



Brest, le 02/03/2018

## Contribution à la Breizh Cop

Par courrier en date du 22 janvier 2018, le Président du Conseil Régional invite les conseils de développement ainsi que plusieurs partenaires réunis dans les conférences régionales à contribuer au document d'orientation de la BREIZH COP par le biais de propositions complémentaires et idées nouvelles.

Ce document doit permettre de déterminer les valeurs, les principes fondateurs ainsi que les grandes orientations de la démarche.

Dans son courrier, la Région incite ses partenaires à répondre aux questions suivantes :

- *« Approuvez-vous l'idée d'une charte des valeurs et des principes telle qu'ébauchée dans le document ? En partagez-vous le contenu ? Quels compléments pourriez-vous y apporter ? Seriez-vous disposé à signer un tel texte d'engagement ? »*
- *Vous retrouvez-vous dans l'identification des grands enjeux et des principaux défis formalisés dans ce texte ?  
Avez-vous une vue divergente des priorités et des urgences ainsi mises en exergue*
- ✓ *Les trois grandes orientations formalisées recueillent-elles votre adhésion ? Avez-vous des objections ou des compléments à y apporter ? Certaines de vos préoccupations ne s'y retrouvent-elles pas ? Les multiples questions soulevées retiennent elles, pour certaines, votre attention comme étant plus ou moins prioritaires ? »*

Une réunion des animateurs de commission a été organisée le 6 février 2018 afin d'échanger sur ce document et de réfléchir à l'organisation de la réponse du Conseil de développement.

La première réaction des animateurs porte sur la forme et le style du document qui se révèle difficilement compréhensible par le plus grand nombre. Ainsi, ils considèrent que si la région souhaite faire adhérer les citoyens, les mobiliser, il conviendra de simplifier les formulations et d'illustrer le document par des exemples concrets. Cette absence d'illustrations et d'explications claires contribue à donner le sentiment d'un document « hors sol », trop théorique.

La proposition de partir des valeurs caractérisant la Bretagne et ses habitants est intéressante et mérite plus que ce qu'on lui concède dans le document régional.

L'identité régionale, condensé de ces valeurs, mérite qu'on s'y arrête, tous nos objectifs reposeront explicitement ou, à défaut implicitement, sur elle. Il serait

préférable que ce soit explicitement, et que la réalité bretonne soit clairement abordée avec lucidité. Dans ce document, la Bretagne est beaucoup traitée comme une entité indifférenciée, ce qu'elle n'est pas ; et de moins en moins, pourrait-on dire. Ceci met à mal nombre de valeurs, trop rapidement passées en revue. Comment explique-t-on que lorsqu'est évoquée la nécessité de cohésion bretonne on en revient inévitablement à invoquer l'exemple du **Celib**, vieux de cinquante ans ?

Ainsi, même si les valeurs, les idées et la règle du jeu contenues dans ce document constituent un socle indispensable, elles ne pourront pas être partagées par la population et les acteurs locaux en l'état de leur formulation.

Les représentants du Conseil de développement tiennent également à apporter plusieurs remarques sur son contenu et la vision du territoire qu'il porte.

✓ **Orientation 1 : Une région créatrice, performante et rayonnante dans le monde.**

Les participants à la réunion considèrent que le document donne l'illusion d'une Bretagne homogène. Or, force est de constater que ce n'est pas le cas. En effet, il apparaît que les écarts se creusent entre les territoires. Ainsi, le différentiel de croissance, de dynamisme, entre l'est et l'ouest de la Région s'est encore accentué. A titre d'exemple, le document pose le principe d'une **Bretagne attractive**, ce principe ne se vérifie ni à l'ouest de la région ni dans les territoires centraux : la Bretagne homogène n'existe pas.

Dans cette même orientation, il est proposé « **une région ouverte, rayonnante, connectée au Monde** ». Pour atteindre cet objectif, le Conseil de développement suggère que la politique des transports soit renforcée.

En matière de transport aérien, l'aéroport de Brest-Bretagne devrait être développé au service de l'Ouest breton. Une action sur les prix, notamment par un développement de la concurrence, devrait être menée au service de la compétitivité et de l'internationalisation de la pointe de Bretagne en particulier pour faciliter les déplacements des acteurs économiques.

