastés ».

Exemple : Variable D, la population de Brest métropole se réduit au profit des communautés péri-urbaines du Pays de Brest.

➤ Variables « motrices »

Une variable est qualifiée de motrice lorsqu'elle est plutôt externe au contexte local et a une influence forte sur les autres variables.

Une variable « motrice » peut se trouver dans plusieurs scénarios.

Exemple : Variable C, effets du changement climatique aidant, l'attractivité de la Bretagne s'accroît pour les touristes et pour les retraités.

➤ Variables « dépendantes, stables ou carrefours »

Ces variables, aussi appelées « variables complémentaires », ont pour but d'illustrer et d'alimenter de manière concrète chaque logique de scénario.

Exemple : Variable O, mise en œuvre d'une AOP/IGP « Rade de Brest », gage de qualité pour tous les produits de la mer.

⁷⁹ Influence en tant que telle, c'est-à-dire « positive ou négative, même sens ou antagoniste »

4. Principes de construction des scénarios

La démarche prospective permet de déterminer un certain nombre de tendances lourdes, de ruptures permettant, ainsi, de construire des scénarios.

Ces scénarios sont :

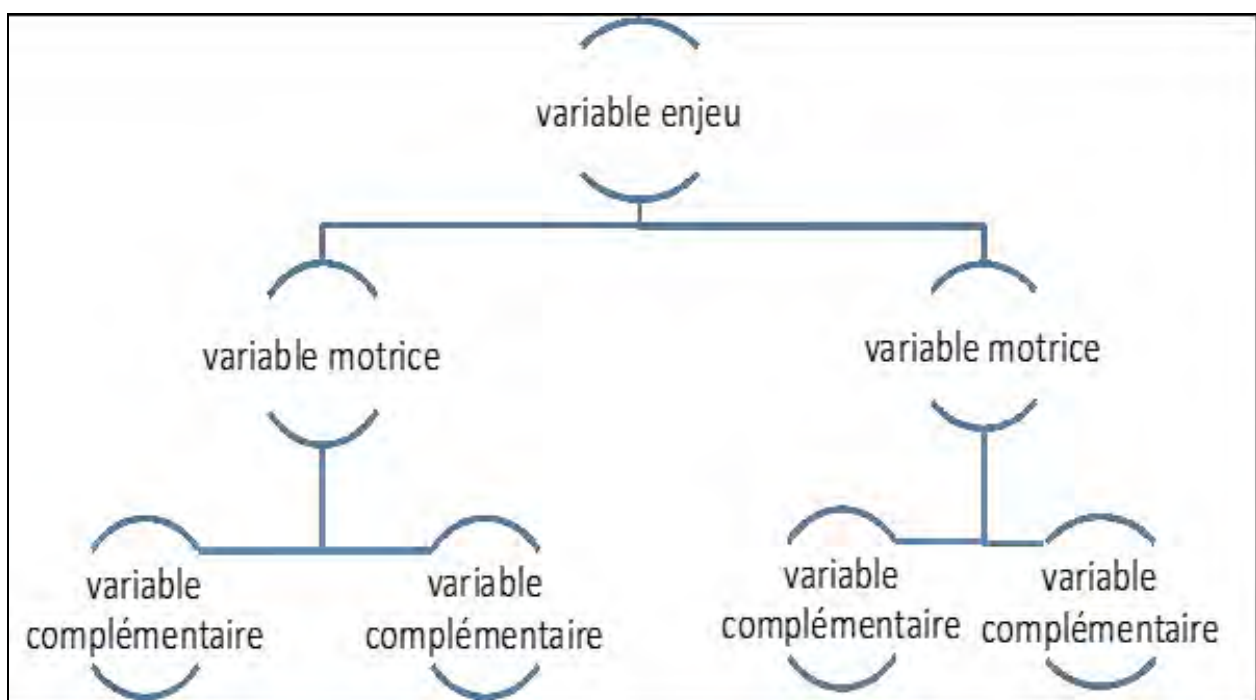
- contrastés (ils ne parlent pas tous de la même chose : les enjeux de chacun sont différenciés)
- alternatifs (ils contiennent des marges de manœuvre et des possibilités de choix)
- partiellement complémentaires

Les scénarios sont construits avec les hypothèses considérées collectivement comme probables à l'issue des travaux du groupe exploratoire (réduction des incertitudes des hypothèses avec l'Abaque de Régnier).

De fait, les membres du groupe exploratoire ont déterminé au sein de chaque scénario :

- Des variables « têtes de scénario » (variables enjeux) qui correspondent à la (ou aux) variable(s) dominante(s) des scénarios. NB : Une variable enjeu ne peut figurer que dans un seul scénario.
- Puis, nous avons réalisé, sous la forme d'un arbre de pertinence présentant les liaisons entre les différentes variables enjeux, motrices et complémentaires, des scénarios s'articulant de la manière suivante :

Figure 56. Arbre de variables



Enfin, chaque scénario est enrichi par des éléments de réponse relatifs aux deux questions suivantes :

- ◆ « Si le scénario X se réalisait d'ici 2020-2030, quelles seraient les principales conséquences (non encore envisagées) ? »
- ◆ « Quels seraient les principaux moyens à mettre en œuvre pour que le scénario X se réalise d'ici 2020-2030 ? »

5. Le jeu des acteurs (Matrice Acteurs-Objectifs)

Le groupe de travail a ensuite effectué un tri des objectifs stratégiques contenus dans les scénarios selon le degré de souhait des principaux groupes d'acteurs identifiés qui sont les suivants :

Tableau 19. Tableau des 16 groupes d'acteurs de la Rade

- Les pratiquants des sports nautiques	- La Marine Nationale (Défense)
- Les médias et opinion publique	- Le Préfet Maritime (Gouvernement)
- Les communes de la Rade de Brest	- Les entreprises industrielles
- Brest Métropole	- La Région Bretagne
- Pays de Brest (Fédération des Communautés de communes)	- Les associations de protection environnementale
- Les deux Communautés de communes de la Rade (Hors Brest Métropole)	- Les contribuables du Pays de Brest
- Les associations de valorisation et protection du patrimoine	- Les professionnels de la mer (pêcheurs, conchyliculteurs,...)
- Les associations de défense du cadre de vie (NIMBY, PUMA,...)	- Le Conseil Départemental 29 (Nautisme en Finistère, ADT 29,...)

La grille de notation permettant la construction de la matrice est la suivante:

Figure 57. Grille de cotation de la Matrice Acteurs Objectifs

Grille de cotation	
ACTEUR TOTALEMENT FAVORABLE (agissant)	+02
ACTEUR PLUTÔT FAVORABLE	+01
ACTEUR NEUTRE / HORS SUJET	00
ACTEUR PLUTÔT DÉFAVORABLE	-01
ACTEUR TOTALEMENT DÉFAVORABLE (agissant)	-02

Section 2. Scénarios exploratoires « Rade de Brest 2030 »

1. Scénario A: « Fracture ouverte sur la Rade »

La fracture Nord/Sud se renforce en Rade de Brest. Cette fracture s'explique par une concentration des activités économiques productives sur la côte nord alors que la côte sud et le fond de rade sont à vocation résidentielle (gentrification), environnementale et touristique (Presqu'île de Crozon, Daoulas, Aulne Maritime).

Parallèlement, la population de Brest Métropole se réduit au profit des communautés péri-urbaines du Pays de Brest (Communauté de communes du Pays des Abers, Communauté de communes du Pays de l'Iroise, Communauté de communes de la Presqu'île de Crozon, Communauté de communes du Pays de Landerneau-Daoulas, Communauté de communes du Pays de Lesneven - Côtes des Légendes, Communauté de communes de l'Aulne-Maritime), ce qui engendre des trajets domicile-travail des actifs de plus en plus conséquents.

Face à ces enjeux, la politique urbanistique du territoire de la Rade est progressivement harmonisée.

En mars 2017, la compétence « Urbanisme » est complètement transférée aux intercommunalités de plein droit. De ce fait, des PLU intercommunaux sont appliqués à l'ensemble des intercommunalités du Pays de Brest.

La législation (loi SRU, ALUR, ENL...) et les documents de planification d'urbanisme (SCOT, PLUi,...) entraînent une réduction du tiers du rythme d'artificialisation des sols (à vocation économique ou résidentielle) entre les années 2010/2020 et 2025/2040.

Le SCOT est davantage marqué par la densification et la polarisation du développement résidentiel autour des villes, villages et bourgs.

Une politique de logements sociaux dans les pôles urbains (Brest, Guipavas, Landerneau, Crozon, Plouzané,...) est mise en œuvre par Brest Métropole Habitat en accord avec les PLH et les communes afin de conserver un minimum de mixité générationnelle sur le territoire. À cela s'ajoute une offre de soins de proximité permettant un maillage du territoire par des maisons de santé pluridisciplinaires.

En parallèle, les effets du changement climatique (étés chauds et secs comparativement aux régions françaises du sud de la Loire) accentuent l'attractivité de la Bretagne en attirant de nombreux touristes et retraités.

En conséquence, la population des communes de la Rade de Brest gagne entre 10% (2025) et 17% (2040), malgré le vieillissement général de la population lié à l'augmentation de l'espérance de vie et au déséquilibre de la pyramide des âges entraînant un solde naturel négatif hors Brest. Cependant, les communes rurales vont avoir tendance à perdre de la population au profit des pôles urbains.

L'augmentation de la population provoque une accentuation des mouvements pendulaires, ce qui nécessite le renforcement des mobilités sur la Rade, et plus largement à l'échelle du Pays de Brest.

La métropole décide d'étendre le réseau urbain au Pays (priorités faites aux lignes de transport en commun et transport à la demande dans les communes rurales).

Au sein de cette offre publique de transport, une liaison maritime reliant Brest au Fret (Compagnie Maritime de la Rade – Le Brestoâ), est mise en œuvre, notamment pour les actifs civils. Celle-ci permet une réduction du temps de trajet et des flux routiers ainsi qu'un bilan carbone plus écologique.

Acteurs structurants (pour la mise en œuvre du scénario) :

- Brest Métropole (économie, habitat-cadre de vie, transports)
- Pays de Brest (communautés de communes) : SCOT, PLUI coordonnés, coordination des transports
- Communauté de la Presqu'île de Crozon (protection des espaces, habitat-services,...)
- Région (transports)

Principales conséquences stratégiques du scénario (non prise en compte dans les hypothèses initiales) :

- Poursuite de la concentration des difficultés sociales sur l'agglomération de Brest entraînant une incidence négative sur son image (voire sur l'attractivité touristique)
- Renforcement résidentiel de la 2^{ème} couronne de Brest Métropole
- Capacités d'accueil plus limitées sur les communes littorales et en secteur rural provoquant une augmentation du prix de l'immobilier

Moyens stratégiques nécessaires à la réalisation du scénario : (pour accompagner les tendances favorables OU pour contrecarrer les tendances défavorables mais néanmoins probables) :

- Elaboration et révision coordonnée des P.L.U.I à l'échelle du Pays de Brest
- Plan Local de l'Habitat coordonné, Brest Métropole Habitat agit à l'échelle du Pays de Brest
- Elaboration d'un Plan de Déplacement Métropolitain (Plan de Déplacement Urbain devient Plan de Déplacement Métropolitain) entre toutes les communautés du Pays de Brest et la Région (compétence transport inter-urbain)

2. Scénario B : “Un avenir radieux”

Dans la lignée des engagements mondiaux, européens et français sur l’atténuation des effets du changement climatique (passant par la réduction drastique des gaz à effet de serre pour limiter la hausse de la température moyenne < 2°C en 2100), la pointe de Bretagne a fait de l’amélioration de son autonomie énergétique un axe de développement économique et de développement territorial. Soit un doublement de l’autonomie énergétique, de 10% en 2014 à 20% en 2030.

De fait, le secteur des Energies Marines Renouvelables (EMR) est un nouveau pilier de l’économie de la Rade de Brest, entraînant ainsi, la création d’emplois qualifiés ou différents partenariats entre les écoles et les entreprises.

En parallèle, l’activité de défense diminue, ce qui laisse la place à une diversification économique, industrielle et touristique. La déconstruction de tous types d’engins flottants devient, notamment, un des savoir-faire locaux.

Pour organiser les activités liées à la Rade, un Schéma de Mise en Valeur de la Mer a été élaboré conjointement entre l’Etat et les collectivités autour de la Rade de Brest et de la Mer d’Iroise. Une organisation dédiée à la gestion de la Rade fait son apparition, elle s’occupe ainsi de tous les aspects de ses usages et de son développement. La loi Littoral, ayant été modifiée, engendre un assouplissement des projets de construction en bord de mer, notamment ceux étant déclarés d’utilité publique (par exemple: les projets contribuant à l’autonomie énergétique et à la lutte contre le changement climatique).

Par ailleurs, en plus du changement climatique, s’ajoutent les pollutions atmosphériques de plus en plus importantes dans les agglomérations (y compris Brest). La mise en œuvre d’une politique nationale sur la qualité de l’air et sur une mobilité plus respectueuse de l’environnement et de la santé des habitants est ainsi mise en place (par exemple : la mise en place d’une circulation alternée, valoriser le transport en bus et la voiture électrique, rendre le covoiturage « obligatoire », améliorer l’offre de transports collectifs pour réduire les déplacements individuels,...). Des efforts sont également faits au niveau de l’urbanisme à travers des textes de lois (SRU, ENL, ALUR,...) et des documents de planification de l’urbanisme (SCOT, PLUI,...) permettant une réduction d’un tiers du rythme d’artificialisation des sols (à vocation résidentielle ou économique) et une polarisation de l’habitat et des déplacements domicile/travail.

