

<p style="text-align: center;">Commission veille et prospective - mars, avril, mai 2011 Synthèse des échanges : Brest 2025 et les fonctions métropolitaines</p>

Après les séances de travail introduites par des interventions des services de BMO, la commission se retrouve pour faire un point sur ses travaux. Il s'agit aussi de préparer, au-delà des comptes-rendus de réunions, une contribution partagée par le Conseil de Développement.

Compte tenu du calendrier de travail des élus BMO sur le dossier, l'objectif de finaliser cette contribution fin juin 2011 paraît adapté.

Au premier semestre 2010, la commission a produit quatre comptes-rendus de travaux sur les documents qui nous avaient été communiqués. Ce travail a été transmis à BMO.

Les travaux du premier semestre 2011, toujours organisés sur quatre axes, ont porté sur des documents de travail non définitifs qui nous avaient été communiqués par BMO :

- l'accessibilité, axe 1,
- les fonctions métropolitaines, axe 2,
- le projet urbain en marche, axe 3,
- l'avenir se dessine à plusieurs, axe 4.
-

A l'ensemble des documents produits par la commission, s'ajoutent des contributions individuelles réalisées par des membres du Conseil.

Les supports de travail sont nombreux. Il s'agit maintenant d'en tirer une contribution formelle qui sera communiquée après validation par la commission et le conseil à BMO.

Plusieurs questions et observations :

- Vision trop « bresto-brestoïse » : **quels enjeux pour l'ensemble du Pays ?**
- Horizon de projection à 2025 : un peu court, on est plus dans la déclinaison des coups partis : plus intéressant de **construire une réflexion prospective à l'horizon 2040.**
- Mettre en avant les fonctions et pouvoirs métropolitains dans une perspective d'irrigation du Pays.
- Emplois dits supérieurs liés aux fonctions métropolitaines peuvent compenser la perte d'emplois de production mais surtout générer des emplois intermédiaires.
- Créer les conditions matérielles de (re)localisations de la production, en visant une (ré) industrialisation sur la région.
- Mettre en avant les atouts environnementaux (« naturels » et socio-culturels) pour attirer de nouveaux habitants et donc des activités.
- Quel est le symbole, le phare du Pays ? **Brest et son pays doivent affirmer leur identité maritime.**

A l'issue de l'ensemble des travaux, il semble bien que les quatre axes de présentation se croisent. Cette organisation n'est donc pas retenue pour la rédaction de notre contribution.

Proposition d'organisation de la contribution autour de trois thèmes :

- Les fonctions métropolitaines, d'où se décline le projet urbain et de Pays,
- Qualité de vie et solidarité,
- Coopérations métropolitaines (Echelle Grand-Ouest, échelle Ouest-Bretagne) et les réseaux nécessaires à ces coopérations.

De même, il nous semble trop réducteur de se caler à 2025, il faut plus de temps pour mettre à jour les ruptures majeures et surtout pour faire mûrir un projet ; en se projetant vers 2040 on est dans la prospection plus que dans la déclinaison du présent.

Nous prenons aussi le parti de raisonner à l'échelle du Pays de Brest, car il faut tout le pays pour faire métropole et il faut une métropole forte pour le pays, en gardant la diversité et les fonctions et atouts des uns et des autres.

Quelques phrases relevées, entendues, ... qui peuvent faire slogans :

*Ici, c'est Brest,
Brest m'aime,
Trois façades bleues pour un pays vert,
Brest, métropole raisonnable,
Brest me grise,...*

1 - Les Fonctions Métropolitaines

La présentation des fonctions actuelles de la métropole brestoise par les services de BMO est claire et fort intéressante mais nous souhaitons mettre l'avenir plus en avant.

Une définition économique de Brest est nécessaire, en identifiant les fonctions « débordantes » qui profitent à l'ensemble du Pays de Brest (tourisme, culture, santé, formations, ...)

Les mutations économiques engagées montrent un élargissement de l'éventail des activités, une qualification croissante de la population active et reposant toujours sur une capacité d'impulsion.

Brest doit continuer à offrir une économie de spécialités, à forte valeur ajoutée, reposant sur la matière grise ; il convient de continuer à bien choisir les investissements (recherche, enseignement supérieur, santé, culture, ...), et d'ouvrir les marchés internationaux pour nos spécialités. Le socle « matière grise » n'est pas exclusif. Il est indispensable pour créer les conditions de création d'autres activités et emplois de toute la palette des qualifications.