D'autre part, une amélioration des liaisons avec Bruxelles et les pays de l'arc Atlantique (Irlande, Portugal, ouest de l'Espagne...) s'acèrent cruciales pour l'Ouest-Breton.

De plus, la Région considère qu'elle a répondu au défi de son désenclavement par « *le combat gagné pour la réalisation de la LGV* ». Cette considération est certes valable pour l'est de la région, mais il n'en est rien pour sa partie occidentale qui ne bénéficie que très peu de cette réalisation et est donc toujours pénalisée par sa situation géographique. L'ambition d'un trajet ferroviaire **Brest-Paris en 3 heures** constitue encore un objectif à atteindre.

Quant à l'accessibilité numérique, malgré les investissements réalisés par les collectivités, il subsiste une question d'équité des territoires qui ne

bénéficient pas tous des mêmes conditions d'accès au réseau du fait d'écarts de prix très élevés qui pénalisent les territoires les moins peuplés.

**Une grande région maritime** : cette affirmation, pour les membres du conseil de développement, n'est pas suffisamment mise en avant dans les stratégies de développement économiques territoriales et apparaît peu dans les schémas d'aménagement, dont les SCoT. C'est pourquoi, le Conseil a décidé de s'autosaisir de la question du développement économique et des emplois liés à la mer par la création d'une commission maritime. Persuadé que la maritimité du Pays de Brest constitue un atout majeur de son développement, le conseil mène ses réflexions par le biais de rencontres avec les professionnels (industriels, pêcheurs, conchyliculteurs, professionnels de la filière algues, de la plaisance, enseignants chercheurs...) dans le but de sensibiliser la population et les acteurs locaux et de proposer aux élus du Pays de Brest l'élaboration d'une stratégie maritime territoriale. En lien avec ces réflexions, un groupe de travail a également été mis en place afin de mieux faire connaître l'importance du secteur des énergies marines renouvelables pour Brest et sa région.

✓ **Orientation 2 : Une région source de progrès humains et écologiques pour les générations actuelles et futures.**

Pour une Bretagne « **des proximités, équilibrée et reliée** », de nombreux défis demeurent. Ainsi, les mobilités du quotidien constituent un chantier important pour les populations. Une plus grande cohérence des réseaux de transports est à élaborer afin d'éviter les ruptures entre départements. Les liaisons ferroviaires infrarégionales sont à consolider. Dans sa contribution à l'enquête publique LNOBPL, le Conseil de développement avait ainsi émis les propositions suivantes :

**« Outre l'objectif Brest-Paris en 3h00, qui reste d'actualité et sous-entend une liaison Brest-Rennes en 1h30, il est nécessaire de soutenir fortement l'amélioration de la ligne Brest-Quimper et plus largement Brest-Nantes avec les objectifs de Brest-Quimper en 30 mn et Brest-Nantes en 2h30. C'est une question d'aménagement du territoire. Ils soulignent également que les liens économiques sont plus nombreux entre Brest et Nantes qu'entre Brest et Rennes et seront encore plus importants après l'installation du siège d'IFREMER à Brest et le développement des EMR. Ils préconisent donc un scénario Pointe Bretagne avec un démarrage des travaux par l'Ouest de la Région. »**

Concernant l'organisation spatiale de la Région, les représentants du Conseil de développement considèrent que la région pourrait s'appuyer sur les travaux réalisés par les agences d'urbanisme et de développement sur l'armature urbaine bretonne et prendre exemple sur le SCoT du Pays de Brest qui permet **des orientations différenciées** selon les polarités déterminées dans son territoire (Pôles métropolitain, urbain, structurants, relais).

Du point de vue des transitions, l'Ouest-Breton est l'une des régions les plus affectée par les choix qui ont été faits en termes de développement agricole. A ce titre, il mériterait un soutien spécifique au titre de l'indispensable transition agricole décidée lors des états généraux de l'alimentation.