Acteurs structurants :

- Les entreprises industrielles
- Organismes de recherche et écoles d'ingénieurs
- Etat (cadre réglementaire + appels à projets)
- Région-CCI (port, politiques de développement économique et d'innovation)
- Collectivités (+ Agence locale de l'Energie - Énergie)

Principales conséquences stratégiques du scénario :

- Facilitation de la gestion des usages sur la Rade
- Consolidation du Pôle de compétitivité mondial « Mer » à Brest
- Contribution favorable à l'évolution de l'image de Brest au sens large

Moyens stratégiques nécessaires à la réalisation du scénario :

- Décision d'une stratégie métropolitaine « Brest glaz » (Brest Bleu et Vert) dans la concurrence nationale et européenne entre métropoles
- Développer les partenariats et formations entre écoles d'ingénieurs, labos d'université... et les entreprises. De la recherche à l'innovation.
- Sensibiliser et aider concrètement les habitants et entreprises à la réduction de la demande énergétique à travers le Plan Climat Energie Territorial (PCET), l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH), la Plateforme de rénovation énergétique des particuliers via le développement de l'Espace Info Energie du Pays de Brest ainsi que la mise en place de crédits incitatifs publics ou publics/privés
- Soutien à l'innovation et au développement de France Energies Marines et autres projets locaux autour des E.M.R
- Approche intégrée de la Rade et de la Mer d'Iroise (Ouessant n'est plus une commune isolée)

3. Scénario C: « La rade a la côte »

Les acteurs intéressés par la promotion touristique se sont fédérés autour de la création d'une marque « *Rade de Brest* ». Cette marque permet notamment la mise en place de loisirs nautiques, de festivals terre et mer ou encore d'un espace de bien-être et découverte.

Un itinéraire (terrestre et maritime) pour faire découvrir les spécificités des communes de la Rade a été élaboré, afin de toucher une nouvelle cible de clientèle, attachée à la culture et au patrimoine.

Les communes non urbaines de la Rade tirent profit de leurs paysages et de la présence d'espaces naturels remarquables pour développer un cadre de vie de qualité pour les touristes mais aussi pour attirer de nouveaux résidents permanents (retraités).

Les effets du changement climatique aidant, les étés sont relativement chauds et secs en Bretagne. L'attractivité de la Rade de Brest s'accroît, les touristes et les retraités affluents en masse.

Pour se distinguer du reste de la Bretagne, la Rade de Brest propose des activités nautiques innovantes (boots, surf-jet, balade en bateau à thème, camping international...). Un « *Pass Rade* » est créé afin d'inciter les moyens et longs séjours autour de la destination « *Rade de Brest* ». Ce Pass inclut la possibilité de se rendre en Presqu'île de Crozon par le transrade. En effet, il convient de penser à l'accessibilité et à la mobilité autour de la Rade, afin de faciliter les déplacements des touristes sans véhicule en période estivale (juin à septembre).

La marque « Rade de Brest » est gérée par une organisation dédiée, s'occupant de tous les aspects relatifs à sa valorisation et à son développement. Dans ce cadre Brest Terres Océanes voit alors ses compétences s'élargir.

Grâce à l'amélioration de la qualité sanitaire de ses eaux, la marque "Rade de Brest" devient un gage de qualité pour tous les produits issus de la mer (coquilles, moules,...). D'ici 2030, tous les dispositifs d'Assainissement Non Collectif auront été mis aux normes ou auront été raccordés à des stations d'épuration permettant un classement « excellent » des eaux de baignade des plages de la Rade.

Cependant, cette hausse de la fréquentation touristique est freinée par la loi Littoral (et sa jurisprudence) qui reste un rempart contre tout type de construction en bord de mer.

Par ailleurs, le processus de réduction des activités de défense libère des espaces de diversification économique pour les activités industrielles (ex : Penfeld, forme de radoub) ainsi que pour les activités touristiques et de pêche/conchyliculture (diminution des interdictions et conflits d'usages sur la "Rade de Brest": pêche à la drague de la Coquille Saint-Jacques, ouverture de couloirs de navigation autorisés aux civils,...).

Un Schéma de Mise en Valeur de la Mer a été élaboré conjointement par l'Etat et les collectivités autour de la Rade permettant ainsi une meilleure gestion des activités de la Rade.

Acteurs structurants :

- B.T.O (Brest Terres Océanes)
- Centres nautiques et Brest événement nautique
- Compagnies maritimes (visites)
- Communes et associations (culture, patrimoine)
- PNR Armorique

Principales conséquences stratégiques du scénario :

- Augmentation importante de la fréquentation touristique permettant des créations d'emplois significatives
- Contribution à la notoriété et au changement d'image externe de Brest (Océanopolis aujourd'hui)
- Relance du choix de résidences de retraite ou de résidence secondaire autour de la Rade
- Relance du marché immobilier entraînant une pression sur les prix à la hausse dans certaines communes et secteurs
- Reconnaissance de la qualité de la Rade au sein du « Club des plus belles baies du monde » (changement d'image de communication)
- Projet d'investisseurs privés dans une thalassothérapie, symbole de la reconnaissance de la qualité du cadre de vie de la Rade et de son positionnement sur une clientèle « bien-être » haut de gamme

Moyens stratégiques nécessaires à la réalisation du scénario :

- Campagne de promotion (publicité) nationale voire internationale
- Développement de la Destination touristique « Brest Terres Océanes », souhaitée par le Comité Régional du Tourisme de Bretagne (Région)
- Stratégie métropolitaine d'identification de Brest à la maritimité, retour du « O » de B.M.(O)
- Organiser un circuit de randonnée « Tour de la Rade » sur 8-10 jours, avec continuité des chemins, points de vue marquants, panneaux d'interprétation (cf. Aulne Maritime,...) y compris sur les aspects économiques et de Défense (secret/mystère), hébergements
- Penser l'accessibilité et la mobilité autour de la rade pour des touristes sans voiture en période estivale (juin à septembre)
- Apprentissage généralisé des langues étrangères (anglais, allemand,... en priorité)

4. Scénario D: « Métropole du Pays de Brest »

Devenue intercommunalité de plein droit suite à la fusion de ses communautés de communes et de l'actuelle métropole brestoise, le « Pays de Brest » fait de la Rade une partie intégrante de cette nouvelle entité territoriale. De plus, les îles de la Mer d'Iroise font partie de la nouvelle intercommunalité, apportant une approche intégrée Rade - Mer d'Iroise.

Le maintien de la Marine Nationale et le développement des activités non liées à la défense (conchyliculture, nautisme, transports de marchandises et passagers,...) mais davantage orientées vers la valorisation de la qualité environnementale de la Rade, engendre voir accentue les conflits d'usage en Rade Brest.

Parallèlement, grâce aux actions engagées depuis la fin des années 1990, le classement de la masse d'eau « Rade de Brest » de la Directive Cadre sur l'Eau est passée de « très satisfaisant à excellent » d'ici 2027.

Malgré le maintien des activités de Défense, un certain nombre d'espaces et de parcelles, sont libérés, de manière sélective, par l'Etat au profit du développement des activités civiles. Cela devient alors le support d'une diversification économique, industrielle et touristique. En effet, la mise en place du projet d'autoroute maritime "Atlantis" reliant l'Angleterre au Portugal, permettra une augmentation de 50% du trafic commercial du port de Brest en tonnage.

Dans une volonté de distinction face aux territoires bretons, la Rade de Brest propose des activités nautiques innovantes (professionnelles et de loisirs) telles que le boots, le jet ski, ou encore des balades à thèmes en bateau.

Le « Pays de Brest » a réalisé un volet maritime au sein de son SCOT-PLUI (Schéma de Cohérente Territoriale – Plan Local d'Urbanisme Intercommunal) intégrant les activités et les usages de la Rade de Brest. La compétence « urbanisme » a été totalement transférée aux communautés de communes en mars 2017, le SCOT et le PLUI sont alors gérés par le « Pays de Brest ».

D'ici 2030, tous les dispositifs d'Assainissement Non Collectif sont mis aux normes ou sont raccordés à des stations d'épuration. Dans le cadre d'un objectif de « plaisance durable », la réglementation est appliquée dès 2020: le carénage est obligatoire dans des aires équipées de dispositifs de récupération et de traitement des eaux (aucun rejet en mer n'est autorisé). Grâce à l'amélioration de la qualité sanitaire de ses eaux, une appellation d'origine protégée (AOP) et une indication géographique protégée (IGP) "Rade de Brest" sont devenues gages de qualité pour tous les produits locaux de la mer (coquilles, moules,...). La société publique locale du Ponant distribue l'eau du réseau dans les lieux publics tels la restauration et les établissements scolaires. Ceci démontre la confiance de la population envers la qualité de l'eau produite sur le Pays de Brest.

Acteurs structurants :

- Les communautés (volonté de fusion, assainissements, eau potable)
- Région-CCI (port)
- Marine Nationale

- Les professionnels de la mer (pêcheurs, conchyliculteurs,...)
- Organismes de recherche et contrôle de la qualité des eaux

Principales conséquences stratégiques du scénario :

- Possibilité de communiquer à l'extérieur sur l'excellence de la qualité environnementale de la Rade de Brest et/ou le caractère remarquable de son paysage (ex : adhésion au Club des plus belles baies du monde)
- Reconnaissance du « Pavillon Bleu » pour la qualité des plages et les eaux de baignade de la Rade de Brest
- La Rade devient un élément du territoire de la communauté Pays de Brest (et non plus un simple espace maritime) ce qui passe par une appropriation identitaire (usage, langage, image,...) par les habitants

Moyens stratégiques nécessaires à la réalisation du scénario :

- Schéma directeur d'assainissement de toutes les eaux et budget de mise aux normes (aides aux particuliers) d'ici 2030.
- Relance de la Gestion Intégrée de la Zone Côtière 2.0 qui devient un lieu de concertation de tous les professionnels/institutionnels
- Prévention et contrôles de l'application des réglementations/préconisations des différents usages par une Brigade de garde-côte

5. Scénario du développeur territorial :

« la Rade, un outil au service de la Métropole du Pays de Brest »

PREAMBULE : Il s'agit d'une proposition de **scénario stratégique à l'horizon 2030** (décision-action en souhait) à partir d'une combinaison des scénarios exploratoires (réflexion en probabilité). Il peut servir de base aux échanges et à la définition du propre avis du commanditaire de l'étude, en l'occurrence le Conseil de Développement du Pays de Brest.

Les Energies Marines Renouvelables constituent sans doute la plus belle promesse du territoire. Lancé en 2009, le projet de polder s'est concrétisé depuis une bonne dizaine d'années et forme d'ores et déjà un outil essentiel pour les activités d'assemblage et de désassemblage des éoliennes. Cet investissement de plus de 220M€ a été un vecteur d'emploi considérable pour la main d'œuvre locale et une motivation à développer des partenariats entre les entreprises, les collectivités territoriales et les chercheurs.

Les synergies développées dans le cadre des EMR illustrent une volonté générale des acteurs territoriaux de créer une nouvelle forme de gouvernance de la Rade, qui a été fondée dans un premier temps sur le secteur du tourisme, considéré comme un domaine d'avenir pour le développement du territoire. En 2030, les acteurs (collectivités, société civile) se sont fédérés au sein d'une gouvernance commune portée par le Pays de Brest. Ce dernier a coordonné une démarche de communication en externe, afin de faire rayonner la Rade globalement.

La Bretagne est un territoire touristique attractif encore renforcé par les effets progressifs du changement climatique (étés non caniculaires), et la Rade de Brest devient une destination touristique à part entière. L'activité touristique se concentre sur la presqu'île et en fond de Rade. Face à l'augmentation de la demande et aux capacités d'accueil limitées, des infrastructures ont été aménagées dans le respect de la loi Littoral. De plus, le territoire s'appuie sur la notoriété nationale d'Océanopolis pour aiguiller les touristes vers d'autres activités récréatives (visites du patrimoine architectural, activités nautiques, activité de découverte de la conchyliculture,...).

Sur le plan de la communication, les fêtes maritimes constituent la principale réussite du territoire. Sur le plan économique, ces festivités assurent des retombées économiques chiffrables en dizaines de millions d'euros pour le territoire. « 1 euro de subvention, ce sont 6 euros injectés dans l'économie locale ». En termes de visibilité, Brest monopolise ainsi l'attention tous les 4 ans tant au niveau national qu'international. Les fêtes maritimes forment aujourd'hui la synthèse des savoir-faire maritimes du territoire, entre activités nautiques, sportives et environnementales.

La Marine nationale, malgré un recul de ses effectifs d'environ 20% depuis 2015, demeure l'un des principaux employeurs du Pays de Brest en 2030 avec près de 14 000 personnes. Ce secteur reste ainsi largement ancré sur le territoire. De plus, la Défense s'est adaptée à de nouveaux débouchés tels le tourisme. En plus de générer d'importantes retombées

économiques pour le territoire, un tourisme lié aux activités de la Marine permet de conforter la composante d'identité liée à la Défense dans la Rade.

La Bretagne est également un territoire attractif sur le plan résidentiel pour les résidents permanents. Entre périurbanisation brestoïse et flux migratoires entrants, l'urbanisation s'étend vers le fond de Rade et le long des axes de communication. Ce processus a incité les collectivités territoriales à contrecarrer l'augmentation des flux pendulaires en proposant une véritable continuité territoriale entre la terre et la mer. Dans le cadre d'un élargissement du plan de déplacement urbain à l'échelle du bassin d'emploi de Brest, l'annualisation du « transrade » (système de bac) permet à la population de s'installer sur la presqu'île et de travailler aisément sur Brest. Plus écologique, plus pratique, le transrade a permis indirectement de fluidifier le trafic routier, de répondre aux nouvelles normes de qualité de l'air et surtout de contribuer au rééquilibrage territorial de la Rade. En effet, la Presqu'île de Crozon a ainsi retrouvé une dynamique résidentielle auprès des jeunes actifs, entraînant une diversification de l'offre de services (commerces de proximité, services d'accueil des enfants, services de santé, ...).

