

G - Aménagement du territoire
G.2 - Portrait dynamique et prospectif du territoire d'étude - Fonctionnement des SUL

août 2014



Réseau ferré de France (RFF), propriétaire du réseau ferré national et maître d'ouvrage du projet, a initié des études générales et techniques du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire.

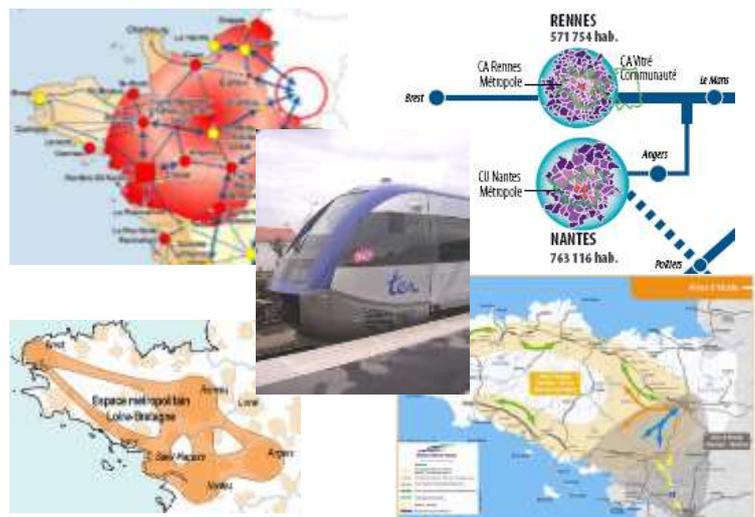
Ces études sont cofinancées par l'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, les départements des Côtes-d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine, du Morbihan et de Loire-Atlantique, les métropoles de Rennes, Nantes, Brest et RFF.

Au stade amont actuel, les études visent à éclairer les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité du projet était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

Etude d'aménagement du territoire

Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

Portrait dynamique et prospectif du territoire – Volume 2 – Fonctionnement du territoire et portraits de Systèmes Urbains Locaux



V5 – 27 janvier 2014

Sommaire

1 - Introduction	5
2 - Portrait dynamique et prospectif du territoire d'étude – fonctionnement du territoire	6
2.1 – Introduction	6
2.2 - Organisation du territoire.....	7
Des régions au pluriel	7
Un territoire organisé à partir des aires urbaines	10
Carte de synthèse.....	13
Les flux domicile-travail et domicile-études comme révélateurs de l'organisation et des dynamiques du territoire	14
L'utilité d'une lecture fonctionnelle du territoire : l'organisation en systèmes urbains.....	32
2.3 – Les régions Bretagne et Pays de la Loire analysées au travers de leurs systèmes urbains	35
Une armature urbaine structurée par les systèmes interurbains interrégionaux de Nantes, Rennes et Brest	35
D'importantes relations inter-systèmes.....	36
D'importantes relations avec Paris	37
Analyse comparée générale des systèmes urbains locaux de Nantes, Rennes, Vannes / Lorient, Brest, Saint-Brieuc, Quimper	38
Performances des aires urbaines de Nantes, Rennes, Brest et Lorient en Europe et aptitudes à la métropolisation de Quimper, Vannes et Saint-Brieuc en France	45
Degré de métropolisation des systèmes urbains locaux	49
Vers un espace Bretagne - Pays de la Loire intégré ?	53
3 - Coup de projecteur sur le Système Urbain Local de Brest	55
3.1 - Portrait du Système Urbain Local de Brest.....	55
Situation géographique	55
Démographie	56
Economie	59
Organisation et fonctionnement du territoire	67
3.2 - Enjeux d'aménagement du territoire du Système Urbain Local de Brest.....	73
Enjeux de développement économique	73
Maîtrise des risques démographiques.....	74
Organisation et fonctionnement du territoire	74
La mise en regard des enjeux d'aménagement du territoire avec les enjeux de mobilité.....	76
4 – Coup de projecteur sur le Système Urbain Local de Rennes	80
4.1 - Portrait du Système Urbain Local de Rennes.....	80
Situation géographique	80
Démographie	81
Economie	85
Organisation et fonctionnement du territoire	93
4.2 - Enjeux d'aménagement du territoire du Système Urbain Local de Rennes	99

Enjeux de développement économique	99
Maîtrise des évolutions démographiques et d'emploi.....	100
Organisation et fonctionnement du territoire	101
Les enjeux d'accessibilité et de mobilité.....	102
5 – Coup de projecteur sur le Système Urbain Local de Nantes	105
5.1 – Portrait du Système Urbain Local de Nantes	105
Situation géographique.....	106
Démographie	107
Economie	110
Organisation et fonctionnement du territoire	116
5.2 – Enjeux d'aménagement du territoire du Système Urbain Local de Nantes ..	121
Enjeux d'organisation et de fonctionnement du territoire	121
Enjeux économiques	122
Enjeux démographiques	123
Enjeux d'accessibilité et de mobilité	124
6 – Coup de projecteur sur le Système Urbain Local de Vannes-Lorient	129
6.1 - Portrait du Système Urbain Local de Vannes-Lorient.....	129
Situation géographique.....	129
Démographie	130
Economie.....	133
Organisation et fonctionnement du territoire	140
6.3 - Enjeux d'aménagement du territoire du Système Urbain Local de Vannes-	
Lorient	145
Enjeux de développement économique	145
Maîtrise des évolutions démographiques et d'emploi.....	145
Organisation et fonctionnement du territoire	146
Les enjeux d'accessibilité et de mobilité.....	147
7 – Coup de projecteur sur le Système Urbain Local de Quimper.....	150
7.1 - Portrait du Système Urbain Local de Quimper	150
Présentation générale.....	150
Situation géographique.....	150
Démographie	151
Economie	154
Organisation et fonctionnement du territoire	160
7.2 - Enjeux d'aménagement du territoire du Système Urbain Local de Quimper	164
Enjeux de développement économique	164
Maîtrise des évolutions démographiques et d'emploi.....	165
Organisation et fonctionnement du territoire	165
Les enjeux d'accessibilité et de mobilité.....	166
8 – Coup de projecteur sur le Système Urbain Local de Saint-Brieuc	169
8.1 - Portrait du Système Urbain Local de Saint-Brieuc.....	169
Situation géographique.....	169
Situation géographique.....	170
Démographie	170