Dans l'objectif d'une **région vivante et solidaire**, l'impact des activités culturelles ne semble pas pris en compte. Il s'agit pourtant d'un enjeu de cohésion sociale, d'éducation, de vivre ensemble qui mériterait un intérêt accru à l'échelle territoriale. Ainsi dans son travail mené sur la culture dans le Pays de Brest, le Conseil de développement avait relevé des attentes et des besoins des professionnels en matière d'accompagnement, de mutualisation et de communication et souligné l'importance d'élaborer une politique culturelle territoriale face au paradoxe entre une compétence communale et une gestion communautaire des salles de spectacles. De même, la culture et la langue bretonne mériteraient une attention particulière car, même si elles ne constituent pas une condition sine qua non du développement de l'Ouest Breton, elles peuvent apporter beaucoup en termes de cohésion et d'identité territoriales.

✓ **Orientation 3 : Une région mobilisée, participative et démocratique**

Afin de parvenir aux objectifs relevant de cette orientation, le Conseil de développement considère que la Région devrait jouer un rôle de régulateur afin d'éviter une tendance au repli des territoires sur eux-mêmes et au sentiment de « crainte » vis-à-vis des territoires plus grands, plus dynamiques.

Pour parvenir à mobiliser les acteurs locaux, elle devra faire preuve d'une meilleure lisibilité de ses politiques et d'un effort de simplification de son discours.

Par ailleurs, même si les lois NOTRe et MAPTAM renforcent les modalités de la vie démocratique locale, celle-ci se heurte aux réticences des collectivités et au peu de moyens mis en œuvre pour permettre une réelle progression de la participation et de mobilisation citoyenne.

P.J. :

- Contribution à l'enquête publique LNOBPL
- Contribution à la concertation publique sur l'hydrolien dans le Fromveur

## Liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire Contribution du Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest – Février 2017

Suite à la consultation organisée en 2015 par la commission nationale du débat public, SNCF réseau a décidé d'organiser une concertation complémentaire sur le projet de Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire (LNOBPL).

Le Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest est impliqué dans les réflexions liées à l'accessibilité ferroviaire de l'Ouest Breton depuis 2011.

Ainsi en octobre 2012, dans le cadre du projet Bretagne à Grande Vitesse, il avait formulé un avis favorable concernant le projet LGV, phase 1 et 2, visant à relier Brest et Quimper à moins de 3 heures de Paris, dont quelques extraits sont rappelés ci-dessous.

**La liaison Brest-Quimper reste une priorité à l'Ouest de la Bretagne**, afin de relier les deux axes (nord et sud). Les questionnements soulevés par le Conseil de développement renvoient en grande partie vers les interrogations déjà soulevées lors de l'analyse faite autour de Brest : fonctions métropolitaines 2025.

**Il faut donc trouver l'offre de réseaux qui donne les meilleures chances de réussite à la coopération entre les acteurs du territoire en corrigeant le déséquilibre qui s'installe entre l'ouest et l'est de notre région.**

Ce Projet doit être **un projet d'aménagement équilibré du territoire breton** en particulier pour les parties les plus éloignées.

Parallèlement, ce sont des territoires qu'il faut aménager en assurant une chaîne de déplacements en **affirmant l'importance des correspondances TER et l'accessibilité des pôles gares** en complémentarité avec les transports urbains et locaux.

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

**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.**

*(lire l'avis du Conseil de développement d'octobre 2012)*

Dans la continuité de ces réflexions et propositions, le conseil de développement a participé à cette nouvelle phase de concertation. Le conseil de développement a été invité à aux ateliers destinés aux les acteurs économiques et s'est réuni à deux reprises afin de formuler de nouvelles propositions.

## **Contribution du Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest**

**Outre l'objectif Brest-Paris en 3h00, qui reste d'actualité et sous-entend une liaison Brest-Rennes en 1h30, il est nécessaire de soutenir fortement l'amélioration de la ligne Brest-Quimper et plus largement Brest-Nantes avec les objectifs de Brest-Quimper en 30 mn et Brest-Nantes en 2h30.** C'est une question d'aménagement du territoire. Ils soulignent également que les liens économiques sont plus nombreux entre Brest et Nantes qu'entre Brest et Rennes et seront encore plus importants après l'installation du siège d'IFREMER à Brest et le développement des EMR. Ils préconisent donc un scénario Pointe Bretagne avec un démarrage des travaux par l'Ouest de la Région.