En 2030, La Rade de Brest vit donc toujours grâce à la Marine nationale mais plus seulement. A travers les EMR et la valorisation du potentiel touristique et environnemental (parcs, qualité des eaux de baignade,...), le territoire a su se diversifier et se rendre plus attractif auprès des populations extérieures.

Longtemps considérée comme l'addition de trois sous-territoires, la Rade a atténué ces distinctions au profit d'un territoire de développement plus homogène.

Dans un souci de cohérence territoriale, le Pays de Brest est la structure de gouvernance entre acteurs, en charge de la mise en place d'une stratégie de développement commune à l'ensemble de la Rade. Cette stratégie s'inscrit dans la stratégie de métropolisation du Pays de Brest dans un cadre national et européen.

La prégnance des activités nautiques ainsi que le prestige conféré par les fêtes maritimes a participé à la création d'une image de marque « Rade de Brest » et favorisé l'entrée de la Rade au sein du club des « plus belles baies du Monde ».

Outils de mise en œuvre du scénario :

- S'appuyer sur les structures déjà présentes sur le territoire pour le développement des EMR (France Energies Marines, IUEM, Ecoles d'ingénieurs,...) et favoriser les partenariats nouveaux et/ou déjà existants (entreprises/collectivités/filières d'enseignement)
- Création d'un transrade (bac) à l'année en régie ou délégation de service public (périmètre de plan de déplacement urbain élargi)
- Création, dans le cadre d'une gouvernance commune de la Rade, d'une marque « Rade de Brest » en partenariat avec la destination Brest Terres Océanes pour assurer la promotion touristique du territoire et en prenant appui sur la notoriété d'Océanopolis

- Diversifier l'offre d'activités nautiques récréatives
- Partenariats entre les communes et la Marine en termes de tourisme
- Soutien à la recherche en sciences de la mer pour améliorer la qualité des eaux et valoriser ainsi les produits de la mer (coquille Saint-Jacques, conchyliculture...)

6. Probabilisation et combinaison des scénarios

Quelle est la probabilité de réalisation de chacun des scénarios, indépendamment les uns des autres ?

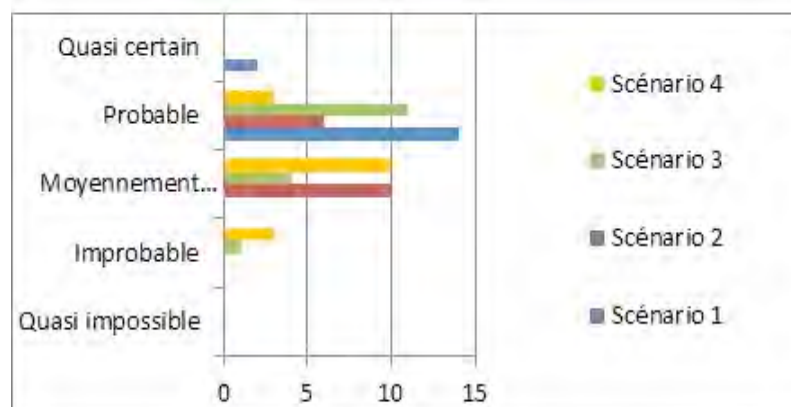
Tableau 20. Tableau des votes probabilistes des scénarios

Sur une échelle de nombre entier de 1 à 5

- 1 → quasi impossible
- 2 → Improbable
- 3 → moyennement probable
- 4 → Probable
- 5 → quasi certain

	Moyenne des votes par scénario
Fracture ouverte sur la Rade	4,1
Un avenir radieux	3,4
La rade a la côte	3,6
Métropole du Pays de Brest	3

Figure 58. Graphique des votes probabilistes des scénarios



Deux par deux, en probabilité, quels sont les scénarios qui vous paraissent les plus compatibles entre eux :

Figure 59. Associations de scénarios les plus probables

	SC1	SC2	SC3	SC4
SC1				
+ SC2	6 0			
+ SC3	16 0	3 0		
+ SC4	0 0	2 0	3 0	

Les scénarios qui apparaissent les plus compatibles, pour le groupe exploratoire, sont le scénario « Fracture ouverte sur la Rade » et le scénario « La Rade a la côte ». Le développement du tourisme pourrait accentuer une opposition entre le nord et le sud de la Rade, le nord orienté sur les activités productives et le sud sur l'aspect résidentiel et touristique.

De façon moins significative, les scénarios « Fracture ouverte sur la Rade » et « Un avenir radieux » semblent également compatibles. Le nord de la Rade plus productif tire profit du développement des EMR, le sud bénéficie d'une image positive liée au respect de l'environnement permettant ainsi d'attirer des touristes.

Deux par deux, en probabilité, quels sont les scénarios qui vous paraissent les plus incompatibles entre eux :

Figure 60. Associations de scénarios les moins probables

	SC1	SC2	SC3	SC4
SC1				
+ SC2	3 0			
+ SC3	0 0	4 0		
+ SC4	2 0	7 0	0 0	

Pour le groupe exploratoire, les scénarios « Métropole du Pays de Brest » et « Un avenir radieux » apparaissent comme les moins compatibles. Le maintien de la Marine nationale et le développement d'autres activités (nautisme, conchyliculture...) accentuant ainsi les conflits d'usage, qui pourrait entraver le développement des EMR.

Analyse du jeu des acteurs

Le groupe exploratoire a également effectué un tri des principaux groupes d'acteurs du plus agissant au moins agissant par rapport à un certain nombre d'objectifs stratégiques issus des différents scénarios (Matrice Acteurs-Objectifs).

Le Pays de Brest et Brest Métropole sont les acteurs les plus déterminants dans l'atteinte des objectifs stratégiques, avec une moyenne respective de +1,49.

A l'inverse, la Marine Nationale est l'acteur qui a le moins d'intérêt à atteindre ces objectifs stratégiques puisqu'ils viendraient en concurrence avec ses propres impératifs (propriété, sécurité...) avec une moyenne de -0,25.

L'analyse du jeu des acteurs (Matrice Acteurs-Objectifs) permet d'identifier les acteurs clés du territoire de la Rade pouvant agir au niveau de la gouvernance.

Ainsi, le Pays de Brest et Brest Métropole semblent être les acteurs les plus pertinents pour mettre en place une gouvernance sur l'ensemble de la Rade.

Dans une moindre mesure, les communes, les communautés de communes en dehors de Brest Métropole, le Département ainsi que la Région sont des acteurs structurants pour le territoire.

Il semble donc que les acteurs publics soient les plus impliqués quant à la mise en œuvre des objectifs stratégiques, les acteurs privés semblent en retrait.

En ce sens, il est nécessaire d'intégrer aussi bien les acteurs privés que publics au sein d'une structure de gouvernance qui pourrait être le Pays de Brest.

En effet, le Pays de Brest est composé d'acteurs publics et d'acteurs privés (société civile : entreprises, populations, associations : Conseil de développement).

Cette concertation permettrait l'émergence de projets portés par les deux parties prenantes.

Section 3. Projets européens

L'EUROPE S'ENGAGE EN RADE DE BREST



Aujourd'hui, l'Union Européenne s'investit de plus en plus à l'échelle locale que ce soit au niveau des communes, intercommunalités, départements etc... De fait, il nous a semblé intéressant d'envisager plusieurs projets, cofinancés par L'UE, et pouvant être mis en place sur la Rade de Brest. Les politiques de l'Union Européenne ont pour vocation commune de favoriser l'emploi et la croissance, cet objectif global s'inscrit au sein de la Stratégie Europe 2020. A terme, cette stratégie européenne vise plus exactement une "croissance intelligente, durable et inclusive". Elle regroupe trois politiques européennes que sont la Politique de cohésion économique, sociale et territoriale, la Politique de développement rural et la Politique des affaires maritimes et de la pêche. Les projets intégrant ces politiques sont financés par des fonds structurels : le FEDER, le FSE mais également le FEADER et le FEAMP.

Figure 61. Schéma de la Stratégie Europe 2020



Les fonds européens sont souvent méconnus des développeurs et des décideurs tout comme la politique de cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union Européenne. Cependant, aujourd'hui, cette politique et ces fonds permettent l'investissement des territoires dans la formation, l'innovation, la coopération ainsi que dans des infrastructures permettant leur développement. Il est nécessaire que les territoires s'y intéressent notamment dans le contexte actuel de baisse des finances publiques. L'objectif des fonds européens est d'être un véritable levier de développement afin de répondre aux enjeux de demain.

1. Présentation de la démarche

Suite au diagnostic territorial effectué sur la Rade de Brest et aux pistes de développement découlant du travail de prospective, il nous a semblé important d'aborder le thème des projets européens. De fait, nous avons regardé les projets européens innovants et existants au sein des Rades françaises par la méthode de benchmarking (analyse comparative).

Dans le cadre du module "Montage et Gestion de Projets Européens", nous avons donc réalisés quatre dossiers de candidature de projets européens structurants sur les thèmes de l'économie, de la mobilité, du tourisme et de l'environnement. Ces projets entrent pleinement dans le sens de la stratégie globale de développement du SCOT du Pays de Brest.

La stratégie de développement du Schéma de Cohérence Territoriale (Scot) du Pays de Brest, bâtie par l'ensemble des acteurs, dégage quatre enjeux de développement.

- Enjeu N°1 : un espace métropolitain accessible et attractif - renforcer l'attractivité
- Enjeu N°2 : un territoire innovant, diversifié et singulier - conforter les spécificités économiques du territoire
- Enjeu N°3 : un espace métropolitain durable et préservé - préserver les ressources
- Enjeu N°4 : un lieu de vie solidaire et convivial - maintenir un cadre de vie qualitatif et répondre aux besoins de la population

Un contrat de partenariat unique entre Europe-Région-Pays permet sa mise en œuvre. A travers ce contrat de partenariat, le Pôle métropolitain du Pays de Brest a la possibilité de mobiliser des crédits régionaux et européens.

Les crédits régionaux de la politique territoriale régionale sont ciblés sur des priorités de développement partagées. Pour le Pôle métropolitain du Pays de Brest, la Région garantit, sur la période 2014-2016, une enveloppe de 12 844 675 €. 1 924 218 € ont été attribués au Pays de Brest pour mettre en œuvre son programme LEADER intitulé "Développer et lier les économies de la terre et de la mer".

Cette stratégie du SCoT du Pays de Brest intervient dans plusieurs domaines:

- Economie : Economie touristique, filières alimentaires de proximité et foncier économique
- Mobilité / transports : Un souhait des élus du pôle métropolitain ont souhaité en mai 2015 initier une réflexion visant à établir une politique partagée des déplacements à l'échelle du Pays de Brest (souhait des élus du Pôle Métropolitain en mai 2015)
- Tourisme : Une volonté de promotion touristique mutualisée pour plus d'efficacité (Groupement d'Intérêt Public Brest Terres Océanes)
- Environnement : Gestion du littoral (vise à produire un aménagement et des usages équilibrés de l'interface terre-mer), énergie et climat (adhésion à Ener'gence, agence de l'énergie du Pays de Brest)

Les projets européens imaginés par le groupe de travail ont pour vocation de servir d'impulseur pour un développement coordonné au nom de l'entité " Rade de Brest ".

2. Présentation des projets européens

2.1. PROJET « ATF »

Dans cette section, nous présenterons l'objectif général du projet « ATF : Aid for the takeover of firms » qui est un projet de coopération sur la reprise d'entreprise, avant d'évoquer les principales actions prévues.

Ce projet est transcrit dans le programme européen INTERREG VB Europe du Nord-Ouest basé sur l'échange d'expériences et de bonnes pratiques afin de faciliter les démarches des acheteurs et des cédants.



1. OBJECTIF GENERAL

L'objectif général du projet est de structurer la reprise d'entreprise sur plusieurs territoires européens partenaires tels que le Finistère en France, la Cornouaille Anglaise, la région irlandaise du Munster, la Hollande Méridionale et la Rhénanie-Du-Nord-Westphalie.

Ce projet a également pour objectif d'éviter que les territoires peu dotés en entreprises ne s'assèchent totalement.

2. PRINCIPALES ACTIONS

1. Réaliser un diagnostic territorial: étude comparée des dynamiques de l'emploi entre les territoires partenaires
 - Etat des lieux des actions menées par chaque partenaire et des attentes des futurs repreneurs et cédants
 - Identification des activités (emploi et métier) exercées par chaque territoire partenaire
 - Etude de bonnes pratiques mises en œuvre des deux côtés de la Manche
 - Création d'un réseau entrepreneurial entre les différents partenaires
 - Identification des initiatives dans ces territoires
 - Création d'une plateforme web sur la reprise d'entreprise

- Rencontres avec les acteurs partenaires autour d'un salon des entrepreneurs
- Développer le tourisme industriel aux acteurs cédants
- S'affranchir de la contrainte linguistique : apprentissage et formation linguistique
- Favoriser la pérennité du projet de reprise d'entreprise et des entreprises cédées
- Proposer des évènements de communication
- Conservation d'un tissu relationnel entre les nouveaux repreneurs et cédants

Nom du projet : ATF

Chef de file : Région Bretagne

Partenaires en France : Brest Métropole, CCI de Bretagne, Ell'en Cornouaille

Partenaires en Angleterre : Council of Cornwall, WSX Entreprise, Women Entrepreneurs of Cornwall and Area

Partenaires en Irlande : Cork city local entreprise office, Cork Chamber

Partenaires en Allemagne : IFM Bonn

Partenaires aux Pays-Bas : Dutch Incubation Association, Kamer Van Koophande

Durée du Projet : 36 mois

Fonds européen visé : FEDER

2.2. Projet « Aire Marine Educative »

Le projet consiste en la mise en place d'aires marines éducatives sur la zone de la Rade de Brest. Une aire marine éducative est une zone maritime, littorale gérée de manière participative par une école ou un groupe d'élèves. Il s'agit d'une démarche de gestion participative impliquant des élèves autour d'un projet d'actions citoyennes de protection et de gestion du milieu marin.