Le développement endogène n'est pas négligeable, avec de vraies capacités entrepreneuriales, mais aussi des activités dites « courantes » (activités liées aux services quotidiens). Mais d'autres activités avec d'autres qualifications sont à développer : tourisme, accompagnement du grand âge, ...

La MER est et doit être le facteur de développement et d'innovation. Si Brest s'affirme comme incontournable en matière de recherches en sciences de la mer, elle doit permettre de transformer ces recherches en développement et en activités, autour d'entreprises très innovantes et spécialisées (s'appuyant sur une formation supérieure performante), mais aussi sur de l'industrialisation de nouveaux processus (main d'œuvre qualifiée en ingénierie) particulièrement autour des énergies marines renouvelables (EMR).

Le Pays de Brest est un pays maritime et agricole. Brest, ville-centre est une ville maritime. Ce n'est pas tout, mais c'est central.

Les activités maritimes actuelles sont en mettre en lumière et à développer (construction, réparation, démolition navale ; industries nautiques, voile haut niveau,...) en allant plus loin pour lier les Brestoïses (au sens large, habitants du Pays de Brest) à la mer et à la Bretagne :

- éducation, culture, pédagogie maritime et bretonne spécifiques (à l'image de l'initiation au nautisme fait dans toutes les écoles du Finistère par Nautisme en Finistère),
- géographiquement relier la ville aux ports, à la mer (rade, océan, Manche)

→ **Affirmer que Brest est un leader en activités maritimes... et le prouver.**

Aujourd'hui la Mer à Brest c'est quoi ?

- Le pôle Mer, l'excellence, l'élite, une infime partie de la population,...
- c'est la Marine nationale, avec des zones réservées interdites aux non-initiés ...

C'est un peu fatigant pour ceux qui n'ont pas une activité maritime (professionnelle ou de loisirs).

La population dans son ensemble doit s'approprier le maritime, en offrant à la métropole généraliste une image « océane » de la métropole, en sortant de l'image artificielle et en vivant vraiment avec la mer (activités économiques, ports, fêtes, nautisme, plages, ... parc marin,...). La mer, c'est la marque de fabrique de Brest, il convient de s'appuyer dessus pour montrer le reste, car la mer c'est plus pour l'image que pour la déclinaison en activités, en ressources économiques,...

Le caractère maritime de l'Agglomération est aujourd'hui son atout majeur dans le domaine de l'image. C'est la même chose pour le Pays. N'est-ce pas comme ville et comme pays maritimes que nous sommes connus, reconnus, estimés ? Ne doit-on pas amplifier cette politique d'image pour se différencier en tant que métropole ?

Pour attirer les fonctions métropolitaines, l'image dégagée par le Pays de Brest et sa métropole est fondamentale. Une image positive, « distinguée » est essentielle tant pour l'extérieur (attractivité pour l'installation d'entreprises, d'établissements universitaires, pour le tourisme,...) qu'en interne (favoriser l'attachement à son territoire, les dynamiques de développement, les vocations professionnelles chez les jeunes, l'esprit d'entreprise,...).

L'image mer répond à cette nécessité. Nous pensons qu'elle est efficace quand il s'agit d'attirer toutes sortes de publics, d'activités, de projets économiques,.. même non directement liés à la mer

→ **Donc se servir de l'image maritime, pour mettre en relief les autres atouts brestoïses.**

La culture, l'éducation et les activités sportives donnent une identité et une identification pour la métropole (créative, énergique et désirable...) ; plusieurs idées :

- semaine du vent
- grande course transocéanique
- semaine du piano, du chant, ... en période estivale pour se servir des scènes du Pays (type festival, folles journées,...)
- Festival du film court... à lier avec d'autres événements pour donner de l'ampleur.
- ...

Ne faudrait-il pas mettre en avant la poésie de la ville ... Brest la blanche, la verte, la bleue... et *Brest se grise* (identité festive ,culturelle et de plus en plus qualifiée).

On peut également pour qualifier dans le haut du classement Brest et son pays, s'appuyer sur un équipement d'exception : le Plateau des capucins, porteuse d'image ancienne et à venir... associé à des équipements singuliers (Arena, Colisée, Océanopolis et autres), et autres à imaginer dans le Pays de Brest.

Se distinguer peut se jouer sur l'accueil faits aux actuels et futurs entrepreneurs en offrant des conditions d'installation faciles pour leur entreprise, mais aussi pour eux et leurs familles.

Peut-on lancer une « entrée unique » qui permet à chaque nouvel arrivant (ou actuel habitant) d'accéder facilement à ce dont il a besoin :

- « **accueil entreprise** » : permet d'implanter l'entreprise et de recruter des forces vives (main d'œuvre qualifiée disponible,
- « **accueil habitant** » : trouver un logement, une école, une crèche, un club de sport, de musique, d'accès à la culture, aux transports,...