Concernant l'objectif d'amélioration des liaisons Brest-Paris, le conseil considère qu'il est nécessaire de travailler en priorité sur 2 liaisons matin et soir (dans les 2 sens) en se limitant à 2 arrêts à Morlaix et à Rennes. Les passagers de ces TGV à destination de Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp, Plouaret ou Lannion pourraient prendre un TER en correspondance rapide sur le quai d'en face sans tarification supplémentaire car considéré en continuité du TGV. Il est à noter que les liaisons TGV entre Saint-Brieuc et Paris vont être nombreuses et d'une durée réduite à 2h15 dès le mois de juillet. La suppression des arrêts de Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp et Plouaret peut faire gagner au moins 20 minutes, ce qui contribuerait à parvenir à un temps de trajet de 1h30 entre Brest et Rennes.

Quant à la liaison Brest-Nantes, le Conseil de développement propose également des trains directs Brest-Quimper-Lorient-Nantes matin et soir de façon à réduire le temps de trajet. Même si la liaison vers Bordeaux n'est pas incluse dans cette consultation, les membres du Conseil considèrent qu'une amélioration de la ligne Nantes- Bordeaux est indispensable.

**D'autre part, le problème de l'accessibilité de l'aéroport de Brest est également pointé, notamment du fait de liaisons multimodales peu efficaces gare/transports en commun/aéroport. Cette accessibilité est d'autant plus importante que la pérennité des aéroports de Lannion et de Quimper semble être menacée et que l'aéroport de Brest-Bretagne pourrait à l'avenir devenir l'aéroport de l'Ouest-Breton.**

**La question du coût du trajet pour les passagers et de l'accès internet à bord des trains demeure posée.**

### **Le scénario du Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest**

Grâce au simulateur mis en ligne par SNCF Réseau, Le Conseil est parvenu à élaborer un scénario se rapproche de ses objectifs.

**Ils tiennent néanmoins à faire part de leur étonnement quant au fonctionnement de ce simulateur. En effet, ils sont surpris par le fait que celui-ci provoque une alerte dès que l'on ne prend pas en compte la desserte de l'aéroport du grand-ouest, alors que ce n'est pas le cas lorsque l'on n'intervient pas sur l'amélioration de la ligne Brest-Quimper-Lorient-Nantes. Ceci pose question...**

➤ CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA METROPOLE ET DU PAYS DE BREST

[www.conseil-developpement-brest.fr](http://www.conseil-developpement-brest.fr)

18 rue Jean Jaurès – BP 61321 – 29213 BREST CEDEX 1 – Tél. 02 98 00 62 30 – 02 98 33 51 79 – 07 83 34 21 74