1. OBJECTIF GENERAL

L'objectif général de ce projet est de faire « connaître, vivre et transmettre la mer ». Il s'inscrit dans le programme pédagogique et le temps scolaire.

Ce projet recouvre différents objectifs dans plusieurs domaines :

- Educatifs : faire connaître son patrimoine naturel et culturel maritime
- Civiques : Participer à la gestion durable du domaine public (la mer)
- Environnementaux : Sensibilisation à l'environnement dans une approche transversale mêlant écologie, usages et la culture.
- Scientifiques : Rendre la science accessible à la population et aux jeunes générations
- Touristiques : Valoriser le patrimoine maritime de la Rade de Brest
- Coopératifs : Insuffler des démarches au niveau national

2. PRINCIPALES ACTIONS

- Journées découvertes sur le terrain pour les classes organisées autour de différents ateliers sur la connaissance des espèces de l'aire marine.
- Formation des enseignants des écoles par des animateurs nature de l'Agence des Aires Marines Protégées (transmission d'outils pédagogiques).
- Exposition photo avec les différentes espèces identifiées lors des sorties sur le littoral faites par les enfants.

Nom du Projet : « Aire Marine Educative »

Chef de file : Agence des Aires Marines Protégées

Partenaires : Région Bretagne (contrat Nature), Pays de Brest

Durée du projet : 36 mois

Montant du projet : 88 333 euros

Fonds européen visé : FEDER

Programme européen : 30 % LEADER

2.3 PROJET « BREIZH BAC »

Le projet consiste en la création d'un bac traversant la rade de Brest du Port de Brest jusqu'au Port du Fret, reliant ainsi la côte Nord à la côte Sud de la Rade de Brest.

De plus, la liaison sera effectuée toute l'année. Ce bateau à fond plat transporte aussi bien les piétons que les automobilistes. Il s'agit d'un mode de transport doux. Ce projet sera bénéfique pour l'image et l'attractivité du Pays de Brest.



1. OBJECTIF GENERAL

La mise en place de cette liaison transrade répond à des objectifs:

- Réduction de temps de trajet (gain de temps)
- Avantage économique et réduction des risques par rapport à l'utilisation de la voiture
- Amélioration de l'accessibilité de la Presqu'île (désenclavement) : Facilité l'accès aux soins spécialisés de santé, accès à l'emploi brestois
- Réduction de l'empreinte écologique : désengorgement des routes

2. PRINCIPALES ACTIONS

- Etude de marché
- Campagne de communication
- Transport maritime de véhicules et de piétons
- Création d'une ligne estivale entre Camaret et Brest
- Utilisation de panneaux photovoltaïques sur le bateau

Nom du Projet : « Breizh'bac »

Chef de file : Conseil Départemental du Finistère

Partenaires : Conseil Départemental du Finistère, Région Bretagne, Brest Métropole, Pays de Brest, Communauté de communes de la Presqu'île de Crozon, Brest Terres Océanes, Marine Nationale, CHU de Brest, DCNS, UBO, Thalès, Crédit Mutuel Arkea, Livbag, SDMO, IFREMER

Fonds européen visé : 10 % FEDER

2.4. Projet « Eau'Gast »

Ce projet mené sur l'ensemble des communes de la Rade de Brest a pour but de valoriser les communes, les petits ports, ce plan d'eau exceptionnel qu'est la Rade, ces usages ainsi que le temps breton. Ce festival est divisé en deux sessions, l'une en Mai, l'autre en Octobre.



En mai, aura lieu sur une semaine une régates des vieux gréements sur la Rade de Brest s'intitulant « Eau'Gast ! Les vieux grém' mettent les voiles ». En octobre, la session automnale s'intitule « Eau'Gast ! L'eau dans tous ses états ».

1. OBJECTIF PRINCIPAL

Les objectifs sont différents selon la session de Mai ou la session d'Octobre.

De fait, la régates organisée en Mai répond à plusieurs objectifs tels que :

- Valoriser les petits ports méconnus, le patrimoine historique, architectural et culturel de la Rade
- Promouvoir la recherche scientifique et les différentes activités économiques
- Promouvoir le tourisme
- Promouvoir le co-baturage

Les objectifs du festival de la Pluie en Octobre poursuivent un enjeu d'image :

- Démontrer les avantages économiques de la pluie et des tempêtes
- Démontrer l'enjeu environnemental de la pluie et des tempêtes
- Démontrer le potentiel touristique de la pluie et des tempêtes

2- PRINCIPALES ACTIONS

- Sélection de 7 communes volontaires à l'accueil des bateaux et des animations
- Organisation de visites guidées, des fest-deiz, des fest-noz, concerts, pièces de théâtres participatives, chorales et fanfares déambulantes et des cinémas en plein air.
- Installation de stands pour mettre en valeur les activités liées à la mer, à la météo bretonne et à la Bretagne (initiation à langue et à la danse bretonne)

- Stand sur la recherche scientifique dans la Rade
- Organisation d'un pique-nique ou d'un apéritif dans différents endroits de la Rade
- Proposition d'activités gratuites ou prix réduits par 8 centres nautiques de la Rade pour sensibiliser le grand public aux sports nautiques.
- Présentation et visite du site Océanopolis
- Présentation des métiers et des activités utilisant le vent et la pluie dans un objectif de développement durable
- Organisation d'activités de loisirs pour petits et grands : char à voile, cerfs-volants, cours ludiques sur la météo.
- Préparation par les écoles primaires sur le temps des activités périscolaires
- Préparation d'une photo-session et d'une danse sur le thème de la tempête

Nom : « Eau'Gast »

Chef de file : Conseil Départemental du Finistère

Programmes européens : HORIZON 2020, CREATIVE EUROPE, ERASMUS+

Partenaires : Nautisme en Finistère, Brest Terres Océanes, Parc Naturel Régional d'Armorique, Brest Métropole, les Communautés de Communes, Association de sauvegarde du patrimoine, les petits débrouillards, IFREMER, les centres nautiques, la SNSM, UBO, OCEANOPOLIS

Montant du projet : 150 000 euros

CONCLUSION

Cette étude a permis de montrer qu'une majorité d'élus des 22 communes retenues se sentent aujourd'hui concernés par l'avenir de la Rade.

À l'heure actuelle, la Rade de Brest est un espace où interagissent une multitude d'activités, sans pour autant que s'y produisent de conflits d'usages majeurs. L'activité militaire est encore fortement ancrée sur le territoire et présente un réel atout économique. Pour autant, pour nombre d'élus, il est manifeste que la Défense ne constitue plus un secteur d'avenir.

C'est pourquoi, pour une grande majorité d'entre eux, il y aurait donc un véritable impératif à, désormais, orienter davantage les activités de la Rade vers le tourisme, les loisirs et les enjeux d'avenir !

Cet « espace » est jugé porteur d'un fort potentiel de développement pour la Pointe de Bretagne, notamment au travers de domaines d'activités, telles les énergies marines renouvelables et la recherche en sciences de la mer.

Mais face à ces enjeux futurs, l'étude met en évidence l'absence d'une réelle stratégie commune entre les nombreux acteurs de la Rade. Comment en serait-il autrement, puisqu'il n'existe à ce jour aucune instance de concertation sur le sujet ou plutôt de multiples instances thématiques, sans stratégie globale !

À l'heure de la métropolisation du Pays de Brest et de la coopération locale, il est indispensable de développer une gouvernance spécifique pour répondre aux enjeux de développement et de valorisation de ce territoire singulier. C'est à cette condition que la Rade de Brest pourra devenir un véritable « territoire ».

Les élus en sont aujourd'hui conscients, puisque les trois quarts d'entre eux pensent qu'il serait pertinent de désormais mettre en place une gouvernance globale et commune pour la Rade.

D'ici quelques mois, le Conseil de Développement de la Métropole et du Pays de Brest rendra son rapport sur l'ensemble des enjeux d'avenir pour la Rade et le Pays de Brest.

Dès lors, il appartiendra aux élus de s'en saisir, afin de faire émerger des projets d'avenir communs pour la Rade de Brest. Nous espérons que cette étude y aura contribué.

BIBLIOGRAPHIE

Articles

- CHARTIER-LE FLOCH E., « Brest, une ville en mutation » ArMen, Juillet Août 2008
- JEZEQUEL.S, « Moules. Les daurades royales attaquent », *le télégramme*, 2 octobre 2014
- LE GUEN.C, « Coquille Saint-Jacques. La toxine amnésiante diminue lentement », *le télégramme*, 7 août 2015
- ROCHARD Y., « La Penfeld aux civils ? », ArMen, Avril 2001

Ouvrages

- BERTHOU.E, BOULAIRE.A (2015), « *Rade de Brest* », éditions géorama collection allons z'en fra, 147 pages
- BERTHOU.E (2015), « *Rade Brest & aulne maritime* », éditions Locus Solus, 191 pages
- GOUJARD.J-Y, CABAN.G (2001), « *Rade de Brest, un autre regard* », éditions ouest france, 119 pages
- HASCOET.A (2012), « *Brest en 100 dates* », illustrations de Martine Kerdraon, éditions Alan Sutton, 130 pages
- LE GALL-SANQUER A. RICHARD M-L et J-L, LE MEN A. (2000), « Pays de Landerneau-Daoulas, la Terre et la Mer », éditions Association Dourdon, 204 pages
- PIERREFEU S. (2012), « 20 ans de fêtes maritimes à Brest », éditions Coop breizh, 176 pages

Etudes :

- ADEUPA (2013) « Fonctions publiques et de Défense dans le Pays de Brest »
<http://www.adeupa-brest.fr/nos-publications/fonctions-publiques-et-de-defense-pays-de-brest>
- DAURES F, FRANGOUES K, ALBAN F, LE GRAND C, LASPOUGEAS C, FRY A, PITEL ROUDAUT M, LEONARDI S (2010), « Situation économique et sociale de la pêche professionnelle dans le Parc naturel marin d'Iroise (PNMI) en 2009 : état des lieux suite à l'enquête socio-économique menée en 2010 », 4 pages
http://www.umr-amure.fr/observation_donnees/Daures_et_al_2012_Flyer_PNMI_VF.pdf
- DE SOLAN.C, TOURILLON.S, CALVEZ.E, VANDENDEEL.C, BRULEY.J, HEMERY.A, Rapport final (2013), « Partage du littoral - Baie de Daoulas - Fond de Rade », Master 2 Aménagement et Urbanisme Durables, Environnement, Institut de Géoarchitecture, Université de Bretagne occidentale, 130 pages

http://www.pays-de-brest.fr/images/pdf/GIZC/Rapport_final_Rade_052013.pdf

- LE GUYADER (2013), “Modélisation des activités humaines en mer côtière”, Environnement et Société. Université de Bretagne Occidentale, préparée à l’Institut Universitaire Européen de la Mer, Laboratoire Géomer, 310 pages

<https://tel.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/717420/filename/LeGuyader.pdf> 2013

- LE MOIGNE.M, MERCELLE.M (2010), « Ra2Brest : Caractérisation spatiale et quantitative des activités en rade de Brest et synthèse bibliographique des conflits d’usage », Rapport de stage de 1ère année de Master Expertise et Gestion de l’Environnement Littoral, Institut Universitaire Européen de la Mer, Université de Bretagne Occidentale, 92 pages

http://menir.univ-brest.fr/documentation/production/sconsultation.php?id_prod=98

- MAZEAS P (juillet 2014) “RADE DE BREST Alors, embarquez ...” ADEUPA, 12 pages
- PAROD, Mathilde, Rapport d’étude (2011), « Participation à la réalisation de l’état de la connaissance des usages sur le littoral du Pays de Brest », Master 2 AUDE, spécialité Environnement et Aménagement, Institut de Géoarchitecture, Université de Bretagne Occidentale, 74 pages

http://www.pays-de-brest.fr/images/pdf/GIZC/Rapport_de_stage_M_Parod_2011.pdf

- PEUZIAT, Emilie, Rapport d’étude (2009), « L’organisation du carénage sur le Pays de Brest : diagnostic et propositions », Master AUDE, Environnement, Institut de Géoarchitecture, Université de Bretagne Occidentale, 140 pages

http://www.pays-de-brest.fr/images/pdf/GIZC/Rapport_E_Peuziat_2009.pdf

- Promotion Master 2 MIDTE 2013-2014, “ Les îles du Ponant finistériennes”, Université de Bretagne Occidentale, 142 pages
- Promotion Master 2 MIDTE 2014-2015, “Etude sur l’identité de la commune de Plougonven”, Université de Bretagne Occidentale, 220 pages

Autres documents d’appui:

- ADEUPA, CONSEIL DE DEVELOPPEMENT “*Diagnostic : premiers éléments*”, 19 octobre 2015, 24 pages
- Atlas cartographique : Baie de Daoulas / Fond de Rade (mars 2013)

http://www.pays-de-brest.fr/images/pdf/GIZC/Rade_de_Brest-Atlas_cartographique.pdf

- Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays de Brest : Rapport de présentation

<http://www.pays-de-brest.fr/images/pdf/SCoT/scot-rapport-presentation.pdf>

Webographie :

- <http://insee.fr>
- Reportage, "Brest, la porte de l'Atlantique", Thalassa, France 3, diffusé le 07 Novembre 2014

http://www.france3.fr/emissions/thalassa/diffusions/07-11-2014_270619

- Reportage "Finistère, entre terre et mer", Échappées belles, France 5, diffusé le 16 Janvier 2016

http://www.france5.fr/emissions/echappees-belles/diffusions/16-01-2016_450002

- Reportage "La rade de Brest, joyau des amoureux de la mer", Journal du 13h, TF1, diffusé le 03 Novembre 2015

<http://lci.tf1.fr/jt-13h/videos/2015/la-rade-de-brest-joyau-des-amoureux-de-la-mer-8679064.html>

ANNEXES

Annexe 1. Lettre de commande du Conseil de Développement



Brest, le 23 juin 2015

Groupe de travail Rade de Brest Projet d'enquête auprès des élus

Le conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest, lors de sa réunion de bureau du 10 mars 2015, a décidé la création d'un groupe de travail sur la Rade de Brest suite à la contribution réalisée par Chantal Guillerm en juin 2012. Les animateurs en sont Chantal Guillerm et Yves Julien. Ce groupe de travail, accompagné par l'ADEUPa, a choisi de réaliser l'audition des acteurs principaux intervenant sur cet espace et souhaite mener une enquête auprès de l'ensemble des élus des 22 communes riveraines de la Rade, en incluant Plouzané et Camaret-sur-Mer.