Cela demande une mise en coopération des différents acteurs à l'échelle du Pays (publics, consulaires, privés, associatifs ...).

Cette coopération ferait apparaître l'échelle raisonnable de Brest qui place chaque habitant, nouvel ou ancien, au cœur de la métropolisation, à l'intérieur d'un pays construit autour d'une *métropole* « *raisonnable* ».

Face aux mutations économiques, il faudra certes s'appuyer sur les forces internes mais aussi aller chercher des forces vives à l'extérieur du Pays de Brest, de la Bretagne, et **s'ouvrir vers le monde** (Europe de l'Est, Afrique, Amérique latine, Asie,...).

Anticiper la transformation des « fonctions publiques », notamment pour les forces de défense qui vont devenir européennes : comment se placer un lieu et place incontournable dans un schéma européen ? **Brest : port de défense européen.**

CONCLUSION de ce premier axe : La taille humaine de « notre ville », inséparable du pays, devrait permettre de construire un projet clair et concis en partant des réalités qu'elles soient flatteuses ou désagréables. Notre travail de prospective débordera vers 2040 en prenant en compte les évolutions mondiales (NRJ, démographie) et offrira une synthèse mettant en avant quelques domaines à travers plusieurs scénarii.

2 - Projet urbain : qualité de vie et solidarité :

La réflexion doit s'inscrire d'emblée à l'échelle du Pays, même si on résonne sur la métropole, en identifiant des aires de rayonnement permettant des changements d'échelles avec des aires d'influence complémentaires, solidaires et emboîtées même si cela pose la problématique de la gouvernance :

- aller des quartiers à la ville, puis au Pays, voire des quartiers au Pays, pour intégrer tous les cadres de vie (urbains, péri-urbain, ruraux, littoraux),
- S'inscrire dans une dimension culturelle bretonne (Brest, Carhaix, Lannion, Quimper, Lorient)
- S'inscrire dans une dimension régionale : Brest/ Rennes/ Nantes, pouvant prendre une dimension européenne (campus d'excellence, université des arts,...)

L'accent doit être mis sur la qualité de vie brestoïse, avec un environnement plutôt préservé (et qui doit être encadré et préservé : rôle du SCOT en cours et à venir) qui offre des conditions de vie particulières et différenciantes.

Pour faire rayonner le pays, il convient de mettre en avant les particularités : campagne, mer, tissu associatif dense, activités culturelles et sportifs, ... et une qualité de vie à développer et à construire : **Brest ville équitable au développement raisonnable ...** mettre en avant le projet de Brest et son pays.

C'est quoi le projet de Brest et son pays ?

- Attractivité démographique et résidentielle : selon quelle répartition (concentration urbaine et préservation rurale et littorale ou mitage ?)
- Attractivité entrepreneuriale : selon quelle répartition ?
- Mise en place de grands équipements à dimension métropolitaine : doivent-ils être positionnés à Brest, sur BMO ou ailleurs dans le pays. Ex. : La médiathèque du 21^{ème} siècle, à l'échelle du Pays mais sur le plateau des capucins lié à un projet architectural d'envergure... Autre exemple, celui de la politique d'aménagement commercial entre centre ville, périphérie urbaine et centres bourgs.
- Répartition des équipements (sports, culture, etc.) « équilibrée » suppose des moyens de transport efficaces.

Cela soulève la question de la gouvernance au niveau du Pays : si pour « faire métropole », il faut 400 000 habitants, ne pas reproduire au niveau local, ce qui se passe au niveau national ou régional (un lieu concentrant tout au détriment du territoire) :

→ pas de jacobinisme, du maillage.

Les attentes des citoyens du pays de Brest ne sont pas toutes les mêmes, et autres que celles des Brestoïses et des Brestoïses. Est-ce que la notion d'hyper-centre est compatible avec celle du Pays ? Comment répartir les activités, les personnes ?