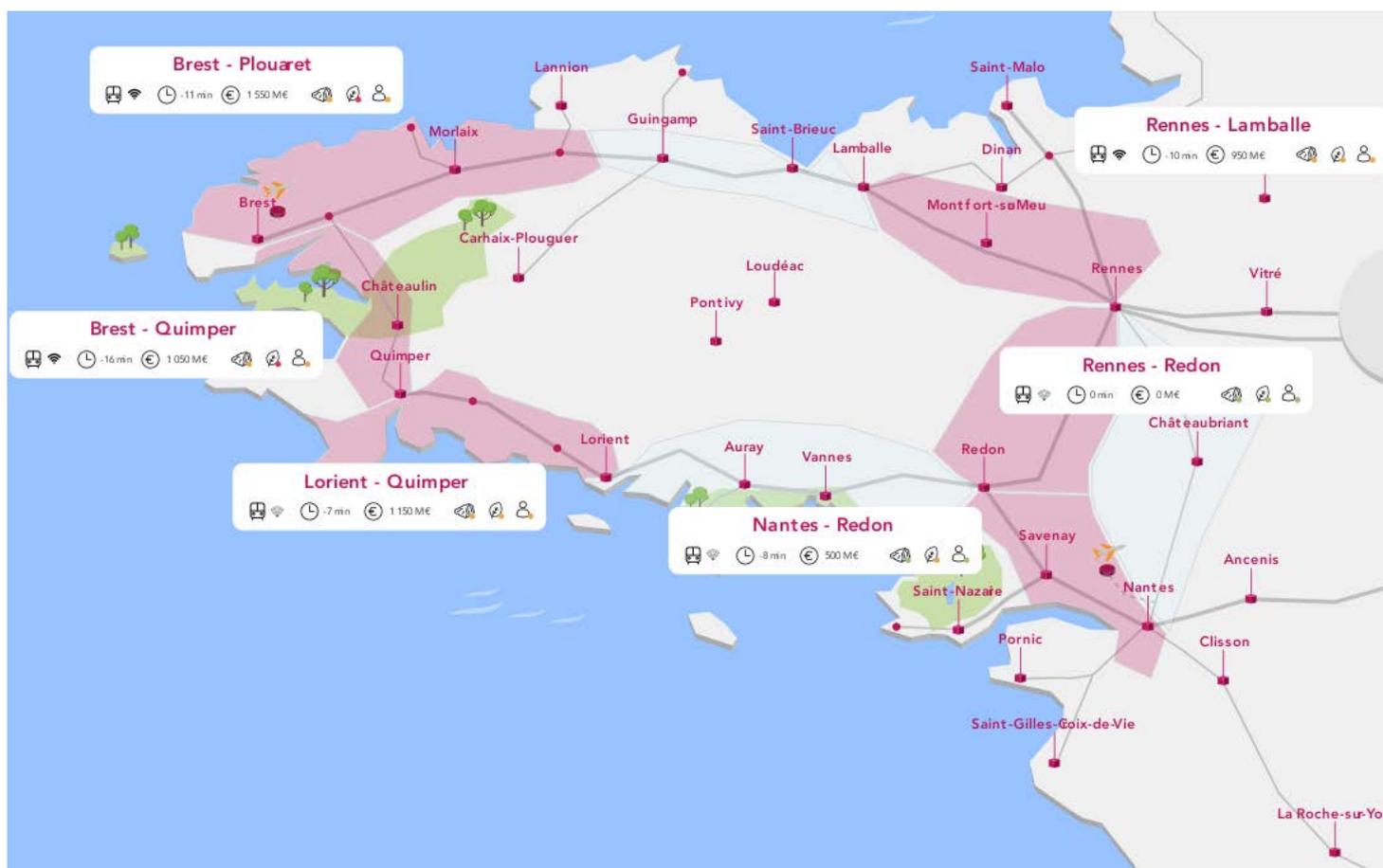
Contact : [conseil-developpement@conseil-developpement-brest.fr](mailto:conseil-developpement@conseil-developpement-brest.fr)

Ce scénario est le suivant :

**Scénario n°3 du Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest, scénario préférentiel.**

Amélioration de la liaison Brest-Rennes (objectif Brest-Rennes 1h30) et Brest-Quimper-Lorient-Nantes en 2h30 avec un gain de 16 minutes sur Brest-Quimper, de 23 minutes sur Brest-Lorient et de 31 minutes sur Brest-Nantes. Ce scénario intéresse aussi Saint-Nazaire.

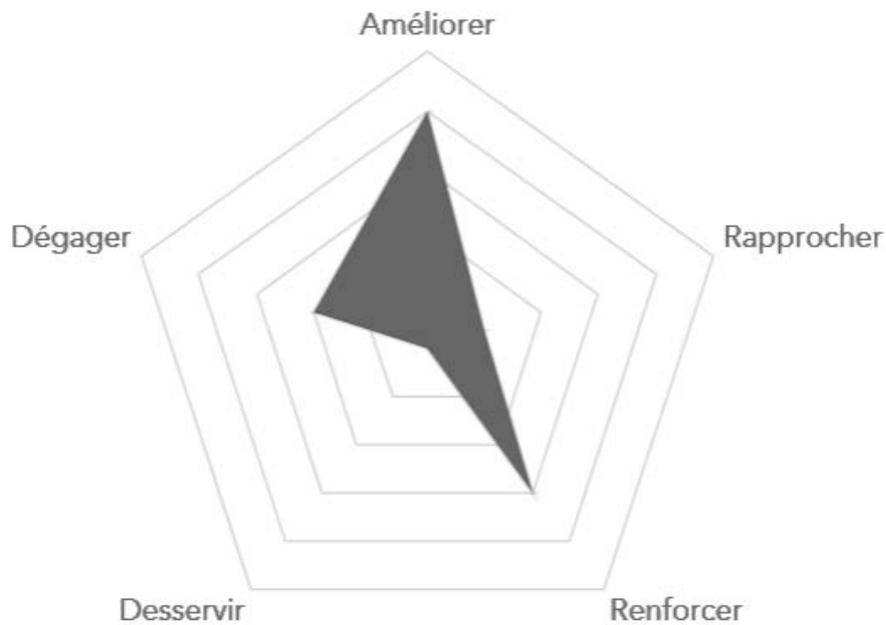
Ce projet de 5300 M€ permet de répondre à l'ensemble des critères de LNOBPL en restant dans l'enveloppe du débat public avec un gain de 16 minutes sur Brest - Quimper, 21 minutes sur Brest - Rennes avec une ligne nouvelle Landerneau - Morlaix et Lamballe - Rennes, 7 minutes sur Quimper - Rennes, 15 minutes sur Quimper - Nantes et sur Rennes - Redon... et 8 minutes sur Rennes - Nantes.