Il est proposé de confier cette enquête aux étudiants du Master 2 « Management et ingénierie du développement des territoires en Europe.

L'objectif de cette enquête est de compléter les auditions d'acteurs par la représentation qu'ont les élus de ce territoire et de répondre aux questionnements suivants :

- Quelles hypothèses de développement ?
- Quels enjeux ?
- Quels projets ?
- Faut-il mettre en œuvre une gouvernance spécifique ? de quel type ?

Le groupe de travail souhaiterait un démarrage de l'enquête en septembre 2015 afin d'obtenir des résultats en mars 2016.

En vue d'obtenir un financement de cette étude par le Pôle métropolitain du Pays de Brest, il est demandé à l'université de Bretagne Occidentale de fournir rapidement un devis au Conseil de développement.

Annexe 2. Exemple de compte rendu de séance



COURS	DATE	COMPTE RENDU	SECRÉTAIRE DE SÉANCE
TERRITORIALITÉ	12/10/2015	N°4	Jean-Eudes
PRÉSENTS	ABSENT(S)	EXCUSÉ(S)	OBJET
Tout le monde	0	0	Définition précise des attentes de l'enquête sur la Rade de Brest par le conseil de développement et l'ADEUPa.

Début de la séance : 10H30

Thème 1 : Historique du projet

Chantal Guillerm, responsable du projet au conseil de développement, est à l'origine de la démarche de réflexion sur l'avenir de la Rade.

Pour eux, c'est un territoire qui existe géographiquement mais sans existence institutionnelle. Le conseil de développement a conscience que la rade est un atout et un facteur d'attractivité pour le territoire. De ce fait, ils souhaitent en faire un levier de développement territorial. Cela peut-il passer par une gouvernance commune?

Le conseil de développement a donc décidé de poursuivre cette réflexion initiale avec un groupe de travail dont les responsables sont Yves Julien et Chantal Guillerm. En parallèle, ils se sont associés à l'ADEUPa, pour les épauler dans ce projet.

De son côté le conseil de développement mène des auditions auprès des acteurs importants, sur et en dehors de la rade. Le but étant de les interroger:

- leur appréhension de la Rade
- sur l'existence de projets en lien avec cet « espace »

et récolter leurs avis sur une possible action collective

=> Ce travail est en cours.

Le fait de faire appel au Master pour interroger les élus s'inscrit dans l'objectif d'avoir une approche plus neutre et moins politique du sujet. Les élus pourront ainsi s'exprimer plus librement.

Pourquoi cette étude?

Pour déterminer quelle représentation ont les élus du territoire... et leur donner la parole !

Les initiateurs de la démarche ont le sentiment que la rade est sous valorisée. Sur le plan du marketing territorial => on peut beaucoup mieux faire. Le but est de trouver des clés: comment mieux tirer parti de ce territoire ?

Le but est également de réaliser une analyse critique de la gestion actuelle de la rade.

Pour l'ADEUPa : « la rade aurait dû servir de lien mais elle est vue comme une rupture »: les gens vivent au bord de l'eau mais la Rade est pratiquée par peu de monde. La Rade = une barrière plutôt qu'un lien?

Aujourd'hui on ne sait pas comment la rade est perçue par les politiques => l'objectif de l'étude est de donner des pistes de valorisation de cet espace. Mais pour cela, il faut un projet partagé qui passe par l'implication des élus.

Thème 2 : Précisions de la commande

Rendu final:

- 1 compte rendu écrit
- 1 compte rendu oral: (impressions et ressentis: intérêt des élus?, indifférence?, des constats, des chiffres clés, donner les ressentis sur les auditions)

Les auditions de personnes ressources:

- invitation permanente aux auditions et groupes de travail
- pour le calendrier des entretiens, voir avec Maryse LARPENT
- les comptes rendus des auditions déjà effectuées pourront nous être transmis
- aucun guide d'entretien n'a été élaboré
- les DGS ne sont pas dans la population cible.

=> Le contrat passé dans le cadre de l'étude concerne exclusivement l'audition des élus. De ce fait, le sondage d'autres personnes ressources est déconseillé, « il faut savoir se protéger derrière le contrat » En cas d'informations sur un acteur important à contacter: faire remonter l'information auprès de l'ADEUPa et du conseil de développement.

Elaboration et suivi des questionnaires:

Lundi 9 novembre : 9H30 => rencontre avec le conseil de développement et l'ADEUPa pour présenter le questionnaire et nos avancées. Lieu: salle du Master, B008
19 ou 22 octobre => partage d'informations avec l'ADEUPa

- le questionnaire doit-être élaboré par les étudiants
- hypothèse: les élus sont susceptibles de parler au nom de la population
- le questionnaire doit-être validé par l'ADEUPa et le conseil
- le questionnaire devra être testé sur un échantillon d'élus
- transmettre à Maryse LARPENT une ébauche de questionnaire => rôle d'interface entre le Master et les clients
- Très important: rencontrer les représentants de l'opposition

Périmètre de l'étude:

2 zones semblent se dessiner:

- les communes de la Rade
- les communes en périphérie de la Rade
- Pont-de-Buis
- Saint-Ségal
- Châteaulin => important pour les plaisanciers britanniques ?
- Camaret => la porte d'entrée de la Rade
- Landerneau => un pôle historique avec le port, poids politique, un produit touristique
- Port-Launay => souhaite développer ses services et l'accueil des plaisanciers

L'intérêt de l'étude est de déterminer si culturellement ces communes font parties de la rade ou non. En tout état de cause, l'idée est de n'exclure aucune commune. De ce fait, l'exclusion des territoires périphériques serait une erreur car ces derniers peuvent, malgré leur éloignement géographique, disposer d'un fort attachement à la rade. Leur exclusion arbitraire serait ainsi incomprise par les acteurs en question.

Annexe 3. Lettre de cadrage pour la communication

Etudiants en Master de développement territorial à l'Université de Brest, nous réalisons jusqu'en Mars 2016 une étude sur la valorisation actuelle et future de la « Rade de Brest ».

La démarche se voulant éminemment participative nous avons souhaité interroger l'ensemble de la population des communes littorales de la rade. Devant la difficulté d'un tel exercice nous avons choisi d'enquêter auprès d'un échantillon représentatif de la société. Dès lors, nous voulons aujourd'hui rencontrer les élus des 23 communes riveraines à la Rade afin de les interroger sur la représentation qu'ils en ont actuellement et sur la vision qu'ils portent sur son avenir.

Le Conseil de Développement du Pays de Brest, le commanditaire de cette étude, a créé un groupe de travail dont les animateurs sont Chantal Guillerm et Yves Jullien. En parallèle, l'ADEUPa est partie prenante de cette démarche en réalisant des enquêtes complémentaires aux nôtres.

Cette étude est principalement basée sur une enquête de terrain qui prend la forme d'un questionnaire anonyme. Ce dernier s'adresse à tous les conseillers municipaux de votre commune et sera passé par deux étudiants lors d'un prochain conseil afin qu'ils y répondent pendant une vingtaine de minutes. Ces étudiants pourront les accompagner en cas de besoin.

Par ailleurs, nous aimerions obtenir un entretien avec le Maire de la commune sur le sujet. Pourriez-vous nous communiquer vos disponibilités ? Nous vous en remercions par avance.

L'ensemble des résultats de cette étude seront communiqués à tous les participants.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous remercions de votre collaboration à cette étude.

Annexe 4. Questionnaire élus

La " Rade de Brest " : Un territoire à valoriser ?

2015 / 2016 - UBO - CDPB

Partant du constat que la « Rade de Brest » est un site exceptionnel au potentiel sous exploité, cette étude se propose de définir les enjeux et de déterminer les hypothèses de développement de ce territoire qui semble aux yeux de beaucoup encore sous valorisé.

L'étude s'inscrivant dans une démarche éminemment participative, il a été jugé primordial d'interroger l'ensemble des élus des communes littorales afin de recueillir l'appréhension de l'intégralité de la population.

Questions introductives

1. De quelle commune êtes-vous l' élu ?

2. Êtes-vous :

- Un homme Une femme

3. Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

- Moins de 25 ans De 25 à 45 ans De 46 à 60 ans
 Plus de 60 ans

4. Depuis quand êtes-vous élu dans votre commune ?

5. Quelles fonctions exercez-vous ?

6. Depuis quand habitez-vous dans le Pays de Brest ?

La Rade et vous

7. Spontanément, que vous évoque la Rade en 3 mots ou expressions ?

8. En tant qu' élu et habitant d'une commune littorale, à quel niveau sur une échelle de 0 à 5, évaluez-vous votre sentiment d'appartenance à la Rade ? (Le 0 équivalant à aucune appartenance et 5 à une très forte appartenance)

- 0 1 2 3 4 5

9. Pour vous, géographiquement, la Rade c'est d'abord :

- Un espace strictement maritime
 Une interface entre la terre et la mer
 Un lieu fédérateur entre des territoires
 Une frontière territoriale
 Un espace séparateur entre les territoires
 Autre

10. Si 'Autre', précisez :

11. Sur la carte, située en annexe 1, pouvez-vous cocher les communes qui, à votre avis, appartiennent au territoire de la Rade ?

12. Selon vous, la Rade est-elle un territoire ayant une cohérence propre ?

- Oui Non

13. Si non, délimitez ces sous-territoires sur la carte située en annexe 2

14. Pour vous, quels sont les 3 lieux ou sites qui caractérisent le mieux la Rade ?

15. Choisissez les 3 faits majeurs qui, selon vous, ont le plus marqué l'histoire de la Rade ?

- L'arsenal (1630)
 Le pont de Plougastel (1926-1930)
 La destruction de Brest (1945)
 L'explosion de l'Océan Liberty (1947)
 La création de la 1ère classe de mer de France à Moulin Mer à Logonna-Daoulas (1964)
 Inauguration de l'Ecole Navale (1965)
 Création du polder (1965-1974)
 Centre National pour l'Exploitation des Océans (aujourd'hui IFREMER) (1967)
 Schéma d'Aptitude et d'Utilisation de la Mer (1977)
 L'Abeille Flandre (1978)
 La grande cale en forme de Radoub (1980)
 L'ouverture de Océanopolis (1990)
 Mise à l'eau de la Recouvrance (1992)
 Le Trophée Jules Verne (1992)
 Les Fêtes Maritimes
 L'ouverture du Pont de l'Iroise (1994)
 Le Contrat de Baie (2001)
 L'ouverture du Pont de Térénez (2011)
 Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

16. Si 'Autre', précisez :

17. Selon vous, quelles sont les 3 activités les plus représentatives de la Rade ?

- Militaire
- Activités de pêche
- Activités nautiques
- Plongée
- Construction et réparation navale
- Aquaculture et conchyliculture
- Recherche en sciences de la mer
- EMR (Energie Marine Renouvelable)
- Transports de marchandises et commerces maritimes
- Tourisme
- Croisière et navette maritime (îles)
- Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

18. Si 'Autre', précisez :

19. Selon vous, sur une échelle de 0 à 5, comment estimez-vous l'état environnemental et écologique de la Rade ?

- 0 1 2 3 4 5

20. Selon vous, comment est, aujourd'hui, exploité le potentiel de la Rade ?

- 0 1 2 3 4 5

21. Pour vous, la présence de la Marine dans la Rade est plutôt un atout :

- 0 1 2 3 4 5

22. Pour vous, la présence de la Marine dans la Rade est plutôt une contrainte :

- 0 1 2 3 4 5

23. Comment évaluez-vous la mobilité terrestre entre les communes de la Rade?

- 0 1 2 3 4 5

24. Comment évaluez-vous la mobilité maritime entre les communes de la Rade?

- 0 1 2 3 4 5

25. Considérez-vous la rade aujourd'hui, comme :

- Un obstacle à contourner
- Un facteur d'attractivité économique et résidentielle
- Un espace sans intérêt particulier
- Un lieu de projets innovants
- Un territoire sans projet de développement
- Un territoire fief de la Défense nationale
- Un facteur d'attractivité touristique
- Un site naturel protégé
- Un territoire sous-exploité
- Un lieu de loisirs
- Un levier de développement pour la pointe de Bretagne
- Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

26. Si 'Autre', précisez :

27. Comment jugez-vous l'évolution économique de la Rade ces 20 dernières années ?

- En déclin En stagnation En expansion

28. L'expression commune est "la Rade de Brest". Comment jugez-vous le rôle de Brest Métropole dans la dynamique de la Rade ? (1 seule réponse possible)

- un moteur un frein un aimant

Votre commune et la Rade

29. Ces trois dernières années, la Rade a-t-elle été un vecteur de projets sur votre commune ?

- Oui Non

30. Si 'Oui', précisez :

- Activités nautiques
- Tourisme
- Infrastructures
- Attractivité résidentielle
- Mobilité territoriale
- Installation d'entreprise
- Création d'association
- Promotion de votre territoire
- Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