Quelques pistes :

- L'implantation des services, concentration ou répartition, aura un effet sur la géographie sociale au risque de créer de zones ghetto de type administratif, commercial, ou d'habitat... Brest doit s'affirmer comme un Pays de mélange pour les populations et donc faciliter l'installation de nouveaux venus sur l'ensemble du territoire.
- Le service aux entreprises en particulier sur une base internationale doit être adapté car il contribue au choix d'implantation de ces dernières (voir « entrée unique » décrite en première partie).
- Les outils culturels peinent à se faire reconnaître au-delà de notre périmètre (Ecole de musique - Ecole supérieure des arts (fédérée sur le plan régional) - Musée des beaux-arts - structures de culture régionale (dimension celtique) et de théâtre (théâtre de rue) mais aussi ceux plus populaires des structures de quartiers ou de commune reconnues comme facilitatrice de l'intégration. Ils sont pourtant contributeurs de la dimension métropolitaine et ils méritent une attention plus prononcée. Mettre en avant cet atout de partage et de dynamisme associatif pour le milieu culturel mais aussi sportif et plus largement pour le mélange des populations.

- Construire l'avenir sans intégrer dans notre réflexion la dimension développement durable - agenda 21 serait une erreur. Cette dimension devra être la constante (au-delà des obligations légales) de tout projet ou orientation future et afin d'éviter de n'en faire qu'un affichage ; il convient de la placer en dynamique de développement et de l'utiliser pour donner une image positive (et réelle) du pays brestois.
- Mettre l'accent sur la qualité des formations (scolaires, professionnelles, supérieures) et le niveau de qualification de la population du Pays de Brest en lien avec les activités de recherche et développement du Pays. Faire des technologies de l'information et de la communication (TIC) un vrai atout pour l'ensemble des populations, quelque soit l'âge, l'activité, le lieu de résidence, ...

Donc, construire un Pays avec une métropole, des pôles structurants et des pôles d'équilibre afin de mettre en place une agglomération-centre au sein d'un pays fort, riche de sa diversité.

Ce projet urbain ne peut se construire qu'avec une complémentarité des réseaux de transports entre le local et le lointain, permettant un accès facile à la gare, à l'aéroport ; ne faut-il pas repenser les liaisons entre ces nœuds et les zones d'activités (ports, technopoles) ?

3 - La coopération métropolitaine

L'attractivité et le développement du Pays de Brest dépendent des coopérations engagées et à venir dans l'espace européen et mondial. Plus près de nous la coopération avec les métropoles du grand-ouest constitue une action indispensable à notre maintien et à notre progression en première division. Notre agglomération, et avec elle le Pays, doit continuer à s'investir dans les réseaux qui existent à ces deux niveaux.

A ces deux échelles la force et l'efficacité des liaisons physiques - air, mer, fer - et immatérielles - très haut débit - sont déterminantes comme support de mise en œuvre des coopérations .

Cependant tout cela est possible et producteur de résultats localement si à l'échelle de **l'Ouest-Bretagne se développent les liaisons et coopérations** que nous voulons faire exister dans des espaces plus larges et avec des partenaires plus éloignés.

A cet égard la réflexion sur notre positionnement dans un espace Bretagne occidentale-bassin de Lannion, Finistère, Centre Ouest Bretagne et Pays de Lorient-peuplé d'environ 1,3 millions d'habitants permet de poser quelques questions sur les coopérations dans un territoire qui doit s'affirmer pour l'équilibre du développement de la Bretagne et plus largement du grand-ouest européen.

Sur la question des liaisons aériennes le projet de Notre-Dame-des-Landes ne retire aucune pertinence à Brest-Bretagne en vue de la création, en transit ou destination, de liaisons avec l'ouest-atlantique. Il doit exister **une interaction positive entre les aéroports bretons**, chacun avec ses particularités de liaisons, en faisant de Brest-Bretagne un *hub* multimodal pour les destinations européennes ou ouest-atlantique.

Si la réalisation du projet ferroviaire Bretagne Grande Vitesse apportera des progrès significatifs sur la durée des trajets grandes lignes du réseau TGV national de Paris vers Quimper, Lorient et Brest, ces progrès ne gommeront pas les différences de durée de trajet avec Paris-Bordeaux ou Paris-Marseille. Les 1,3 millions ouest-Bretons sont pourtant presque aussi nombreux que les Girondins ! Et Brest sera proportionnellement toujours aussi loin de Paris. Donc on ne peut pas se passer de l'avion et une vraie réduction des tarifs est à réaliser si on ne veut pas décourager les entrepreneurs ; à quand une compagnie finistérienne *low cost* ?

Bretagne Grande Vitesse (BGV) devrait apporter des avancées pour irriguer notre territoire. La commission a souvent évoqué le handicap que constitue l'état de la ligne ferroviaire Brest-Quimper. Distantes de 70 km par la route, les centres des deux principales agglomérations du Finistère sont séparées par un temps de trajet ferroviaire d'1h10 et une offre quotidienne d'allers-retours insuffisante. A titre de comparaison la liaison TER Nantes-Saint Nazaire s'effectue en 40 mn pour une distance routière sensiblement équivalente.