## ZOOM SUR LES AXES D'AMÉNAGEMENT

	 Capacité du réseau	€ Coût	🕒 Gain de temps	 Impact environnemental
Brest-Quimper	📶	1 050 M€	-16 min	
Nantes-Quimper	📶	1 650 M€	-15 min	
Rennes-Brest	📶	2 500 M€	-21 min	
Rennes-Nantes	📶	500 M€	-8 min	
Rennes-Quimper	📶	1 150 M€	-7 min	

## FOCUS SUR L'ENSEMBLE DE VOTRE SCÉNARIO



Votre scénario répond partiellement à tous les objectifs de LNOBPL.

Votre scénario répond à certains des objectifs de LNOBPL mais paraît pouvoir être amélioré en ce qui concerne :



L'objectif de **Rapprochement des capitales régionales Nantes et Rennes** Par une desserte rapide et cadencée.



L'objectif de **Desserte du futur aéroport du Grand Ouest** pour toute son aire de chalandise.



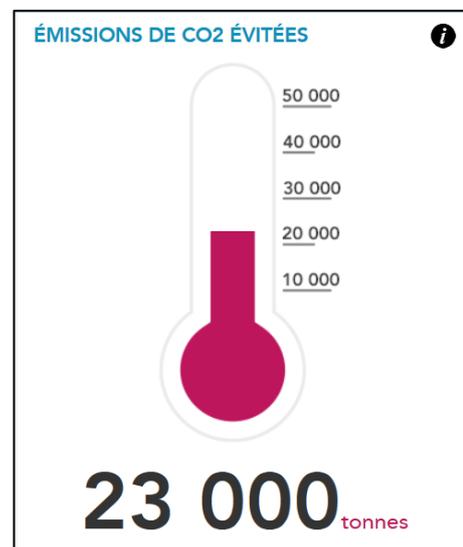
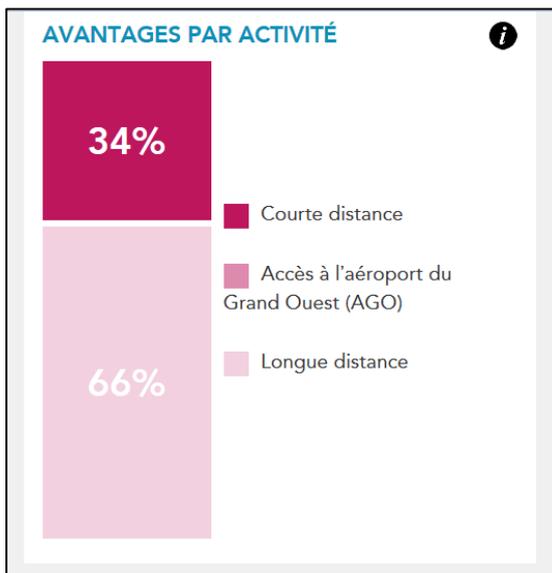
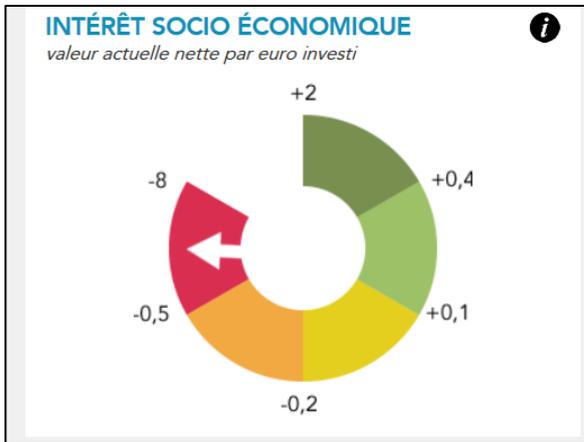
L'objectif de **Dégagement des possibilités d'évolution à long terme du réseau** En augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).