31. Si 'Autre', précisez :

32. Votre commune a-t-elle réalisé ces 3 dernières années des événements qui valorisent votre "appartenance" à la Rade?

- Oui Non

33. Si 'Oui', combien :

- 1 à 3 3 à 6 6 à 10 10 à 15 15 et plus

34. Votre commune dispose-t-elle d'un technicien pour la Rade?

- Oui Non

35. Votre commune dispose-t-elle d'un élu référent pour la Rade ?

- Oui Non

36. Selon vous, la Rade est-elle un facteur d'attractivité pour votre commune ?

- Oui Non, pas plus qu'une commune littorale ordinaire

37. Si 'Oui', pour qui :

- Résidents permanents
- Résidents temporaires
- Touristes
- Entreprises
- Associations
- Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

38. Si 'Autre', précisez :

39. Selon vous, en quoi le fait d'être une commune de la Rade peut-il être un atout ? (Seulement 1 réponse possible)

- Activités nautiques
- Activités économiques induites
- Valorisation de l'image
- Accessibilité (accès aux soins, culture, enseignements...)
- Prix du foncier et immobilier
- Présence de la Marine
- Paysage et cadre de vie
- Autre

40. Si 'Autre', précisez :

41. Selon vous, en quoi le fait d'être une commune de la Rade peut-il être un désavantage ? (Seulement 1 réponse possible)

- Prix du foncier et immobilier
- Accessibilité (accès aux soins, culture, enseignements...)
- Présence de la Marine
- Pollution marine
- Activités économiques contraintes
- Accès aux soins
- Aucun désavantage
- Autre

42. Si 'Autre', précisez :

43. Selon vous, sur votre commune, existe-il des activités économiques en relation avec la Rade ?

- Oui Non

44. Si 'Oui', précisez :

- | | |
|-----------------------------|-------------|
| 1. Pêche et conchyliculture | 2. Défense |
| 3. Nautisme | 4. Loisirs |
| 5. Réparation navale | 6. Tourisme |
| 7. Commerces | 8. Autre |

Ordonnez 3 réponses.

45. Si 'autre', précisez :

Vers une valorisation de la Rade

46. Votre commune a-t-elle déjà participé à une réflexion collective sur le thème de la Rade ?

- Oui Non

47. Si 'Oui', précisez :

48. Votre commune mène-t-elle, en partenariat avec d'autres communes, des activités tournées vers la Rade ?

- Oui Non

49. Votre commune a-t-elle déjà été confrontée à des conflits d'usage dus à la proximité de la Rade ?

- Oui Non

50. Si 'oui', de quels types ?

51. Pensez-vous que ces types de conflits pourraient être mieux gérés par le biais d'un dispositif adapté aux enjeux propres de la Rade ?

- Oui Non

52. Avez-vous connaissance de la présence d'un outil de communication (label, brochure...) partagé entre les communes de la Rade ?

- Oui Non

53. Si 'Oui', lesquelles :

54. Si non, pensez-vous qu'un tel outil pourrait être utile ?

- Oui Non

Quel avenir pour la Rade ?

55. Pensez-vous qu'une démarche de valorisation de "l'image Rade" serait bénéfique pour votre commune ?

- Oui Non

56. Selon vous, une meilleure valorisation de l'image de la Rade permettrait-elle l'implantation de nouvelles activités sur votre commune ?

- Oui Non

57. Si 'Oui', précisez :

- Nautiques Associatives Évènementielles
 Économiques Touristiques Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

58. Si 'Autre', précisez :

59. Selon vous, la Rade devrait-elle postuler au "Club des plus belles baies du Monde" (avec le Golfe du Morbihan, la Baie de Copacabana, la Baie du Mont Saint-Michel...)

- Oui Non

60. Comment voyez-vous l'évolution de la Rade dans 15 ans ?

- Plutôt positive Plutôt négative

61. Selon vous, à l'avenir, vers quels domaines la Rade devrait-elle plutôt se tourner ?

- Militaire
 Pêche professionnelle
 Activités nautiques
 Construction et réparation navale
 Aquaculture / Conchyliculture
 Recherche en sciences de la mer
 EMR (Energie marine renouvelable)
 Transports de marchandises et commerces maritimes
 Tourisme
 Croisières/Navettes maritimes (îles d'Iroise, transrade militaire,...)
 Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

62. Si 'Autre', précisez :

63. Selon vous, une gouvernance spécifique et adaptée aux enjeux de la Rade serait-elle pertinente ?

- Oui Non

64. Si 'non', pourquoi ?

65. Si 'Oui', précisez :

- Communication et valorisation
 Gestion des conflits d'usage
 Gestion économique
 Gestion environnementale
 Gestion des activités de loisirs
 Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

66. Si 'Autre', précisez :

À titre personnel, voici quelques questions subsidiaires

67. Pensez-vous que la "Rade de Brest" soit un endroit connu en France ?

- Oui Non

68. Avez-vous pratiqué des activités nautiques ou de plaisance durant ces 12 derniers mois dans la "Rade de Brest" ?

- Oui Non

69. Avez-vous participé aux festivités nautiques en lien avec la "Rade de Brest" durant ces 3 dernières années ?

- Oui Non

70. Faites-vous partie d'une association en rapport avec la "Rade de Brest" ?

- Oui Non

71. Durant les dernières grandes marées, avez-vous pratiqué la pêche à pied, la randonnée dans la "Rade de Brest" ?

- Oui Non

72. Après avoir répondu à ce questionnaire, que vous évoque la "Rade de Brest" en 3 mots ou expressions ?

73. Voyez-vous un intérêt à réaliser cette étude sur la "Rade de Brest" ?

- Oui Non

Annexe 5. Questionnaire étudiant

La " Rade de Brest " : Un territoire à valoriser ?

2015 / 2016 - UBO

Partant du constat que la « Rade de Brest » est un site exceptionnel au potentiel sous exploité, cette étude se propose de définir les enjeux et de déterminer les hypothèses de développement de ce territoire qui semble aux yeux de beaucoup encore sous valorisé.

L'étude s'inscrivant dans une démarche éminemment participative, il a été jugé primordial d'interroger l'ensemble des étudiants de l'UBO afin de recueillir leur appréhension de la "Rade de Brest".

Questions introductives

1. Êtes-vous :

- Un homme Une femme

2. Quel est votre âge?

3. Depuis combien d'années habitez-vous dans le Pays de Brest ?

Quelle image de la Rade?

4. Spontanément, que vous évoque la Rade en 3 mots ou expressions ?

5. Pour vous, la Rade c'est d'abord :

- Un lieu de loisirs
 Un espace à contourner
 Un lieu fief de la Défense
 Un lieu de recherche scientifique
 Un paysage remarquable
 Un espace d'activités économiques
 Un lieu difficilement accessible
 Autre

6. Si 'Autre', précisez :

7. Pour vous, quels sont les 3 lieux ou sites qui caractérisent le mieux la Rade ?

8. Selon vous, quelles sont les 3 activités les plus représentatives de la Rade ?

- Militaire
 Activités de pêche
 Activités nautiques
 Plongée
 Construction et réparation navale
 Aquaculture et conchyliculture
 Recherche en sciences de la mer
 EMR (Energie Marine Renouvelable)
 Transports de marchandises et commerces maritimes
 Tourisme
 Croisière et navette maritime (îles)
 Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

9. Si 'Autre', précisez :

10. Selon vous, sur une échelle de 0 à 5, comment estimez-vous l'état environnemental et écologique de la Rade ? (0 étant un état très dégradé et 5 un état de très bonne qualité)

- 0 1 2 3 4 5

11. Selon vous, comment est, aujourd'hui, exploité le potentiel de la Rade ?

- 0 1 2 3 4 5

12. Pour vous, la présence de la Marine dans la Rade est plutôt un atout :

- 0 1 2 3 4 5

13. Pour vous, la présence de la Marine dans la Rade est plutôt une contrainte :

- 0 1 2 3 4 5

14. Selon vous, la Rade est-elle un facteur d'attractivité pour le territoire ?

- Oui Non

15. Si 'Oui', pour qui :

- Résidents permanents Résidents temporaires
 Touristes Entreprises
 Associations Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

16. Si 'Autre', précisez :

17. Sur une échelle de 0 à 5, comment estimez-vous le paysage de la Rade? (en sachant que 0 correspond à un espace commun au reste du littoral breton et 5 à un espace particulièrement remarquable)

- 0 1 2 3 4 5

18. Pensez-vous que la "Rade de Brest" soit un endroit connu en France?

- Oui Non

19. Selon vous, la Rade devrait-elle postuler au "Club des plus belles baies du Monde" (avec le Golfe du Morbihan, la Baie de Copacabana, la Baie du Mont Saint-Michel...)

Oui Non

20. Sur une échelle de 0 à 5, comment jugez-vous l'impact de la ville de Brest sur l'image de la Rade? (0 étant un impact très négatif et 5 un impact très positif)

0 1 2 3 4 5

21. Expliquez votre réponse:

Quel avenir pour la Rade?

22. Comment voyez-vous l'évolution de la Rade dans 15 ans ?

Plutôt positive Plutôt négative

23. Selon vous, à l'avenir, vers quels domaines la Rade devrait-elle plutôt se tourner ?

- Militaire
- Pêche professionnelle
- Activités nautiques
- Construction et réparation navale
- Aquaculture / Conchyliculture
- Recherche en sciences de la mer
- EMR (Energie marine renouvelable)
- Transports de marchandises et commerces maritimes
- Tourisme
- Croisières/Navettes maritimes (îles d'Iroise, transrade militaire,...)
- Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

24. Si 'Autre', précisez :

25. Selon vous, une instance spécifique et adaptée aux enjeux de la Rade serait-elle pertinente ?

Oui Non

26. Si 'non', pourquoi ?

27. Si 'Oui', précisez :

- Communication et valorisation
- Gestion des conflits d'usage
- Gestion économique
- Gestion environnementale
- Gestion des activités de loisirs
- Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

28. Si 'Autre', précisez :

La Rade et vous

29. Avez-vous pratiqué des activités en lien avec la Rade ces deux dernières années?

Oui Non

30. Si oui, lesquelles:

- Navigation de plaisance (à voile)
- Navigation de plaisance (à moteur)
- Plongée
- Sports de glisse (surf, planche à voile, kite-surf, paddle...)
- Canoë-kayak
- Utilisation du transrade
- Pêche
- Pêche à pied
- Randonnée le long du littoral
- Baignade
- Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

31. Si 'Autre', précisez:

Oui Non

32. Si 'Non', pourquoi ?

33. Avez-vous participé aux festivités nautiques en lien avec la "Rade de Brest" durant ces 4 dernières années ?

Oui Non

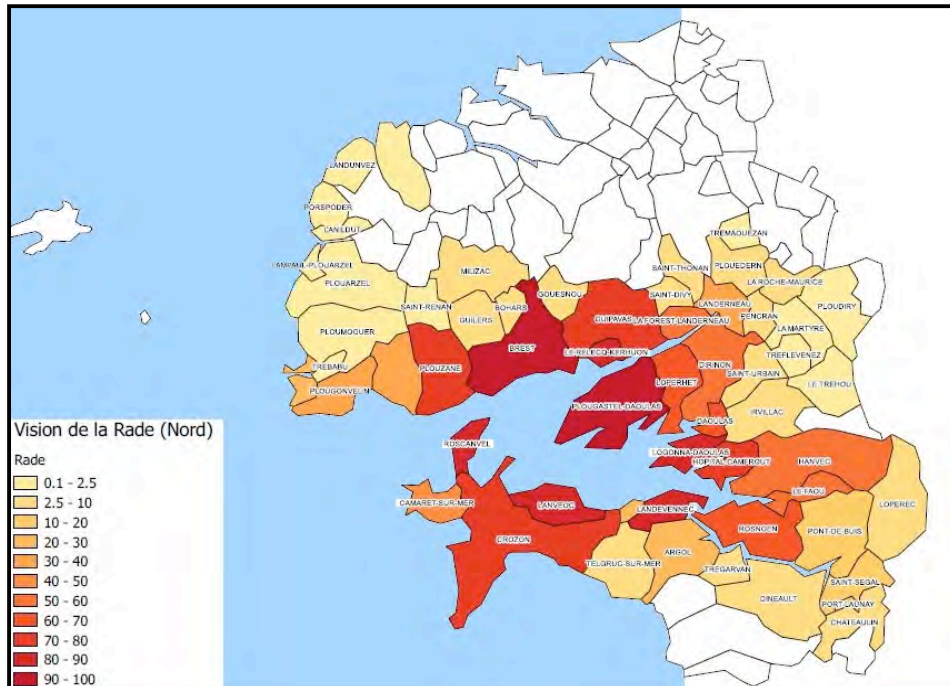
34. Faites-vous partie d'une association en rapport avec la "Rade de Brest" ?