La modernisation de la voie Quimper-Landerneau devra permettre des améliorations réelles en temps de trajet mais surtout en fréquence.

Seront-elles suffisantes pour fluidifier la coopération entre Pays de Brest et Cornouaille et réduire l'usage de l'automobile ?

Seront-elles suffisantes pour que les offres de formation, d'emploi, de santé, de services publics ou privés aux entreprises et particuliers soient appréciées aussi en fonction de leur accessibilité et non de leur unique localisation ?

La question du **renforcement de l'offre de transports routiers voyageurs** entre Brest et Quimper est-elle tabou au regard d'une possible concurrence faite à la SNCF et aux investissements de la Région Bretagne ?

La liaison Brest-Quimper conditionne aussi les échanges avec le Pays de Lorient, le Sud-Bretagne et plus largement le bassin aquitain et le sud de l'Europe.

C'est aussi la question de l'accessibilité à l'aéroport de Brest-Bretagne. Ainsi Lorient est à deux heures de route du site de Notre-Dame des Landes et en train à 1h42 de la gare de Brest dans le meilleur des cas et pas souvent.

La position du port de Brest, à l'entrée de la très encombrée route maritime Manche-Mer du Nord-Baltique est un atout pour proposer une destination à l'entrée des marchandises en Europe. Dans l'autre sens le constat est fait d'une méconnaissance de ses capacités à exporter les productions bretonnes. L'idée du développement du cabotage n'est pas nouvelle et il convient de lui donner de vraies perspectives en lien avec les ports de la Manche et de l'Atlantique.

Le développement des moyens de communication numérique sont indispensables pour compléter, voire suppléer aux déplacements lointains. A l'image du plan C@mpus numérique de l'Université européenne de Bretagne, développons un réseau ultra-haut débit aux services des entreprises et des particuliers, d'accès facile et peu onéreux, reliant toutes les villes du grand ouest breton mais aussi enropeén... Cela coutera beaucoup

moins cher que de gagner quelques minutes en TGV... qui ne remplacera jamais l'avion pour aller à Paris !

Sortons de la notion « *On est loin de Paris... on est loin de tout... on est au bout du monde, bouh* », le problème n'est pas la distance, puisqu'on peut être en simultané en visio immersive, et en 1 heure d'avion de Paris, mais aussi de Bruxelles, de Marseille ou Milan ! La seule difficulté c'est le coût, du transport aérien ou de la connexion ultra haut débit.

Revoyons les priorités en matière de plan de déplacement , les trois suivants étant complémentaires :

- 1 / route et rail avec un bon cadencement pour les liaisons de proximité (ouest breton)
- 2 / Liaison numérique de qualité pour tous
- 3 / Faire de Brest une plateforme aéroportuaire.

Il convient aussi de repenser à quoi servent les différentes coopérations pour Brest et son pays ? Quelles valeurs ajoutées effectives ?

S'il n'y a pas de doute sur la capacité à peser à ces différents niveaux, l'effort principal doit porter sur celui qui donne les meilleures chances de réussite à la coopération entre les acteurs du territoire. Il n'y pas de volonté d'enfermement dans cette idée. La question est celle-ci : peut-on ambitionner de coopérer efficacement avec une métropole norvégienne ou portugaise si nos coopérations locales ne parviennent pas à dépasser les rivalités entre nord et sud du territoire et à corriger le déséquilibre qui s'installe entre l'ouest et l'est de notre région ?

Mais c'est peut-être en allant « ailleurs » qu'on saura s'entendre.

La question des coopérations peut faire l'objet d'un classement :

- les essentielles : Lannion, Morlaix, Quimper, Lorient.
- les obligatoires : Rennes, Paris.
- les indispensables : CVPP , Arc Atlantique
- les revisitables : Nantes-Saint-Nazaire, Angers.

Et trouver les innovantes, plus lointaines, dans le prolongement des missions « Jeanne d'Arc » en ciblant des villes, des régions à fort potentiel pour le Pays brestois.

CONCLUSION (temporaire) :

Pour dynamiser, retenir, attirer les fonctions métropolitaines de Brest, l'image donnée est essentielle, en travaillant sur les éléments de langage que Brest et son pays, sa population vont véhiculer.

L'accueil et la qualité de vie sont des éléments à mettre en œuvre, pour tous.

Aller et venir, échanger avec l'ouest breton, l'ouest atlantique et des espaces plus lointains sont indispensables.