➤ CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA METROPOLE ET DU PAYS DE BREST

[www.conseil-developpement-brest.fr](http://www.conseil-developpement-brest.fr)

18 rue Jean Jaurès – BP 61321 – 29213 BREST CEDEX 1 – Tél. 02 98 00 62 30 – 02 98 33 51 79 – 07 83 34 21 74

Contact : [conseil-developpement@conseil-developpement-brest.fr](mailto:conseil-developpement@conseil-developpement-brest.fr)



### COÛT : 5 200 M€

Votre scénario présente un coût d'un ordre de grandeur comparable à ceux des scénarios présentés au débat public.

### IMPACT ENVIRONNEMENTAL



Brest, le 15 novembre 2017

## **Contribution du Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest à l'enquête publique sur le futur Parc Hydrolien du Fromveur**

Le Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest, institué par les lois MAPTAM et NOTRe, est constitué de 200 membres bénévoles représentants de la société civile organisée (entreprises, économie sociale et solidaire, syndicats de salariés, associations environnementales, culturelles...) et de citoyens qui apportent leur expertise dans différents domaines.

C'est un lieu d'échange et de débat qui permet de contribuer à l'élaboration des politiques publiques sur des sujets concernant le développement économique, social, culturel et de faire des propositions aux élus des collectivités territoriales qui constituent le pôle métropolitain du Pays de Brest.

Sur la question des Energies Marines Renouvelables (EMR), le Conseil de développement a produit en 2012 une contribution sur la filière des EMR qui est consultable sur son site : « [Contribution EMR 2012](#) ».

Il bénéficie également de l'apport de connaissances de plusieurs de ses membres qui travaillent sur ce sujet depuis plusieurs années ou qui participent :

- A la section mer du Conseil Economique, Social et environnemental de la région Bretagne qui a produit 2 études sur le sujet « **Des énergies marines en Bretagne ? A nous de jouer** » et « **des énergies marines en Bretagne : Concrétisons la filière** »,
- Au Groupe de Travail Energies Marines de la Conférence Régionale Mer Littoral (CRML) qui travaille sur le développement d'une ferme hydrolienne dans le Fromveur.
- Au Conseil Maritime de la Façade Nord Atlantique Manche Ouest.

Sur la base de ses connaissances, **le Conseil de développement du Pays de Brest s'est prononcé clairement en faveur d'un développement des différentes formes d'énergies renouvelables dont les énergies marines en Bretagne**, que ce soit pour l'éolien en mer de la Baie de Saint Briec ou pour le Parc de quatre éoliennes flottantes de l'île de Groix (EOLFI) qui doit permettre de valider la technologie puis la construction de trois parcs éoliens flottants de 500 MW en Bretagne.

Sur les parcs d'hydroliennes et notamment celui du Fromveur, le Conseil de développement considère qu'au-delà de l'autonomie énergétique de l'île d'Ouessant, il peut être envisagé une première ferme de 100 MW avec un raccordement au continent par un câble sous-marin «ensouillé» de 225 000 Volts ce qui permettra une deuxième tranche pour atteindre les 250 MW. Contrairement à d'autres sources renouvelables intermittentes, les courants de marée, bien que

variables, sont prévisibles et le nombre d'heures de fonctionnement des hydroliennes doit permettre d'approcher un facteur de charge de l'ordre de 50%.

**La construction d'un parc hydrolien de 250 MW dans le Fromveur serait donc un atout pour le développement de la Métropole de Brest, du Pays de Brest et du Finistère.**

**Cette production prévisible d'énergie renouvelable permettrait de contribuer à la sécurisation du réseau et de l'alimentation électrique à l'extrême ouest de la Bretagne.**

### **Un atout énergétique dans le cadre de la transition écologique en cours**

Le Conseil de développement souhaite que le développement des EMR en Bretagne se fasse dans le cadre d'un développement durable favorisant l'emploi, l'équilibre social et respectueux de l'environnement et des paysages.