Oui Non

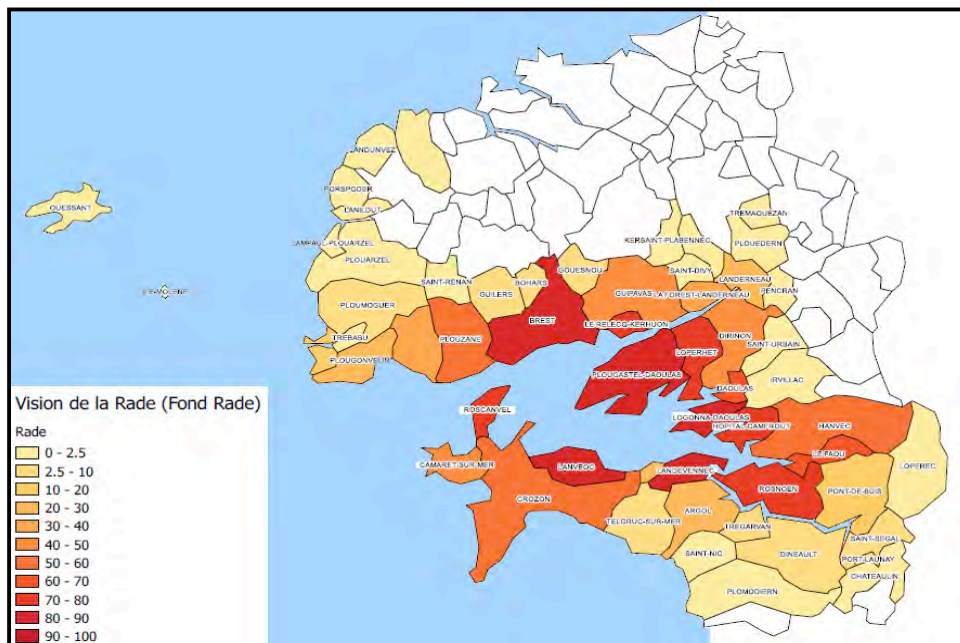
35. Après avoir répondu à ce questionnaire, que vous évoque la "Rade de Brest" en 3 mots ou expressions ?

Annexe 6. Les supports de l'analyse des « sous territoires »

Vision de la Rade selon les élus du Nord



Vision de la Rade selon les élus du Fond de Rade



Empreinte de la Rade comme vecteur de projets selon les élus et par sous-territoire

Vecteur de projet	Oui	Non	Total
Commune			
Fond de Rade	38,3%	58,2%	100%
Nord	52,1%	46,5%	100%
Sud	69,8%	30,2%	100%
Total	47,5%	50,2%	

Empreinte de la Rade sur la présence d'activités maritimes selon les élus et par sous-territoire

Activités éco sur la Rade De quelle commune êtes-vous l' élu ?	Oui	Non	Total
Fond de Rade	62,4%	34,0%	100%
Nord	70,0%	28,2%	100%
Sud	81,4%	14,0%	100%
Total	67,8%	29,0%	100%

Activités représentatives de la Rade selon les élus par sous-territoire

Activités représentatives De quelle commune êtes-vous l' élu	Non réponse	Militaire	Pêche professionnelle	Activités nautiques	Construction et réparation navale	Aquaculture et conchyliculture	Recherche en sciences de la Mer	EMR	Transport de marchandise et commerce	Tourisme	Croisière et navette maritime	Autre	Total
Fond de Rade	0,20%	25,30%	8,50%	19,80%	0,70%	10,90%	7,20%	1,40%	4,60%	8,20%	3,40%	0,00%	100%
Nord	0,0%	25,60%	7,10%	19,40%	0,00%	12,80%	14,70%	2,40%	7,60%	2,40%	1,40%	0,50%	100%
Sud	0,00%	31,50%	9,40%	15,70%	0,00%	11,00%	12,60%	0,00%	4,70%	7,90%	4,70%	0,80%	100%

Présence de conflit d'usage selon les élus par sous-territoire

Conflit d'usage De quelle commune êtes-vous l' élu ?	Oui	Non	Total
Fond de Rade	23.4%	58.2%	100%
Nord	31.0%	47.9%	100%
Sud	9.3%	67.4%	100%
Total	23.1%	56.9%	100%

Pertinence d'une gouvernance adaptée selon les élus et par sous-territoire

Gouvernance Commune	Non réponse	Oui	Non	Total
Fond de Rade	11,3%	73,8%	14,9%	100%
Nord	9,9%	83,1%	7,0%	100%
Sud	27,9%	60,5%	11,6%	100%
Total	13,7%	74,1%	12,2%	100%

Type de gouvernance escomptée selon les élus et par sous-territoire

Gouvernance_AUTRE	Non réponse	Communication et valorisation	Gestion des conflits d'usage	Gestion économique	Gestion environnementale	Gestion des activités de loisirs	TOTAL
De quelle commune êtes-vous l'élu ?							
Fond de Rade	16,3%	25,2%	7,7%	15,4%	21,5%	13,8%	100%
Nord	10,1%	25,6%	2,3%	20,2%	30,2%	11,6%	100%
Su	28,4%	25,4%	3,0%	19,4%	11,9%	11,9%	100%
TOTAL	16,3%	25,3%	5,4%	17,4%	22,6%	12,9%	100%

Jugement sur l'exploitation du potentiel de la Rade selon les élus par sous-territoire

Potentiel de la Rade	0	1	2	3	4	5	Total	Moyenne
Nord/Rade	1	7	22	28	13	0	71	2,63
Sud/Rade	0	4	12	20	6	0	42	2,67
Fond de Rade	1	13	45	62	16	0	137	2,58
							250	2,61

Regard sur l'évolution de la Rade selon les élus et par sous-territoire

Evolution de la Rade	Plutôt positive	Plutôt négative	TOTAL
De quelle commune êtes-vous l'élu ?			
Fond de Rade	81,6%	6,4%	100%
Nord	78,9%	9,9%	100%
Sud	76,7%	4,7%	100%
TOTAL	80,0%	7,1%	100%

Activités d'avenir selon les élus et par sous-territoire

Domaine d'avenir	Non réponse	Militaire	Pêche professionnelle	Activités nautiques	Construction et réparation navale	Aquaculture et conchyliculture	Recherche en sciences de la Mer	EMR	Transport de marchandise et commerce	Tourisme	Croisière et navette maritime	Autre	Total
De quelle commune êtes-vous l'élu													
Fond de Rade	1,00%	2,80%	2,80%	19,80%	9,10%	6,30%	15,00%	14,20%	4,10%	17,80%	7,10%	0,00%	100%
Nord	2,5%	2,50%	0,50%	16,70%	11,80%	2,90%	21,10%	22,50%	3,40%	11,80%	3,90%	0,50%	100%
Sud	5,40%	2,70%	0,00%	22,50%	6,30%	1,80%	12,60%	12,60%	4,50%	14,40%	16,20%	0,90%	100%

Annexe 7. Hypothèses prospectives

Prospective appliquée FUTUROUEST « Méthode des Scénarios » UBO – MIDTE – 2015/2016

« Valorisation de la Rade de Brest 2030 »

Réduction collective des incertitudes (probalisation des hypothèses)

Il s'agit d'hypothèses structurantes c'est-à-dire ayant des impacts/conséquences potentiellement forts et qui peuvent être :

- de contexte général (réglementaire, climat, législatif, financier...), externes au territoire
- liées à des choix stratégiques (développement économique, aménagement du territoire, protection des ressources environnementales,...), dépendants des acteurs du territoire.

Sauf indication plus précise, nous nous projetons **en 2030 au plus tard** et nous nous interrogeons sur la probabilité de **variables structurantes** dans plusieurs domaines, en rapport avec les **futurs possibles de la Valorisation de la Rade de Brest**.

Pour le Groupe exploratoire (non décisionnel), il s'agit bien d'une **réflexion prospective** dont le mode de raisonnement est la **PROBABILITÉ ARGUMENTÉE** (*et non pas le souhait, le désir, la décision... qui relèveront d'autres instances*).

	Hypothèses d'ici 2030	Cotation en probabilité (1 à 6)
01	La population de la Rade de Brest va s'accroître et gagner 10% d'ici à 2025 et 17% d'ici à 2040	
02	Le vieillissement de la population va se poursuivre grâce à l'augmentation de l'espérance de vie et au déséquilibre de la pyramide des âges des communes de la Rade de Brest (hors ville de Brest)	
03	Effets du changement climatique aidant (étés modérément chauds et secs), l'attractivité de la Bretagne s'accroît pour les touristes et pour les retraités	
04	La population de Brest métropole se réduit au profit des communautés péri-urbaines du Pays de Brest (CCPI, CCPA, CCPC, CCPLD, CCPLCL)	

	Hypothèses d'ici 2030	Cotation en probabilité (1 à 6)
05	A partir de 2020, les effets des textes de lois (SRU, ENL, ALUR,...) et des documents de planification de l'urbanisme locaux (SCOT, PLUI,...) se traduisent par une division par deux du rythme d'artificialisation des sols (à vocation résidentielle ou économique)	
06	Renforcement d'une « fracture » nord/sud au sein de la Rade de Brest : gentrification et protections environnementales et urbanistiques de la Presqu'île de Crozon	
07	Le territoire de la Rade est maillé de maisons de santé pluridisciplinaire = offre de soins de proximité	
08	Mise en place d'une liaison maritime quotidienne Brest - Le Fret -> réduction du temps de trajet, mode de transport plus écologique, réduction des flux routiers, alternative estivale	
09	La Rade de Brest est gérée par le « Pays de Brest » (statut de 2030)	
10	Les collectivités de la SPL du Ponant sont « fières » de leur politique de l'eau : elles distribuent de l'eau du réseau dans les lieux publics (restauration, scolaire,...) et expliquent pourquoi on peut faire confiance à l'eau du robinet produite sur le Pays de Brest	
11	Les communes en périphérie du pôle urbain de Brest continue d'attirer de nouveaux habitants, les flux pendulaires augmentent avec un accroissement de la congestion routière => construction d'une nouvelle infrastructure entre le Port de Brest et la Presqu'île de Crozon (pointe de Roscanvel).	
12	Pour renforcer les mobilités sur la Rade et plus largement à l'échelle du pays de Brest, la métropole décide d'étendre le réseau Bibus à l'échelle du Pays (priorité donnée aux transports en commun + Transport à la demande pour les communes rurales)	
13	Compte tenu du réchauffement climatique et des pollutions atmosphériques de plus en plus importantes dans les grandes agglomérations, une politique nationale de mobilité respectueuse de l'environnement et de la santé a été mise en œuvre (bus électrique, voiture électrique, circulation alternante, covoiturage obligatoire,...)	
14	En 2030, les innovations dans les transports sont vraiment remarquables et marquent une véritable rupture => nouveau système de transport par capsules à propulsion sur le Pays de Brest.	
15	Dans le cadre de la réorganisation de sa politique nationale de Défense, les sites de Brest et de Lanvéoc de la Marine Nationale (défense nucléaire) sont en voie de suppression	
16	Le processus de suppression des activités de défense libère des espaces pour les activités civiles (ex : Penfeld, forme de radoub) => support d'une diversification économique, industrielle et touristique	
17	Le processus de suppression des activités de défense limite les conflits d'usages avec les autres activités présentes sur la "Rade de Brest" (ex : pêche à la drague de la Coquille Saint-Jacques, ouverture de couloirs de navigation autorisés aux civils,...)	
18	Le secteur des E.M.R est un nouveau pilier de l'économie brestoise : créations d'emplois qualifiés, partenariat entre les écoles et les entreprises,...	
19	Grâce à l'amélioration de la qualité sanitaire de ses eaux, la culture de la Coquille St-Jacques s'est développée en Rade de Brest	
20	Dans le cadre d'un objectif de « plaisance durable », la réglementation est appliquée dès 2020 : le carénage est obligatoire dans des aires équipées de dispositifs de récupération/traitement des eaux (plus aucun rejet en mer)	

	Hypothèses d'ici 2030	Cotation en probabilité (1 à 6)
21	Mise en œuvre d'une AOP/IGP "Rade de Brest", gage de qualité pour tous les produits de la mer (coquilles, moules,...)	
22	Augmentation du trafic commercial du port de Brest 50% en tonnage liée à la mise en place du projet d'autoroute de la mer Atlantis (Angleterre – Portugal)	
23	Augmentation de la pollution globale (bactériologique, hydrocarbures, métaux lourds, excès de nutriments => eutrophisation) dans la Rade de Brest	
24	Grâce aux actions engagées depuis la fin des années 1990, baisse de la pollution globale => classement de la Rade de Brest en « état satisfaisant à très satisfaisant » de la Directive Cadre sur l'Eau	
25	(Avec la réparation navale) la déconstruction d'engins flottants devient un des fleurons du savoir-faire industriel brestois	
26	Pour se distinguer du reste de la Bretagne, la Rade de Brest propose des activités nautiques innovantes (boots, surf-jet, balade en bateau à thème, camping international,...)	
27	Création d'une "marque" « Rade de Brest » (nautisme, adhésion au Club des plus belles baies du monde, festivals, notion de bien être,...) => fédération des acteurs dans un but de promotion touristique	
28	Création d'un "Pass Rade" pour la promotion touristique de la Rade	
29	La compétence « Urbanisme » a été complètement transférée aux communautés de communes en mars 2017 : des « P.L.U. Intercommunaux » dans toutes les communautés du Pays de Brest	
30	Un itinéraire (terrestre et maritime) pour faire découvrir les spécificités des communes de la Rade a été élaboré pour toucher une nouvelle cible de clientèle, attachée à la culture et au patrimoine	
31	La Pointe de Bretagne gagne peu à peu son autonomie énergétique (de x% en 2014 à 30% en 2030)	
33	D'ici 2022, tous les dispositifs d'Assainissement Non Collectif sont mis aux normes ou ont été raccordés à des stations d'épuration.	
34	Renforcement de la concentration des activités économiques productives sur la zone nord de la Rade et une vocation résidentielle et touristique pour la zone sud	
35	La loi Littoral (et sa jurisprudence) est restée un rempart contre tout type de construction en bord de mer	
36	La loi Littoral a été modifiée dans le sens d'un assouplissement des projets de construction en bord de mer, notamment ceux déclarés d'utilité publique	
37	Les communes rurales de la Rade tirent profit de leurs paysages et de la présence d'espaces naturels remarquables pour développer un cadre de vie de qualité pour leurs résidents	
38	Globalement, les communes rurales, vieillissante et avec trop peu de services, perdent de la population au profit des pôles urbains du Pays de Brest (concentration des emplois et services)	
39	Pour conserver un minimum de mixité générationnelle, Brest Métropole Habitat en accord avec les PLH et les communes a développé une politique de logement social disséminée sur la Rade (dans les pôles urbains)	

	Hypothèses d'ici 2030	Cotation en probabilité (1 à 6)
40	Un (nouveau) Schéma de Mise en Valeur de la Mer a été élaboré conjointement par l'Etat et les collectivités autour de la Rade	
41	Le Pays de Brest est devenu une intercommunalité de plein droit (fusion des communautés)	
42	La Rade de Brest est gérée par une nouvelle organisation dédiée, s'occupant de tous les aspects de sa valorisation et de son développement (outil de marketing territorial de la métropole)	
43	Conséquences des conflits d'usages entre acteurs, la gouvernance de la Rade de Brest est toujours en suspens.	
44	Le développement des activités non liées à la défense (conchyliculture, nautisme, transports de marchandises et passagers,...) a accentué les conflits d'usage en Rade Brest	
45	Dans un contexte géopolitique de plus en plus instable, les activités de Défense nationale sont confortées à Brest et à Toulon.	

Probabilisation des variables :

La cotation obtenue collectivement pour chaque hypothèse (item) est indiquée ci- dessous dans la colonne de droite, selon la pondération ci-dessus (+6, +3, 0,-3,-6)

Un item est considéré comme probable (caractère gras), si sa cotation positive est au moins double de sa cotation négative et à condition qu'il n'y ait pas plus du quart de répondants en avis partagé (soit pas plus de 4 ici). Néanmoins, lorsque l'écart entre les cotations probables/improbables est important et n'aurait pu être modifié par le positionnement des avis partagés, l'item est aussi classé probable.

Lorsque aucune tendance ne se dégage, l'item est indécis (caractère normal) et peut faire l'objet de débat voire être un choix stratégique ultérieur.

Les variables sont triées ci-dessous des probables aux improbables

	Hypothèses d'ici 2030	Cotation pondérée
01	La population de la Rade de Brest va s'accroître et gagner 10% d'ici à 2025 et 17% d'ici à 2040	+ 51 / 1*0 / 0
	Arguments des probables : <ul style="list-style-type: none"> à compléter = compte-rendu des débats 	Arguments des improbables/indécis : <ul style="list-style-type: none"> à compléter = compte-rendu des débats
02	Le vieillissement de la population va se poursuivre grâce à l'augmentation de l'espérance de vie et au déséquilibre de la pyramide des âges des communes de la Rade de Brest (hors ville de Brest)	+ 81 / 1*0 / 0
	Arguments des probables : <ul style="list-style-type: none"> à compléter = compte-rendu des débats 	Arguments des improbables/indécis : <ul style="list-style-type: none"> à compléter = compte-rendu des débats
03	Effets du changement climatique aidant (étés modérément chauds et secs), l'attractivité de la Bretagne s'accroît pour les touristes et pour les retraités	+ 36 / 7*0 / -6
04	La population de Brest métropole se réduit au profit des communautés péri-urbaines du Pays de Brest (CCPI, CCPA, CCPC, CCPLD, CCPLCL)	+ 66 / 1*0 / 0
06	Renforcement d'une « fracture » nord/sud au sein de la Rade de Brest : gentrification et protections environnementales et urbanistiques de la Presqu'île de Crozon	+ 51 / 3*0 / -3
08	Mise en place d'une liaison maritime quotidienne Brest - Le Fret -> réduction du temps de trajet, mode de transport plus écologique, réduction des flux routiers, alternative estivale	+ 39 / 3*0 / -12
09	La Rade de Brest est gérée par le « Pays de Brest » (statut de 2030)	+ 51 / 2*0 / -3
10	Les collectivités de la SPL du Ponant sont « fières » de leur politique de l'eau : elles distribuent de l'eau du réseau dans les lieux publics (restauration, scolaire,...) et expliquent pourquoi on peut faire confiance à l'eau du robinet produite sur le Pays de Brest	+ 36 / 4*0 / -9
12	Pour renforcer les mobilités sur la Rade et plus largement à l'échelle du pays de Brest, la métropole décide d'étendre le réseau Bibus à l'échelle du Pays (priorité donnée aux transports en commun + Transport à la demande pour les communes rurales)	+ 36 / 2*0 / -18
13	Compte tenu du réchauffement climatique et des pollutions atmosphériques de plus en plus importantes dans les grandes agglomérations, une politique nationale de mobilité respectueuse de l'environnement et de la santé a été mise en œuvre (bus électrique, voiture électrique, circulation alternante, covoiturage obligatoire,...)	+ 36 / 4*0 / -15
16	Le processus de suppression des activités de défense libère des espaces pour les activités civiles (ex : Penfeld, forme de radoub) => support d'une diversification économique, industrielle et touristique	+ 45 / 2*0 / 0

17	Le processus de suppression des activités de défense limite les conflits d'usages avec les autres activités présentes sur la "Rade de Brest" (ex : pêche à la drague de la Coquille Saint-Jacques, ouverture de couloirs de navigation autorisés aux civils,...)	+ 24 / 4*0 / -9
18	Le secteur des E.M.R est un nouveau pilier de l'économie brestoise : créations d'emplois qualifiés, partenariat entre les écoles et les entreprises,...	+ 36 / 4*0 / 0
20	Dans le cadre d'un objectif de « plaisance durable », la réglementation est appliquée dès 2020 : le carénage est obligatoire dans des aires équipées de dispositifs de récupération/traitement des eaux (plus aucun rejet en mer)	+ 36 / 2*0 / -3
21	Mise en œuvre d'une AOP/IGP "Rade de Brest", gage de qualité pour tous les produits de la mer (coquilles, moules,...)	+ 27 / 3*0 / -9
22	Augmentation du trafic commercial du port de Brest 50% en tonnage liée à la mise en place du projet d'autoroute de la mer Atlantis (Angleterre – Portugal)	+ 24 / 4*0 / -6
24	Grâce aux actions engagées depuis la fin des années 1990, baisse de la pollution globale => classement de la Rade de Brest en « état satisfaisant à très satisfaisant » de la Directive Cadre sur l'Eau	+ 27 / 5*0 / -6
25	(Avec la réparation navale) la déconstruction d'engins flottants devient un des fleurons du savoir-faire industriel brestois	+ 30 / 3*0 / -3
26	Pour se distinguer du reste de la Bretagne, la Rade de Brest propose des activités nautiques innovantes (boots, surf-jet, balade en bateau à thème, camping international,...)	+ 42 / 2*0 / 0
27	Création d'une "marque" « Rade de Brest » (nautisme, adhésion au Club des plus belles baies du monde, festivals, notion de bien être,...) => fédération des acteurs dans un but de promotion touristique	+ 27 / 3*0 / -6
28	Création d'un "Pass Rade" pour la promotion touristique de la Rade	+ 30 / 2*0 / 0
29	La compétence « Urbanisme » a été complètement transférée aux communautés de communes en mars 2017 : des « P.L.U.Intercommunaux » dans toutes les communautés du Pays de Brest	+ 51 / 0*0 / 0
30	Un itinéraire (terrestre et maritime) pour faire découvrir les spécificités des communes de la Rade a été élaboré pour toucher une nouvelle cible de clientèle, attachée à la culture et au patrimoine	+ 51 / 0*0 / -3
34	Renforcement de la concentration des activités économiques productives sur la zone nord de la Rade et une vocation résidentielle et touristique pour la zone sud	+ 63 / 1*0 / -3
35	La loi Littoral (et sa jurisprudence) est restée un rempart contre tout type de construction en bord de mer	+ 42 / 3*0 / -3

37	Les communes rurales de la Rade tirent profit de leurs paysages et de la présence d'espaces naturels remarquables pour développer un cadre de vie de qualité pour leurs résidents	+ 60 / 2*0 / 0
39	Pour conserver un minimum de mixité générationnelle, Brest Métropole Habitat en accord avec les PLH et les communes a développé une politique de logement social dans les pôles urbains de la Rade (Brest, Guipavas, Landerneau, Crozon, Plouzané...)	+ 30 / 3*0 / -9
40	Un (nouveau) Schéma de Mise en Valeur de la Mer a été élaboré conjointement par l'Etat et les collectivités autour de la Rade	+ 24 / 4*0 / -6
41	Le Pays de Brest est devenu une intercommunalité de plein droit (fusion des communautés)	+ 30 / 4*0 / -9
44	Le développement des activités non liées à la défense (conchyliculture, nautisme, transports de marchandises et passagers,...) a accentué les conflits d'usage en Rade Brest	+ 39 / 2*0 / -12
45	Dans un contexte géopolitique de plus en plus instable, les activités de Défense nationale sont confortées à Brest et à Toulon.	+ 30 / 6*0 / 0
46	D'ici 2030, tous les dispositifs d'Assainissement Non Collectif sont mis aux normes ou ont été raccordés à des stations d'épuration.	+ 30 / 2*0 / -6
48	A l'horizon 2030, les effets des textes de lois (SRU, ENL, ALUR,...) et des documents de planification de l'urbanisme locaux (SCOT, PLUI,...) se traduisent par une réduction d'un tiers du rythme d'artificialisation des sols (à vocation résidentielle ou économique)	+ 39 / 1*0 / 0
49	La Pointe de Bretagne gagne peu à peu son autonomie énergétique (de +/-10% en 2014 à 20% en 2030)	+ 30 / 3*0 / -6

Hypothèses indécises

05	A partir de 2020, les effets des textes de lois (SRU, ENL, ALUR,...) et des documents de planification de l'urbanisme locaux (SCOT, PLUI,...) se traduisent par une division par deux du rythme d'artificialisation des sols (à vocation résidentielle ou économique)	+ 15 / <u>8*0</u> / -9
07	Le territoire de la Rade est maillé de maisons de santé pluridisciplinaire = offre de soins de proximité	+ 24 / <u>5*0</u> / -12
15	Dans le cadre de la réorganisation de sa politique nationale de Défense, les sites de Brest et Lanvéoc de la Marine Nationale (défense nucléaire) sont en voie de suppression	+ 15 / <u>6*0</u> / -24
19	Grâce à l'amélioration de la qualité sanitaire de ses eaux, la pêche de la Coquille St-Jacques s'est développée en Rade de Brest	+ 21 / <u>5*0</u> / -12
31	La Pointe de Bretagne gagne peu à peu son autonomie énergétique (de x% en 2014 à 30% en 2030)	+ 15 / <u>6*0</u> / -9
33	D'ici 2022 , tous les dispositifs d'Assainissement Non Collectif sont mis aux normes ou ont été raccordés à des stations d'épuration.	+ 21 / <u>3*0</u> / -21
36	La loi Littoral a été modifiée dans le sens d'un assouplissement des projets de construction en bord de mer, notamment ceux déclarés d'utilité publique	+ 15 / <u>6*0</u> / -21
38	Globalement, les communes rurales, vieillissante et avec trop peu de services, perdent de la population au profit des pôles urbains du Pays de Brest (concentration des emplois et services)	+ 21 / <u>6*0</u> / -12
42	La Rade de Brest est gérée par une nouvelle organisation dédiée, s'occupant de tous les aspects de sa valorisation et de son développement (outil de marketing territorial de la métropole)	+ 24 / <u>2*0</u> / -24
43	Conséquences des conflits d'usages entre acteurs, la gouvernance de la Rade de Brest est toujours en suspens.	+ 21 / <u>7*0</u> / -9
47	Dans le cadre de la réorganisation de sa politique nationale de Défense, les sites de Brest et Lanvéoc de la Marine Nationale sont en régression d'activités	+ 27 / <u>0*0</u> / -21

Hypothèses improbables

11	<i>Les communes en périphérie du pôle urbain de Brest continue d'attirer de nouveaux habitants, les flux pendulaires augmentent avec un accroissement de la congestion routière => construction d'une nouvelle infrastructure entre le Port de Brest et la Presqu'île de Crozon (pointe de Roscanvel).</i>	+ 6 / <u>7*0</u> / -39
14	<i>En 2030, les innovations dans les transports sont vraiment remarquables et marquent une véritable rupture => nouveau système de transport par capsules à propulsion sur le Pays de Brest.</i>	+ 3 / <u>3*0</u> / -63
23	<i>Augmentation de la pollution globale (bactériologique, hydrocarbures, métaux lourds, excès de nutriments => eutrophisation) dans la Rade de Brest</i>	+ 15 / <u>2*0</u> / -33

La Rade de Brest

Ce rapport a été réalisé dans le cadre de l'étude de terrain annuelle du Master 2 Management et Ingénierie du Développement des Territoires en Europe (MIDTE) de l'Université de Bretagne Occidentale, pour répondre à une commande du Conseil de Développement du Pays de Brest. Le « territoire » étudié est singulier puisqu'il s'agit de la « Rade de Brest ».

Au regard de sa trajectoire passée et de la situation actuelle une question se pose : Quel avenir pour la Rade de Brest ? Telle pourrait être, en résumé, la problématique à laquelle ce travail s'est attaché de répondre.

Si une analyse territoriale classique a été menée, cette étude s'appuie principalement sur une importante enquête de terrain auprès des élus des 22 communes de la Rade afin de recueillir, comprendre et analyser leur appréhension de la situation aujourd'hui et de dégager des pistes d'avenir.

Une démarche de prospective vient parachever le travail, en tentant de déterminer les changements majeurs susceptibles d'impacter probablement le développement de la Rade de Brest à l'horizon 2030.

Au fil des pages ce rapport apporte des réponses à plusieurs questions telles :

- La Rade est-elle un territoire cohérent ?
- Existe-il des conflits d'usage ?
- Quels sont les enjeux et les hypothèses de développement futur du territoire ?
- Faut-il y instaurer d'une gouvernance spécifique ?

Mots clés : Espace, territoire, conflits d'usage, sentiment d'appartenance, potentiel de développement, gouvernance, valorisation, activités économiques, prospective.