Pour cela le débat public est indispensable, **afin de permettre les conditions d'une vraie discussion pour conduire à des propositions multiples et à une appropriation collective la plus large possible des enjeux liés à l'énergie dans notre région péninsulaire.**

Les Energies Marines Renouvelables doivent prendre toute leur place dans le Mix énergétique à construire dans les 20 prochaines années, en complément des autres sources d'énergies renouvelables terrestres.

Les diverses solutions de stockage de l'électricité, les réseaux électriques intelligents, une meilleure efficacité énergétique, l'autoconsommation, les économies d'énergie, tout doit être mis en œuvre pour une transition énergétique réussie.

### **Un atout industriel pour la Bretagne et le Port de Brest**

La Région Bretagne, le département du Finistère, Brest Métropole, la chambre de commerce et d'industrie... participent aujourd'hui à la création d'un Polder afin de faire du port de Brest un site de référence pour les industries liées aux énergies marines renouvelables.

C'est à Brest que sont prévues la construction des bases des jackets métalliques et leur assemblage pour le Parc éolien de Saint-Brieuc en 2019/2020. Viendront ensuite la construction des flotteurs pour les quatre éoliennes flottantes de Groix et dans quelques années la construction pour les trois parcs d'éolien flottant prévus en Bretagne.

Les hydroliennes *Sabella D15* doivent également être construites à Brest, pour une puissance de 100 MW puis d'une seconde tranche de 150 MW. Cela représente plusieurs années de travail dans un bassin d'emplois très en demande auxquelles il faut ajouter les activités de maintenance des parcs hydroliens et éoliens offshore flottant du Nord Bretagne qui constituent un potentiel de développement d'une activité pérenne.

### **Un atout scientifique et de développement de la recherche dans le Pays de Brest**

Pour atteindre la compétitivité d'ores et déjà acquise par d'autres filières énergétiques renouvelables, les énergies marines demandent des efforts de recherche-développement-technologiques importants aujourd'hui et dans les années à venir, du démonstrateur à la ferme commerciale.



Il s'agit, d'améliorer les rendements en termes de production et réduire les coûts mais également, dans le domaine environnemental et sociétal, de bien appréhender les impacts afin d'intégrer au mieux ces nouvelles technologies et d'éviter des impacts négatifs sur la faune et la flore marine, et les autres activités maritimes et littorales.

Le suivi environnemental des installations est ainsi essentiel pour un développement harmonieux de ces nouvelles technologies de production d'énergie en mer.

L'IFREMER, l'ENSTA Bretagne, France Energies Marines, le Pôle Mer Bretagne Atlantique, l'UBO (IUEM, IUT,...), l'IRENAV, le SHOM, d'autres également... participent, pour certains depuis de nombreuses années, à la fois à la recherche technologique et environnementale dans ce domaine mais également à des projets industriels et à la formation.

**Ainsi, pour réussir ce nouveau développement technologique à la pointe de la Bretagne, ce sont donc d'ores et déjà de nombreux acteurs de la recherche publique et privée dans le Pays de Brest qui sont mobilisés. De nouveaux acteurs les rejoindront en fonction des projets et des besoins.**

Le Conseil de développement suit avec attention les propositions du Groupe de Travail de la Conférence Régionale Mer et Littoral sur les énergies marines et notamment celles qui concernent l'hydrolien dans le Fromveur.

Cette instance de concertation permet à tous les acteurs de s'informer et de s'exprimer. Ainsi les pêcheurs, le Parc Naturel Marin Iroise, l'Ifremer, le SHOM, des représentants des industriels du secteur, les associations environnementales, les syndicats de salariés, la Région, les collectivités territoriales, l'Etat ...apportent leurs contributions pour la réussite des projets.

Pour sa part, afin de mieux faire connaître les enjeux des EMR pour la Bretagne, la Métropole, le Pays de Brest, le port de Brest..., le Conseil de développement du Pays de Brest a décidé de créer un Groupe de Travail sur le sujet. Il travaillera à mieux cerner les enjeux énergétiques dans la transition écologique, à favoriser une adhésion aux projets par des informations régulières et organisera en temps voulu des réunions publiques.