Economie	173
Organisation et fonctionnement du territoire	177
8.2 - Enjeux d'aménagement du territoire du Système Urbain Local de Saint-Brieuc	181
Enjeux économiques	181
Enjeux démographiques	182
Organisation et fonctionnement du territoire	182
Enjeux de mobilité.....	183

1 - Introduction

La connaissance du positionnement géographique, de la composition, des caractéristiques d'un territoire, de ses dynamiques est un préalable à toute réflexion sur les interactions potentielles entre territoire et infrastructure de transport.

Le volume 1 (cf rapport « Approche générale ») a permis de dresser un portrait dynamique et prospectif général du territoire d'étude visant à :

- Eclairer la structure, l'organisation, le fonctionnement des territoires concernés par le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire, selon une approche macro-territoriale.
- Identifier les caractéristiques territoriales des régions Bretagne et Pays de la Loire.
- Travailler à différentes échelles géographiques, de sorte d'une part à replacer l'aire d'étude dans le contexte national et européen, d'autre part à prendre en considération l'hétérogénéité interne de ce vaste espace.
- Traiter un éventail de thématiques avec lesquelles les Liaisons nouvelles sont susceptibles d'interagir.
- Traiter, au-delà d'une approche statique du territoire, les relations interterritoriales, les flux, de sorte à livrer un support de connaissance sur sa dimension fonctionnelle.

Les analyses ont porté sur trois grands champs thématiques :

- Situation géographique : localisation, accessibilité, identités régionales.
- Démographie : répartition et dynamiques démographiques, composition de la population, projections.
- Economie : indicateurs de richesse, structure et évolution de l'emploi, tissu d'entreprises, attractivité et rayonnement, tourisme.

Le portrait macro-territorial a été produit en s'appuyant sur :

- Une importante base bibliographique (rapports d'études exploratoires, productions des acteurs du territoire, de l'INSEE, DATAR, agences d'urbanisme, ...) et sur les documents de planification régionaux.
- La collecte, mise en forme et analyse de données statistiques.
- De nombreuses illustrations, graphiques, cartographiques, permettant une représentation visuelle du territoire et de ses dynamiques.

Le présent rapport (volume 2 « Fonctionnement du territoire et Système Urbains Locaux») vise à compléter le portrait dynamique et prospectif général du territoire d'étude (cf. volume 1 « Approche générale), par une présentation de l'organisation des régions Bretagne et Pays de la Loire, notamment au travers des systèmes urbains (approche développée par la DATAR).

Des coups de projecteurs seront donnés sur 6 systèmes urbains concernés par le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire.

2 - Portrait dynamique et prospectif du territoire d'étude – fonctionnement du territoire

2.1 – Introduction

L'espace Bretagne – Pays de la Loire, du fait de sa situation géographique, de sa géographie physique, de ses infrastructures de transports, présente une **organisation géographique** qui mérite d'être rappelée.

Cet espace, au-delà de sa composition, de sa structuration, doit aussi être appréhendé au travers de son **fonctionnement**. Au gré des mobilités et des échanges, se nouent des relations entre territoires, à différentes échelles géographiques. Ces relations témoignent d'interdépendances fonctionnelles au sein d'un espace.

La DATAR a développé en collaboration avec l'UMR 8504 Géographie-Cité une méthodologie visant à définir, caractériser et représenter le territoire au travers de systèmes territoriaux. Les analyses qui suivent s'appuient en partie sur ces travaux, appliqués aux régions Bretagne et Pays de la Loire.

Seront successivement traités les points suivants :

- L'organisation générale du territoire :
 - Des régions au pluriel
 - L'organisation du territoire à partir des aires urbaines
 - L'utilité d'une lecture fonctionnelle du territoire : l'organisation en systèmes urbains
- Les régions Bretagne et Pays de la Loire analysées autour de leurs systèmes urbains :
 - Une armature urbaine structurée par les systèmes interurbains interrégionaux de Nantes, Rennes et Brest
 - D'importantes relations inter-systèmes
 - D'importantes relations avec Paris
 - Analyse comparée générale des systèmes urbains locaux de Nantes, Rennes, Vannes / Lorient, Brest, Saint-Brieuc, Quimper
 - Performances des aires urbaines de Nantes, Rennes, Brest et Lorient en Europe et aptitudes à la métropolisation de Quimper, Vannes et Saint-Brieuc en France
 - Degré de métropolisation des SUL
 - Vers un espace Bretagne - Pays de la Loire intégré ?
- Les portraits des systèmes urbains locaux de :
 - Brest
 - Rennes
 - Nantes-Saint-Nazaire
 - Vannes / Lorient
 - Quimper
 - Saint-Brieuc

2.2 - Organisation du territoire

Des régions au pluriel

Bretagne **La Péninsule bretonne est constituée pour une bonne part du Massif Armoricaïn** (vieux socle hercynien granitique et autres roches métamorphiques), d'une altitude peu élevée (Monts d'Arrée à 385 m). Cette partie centrale du territoire est constituée d'une vaste zone à dominante rurale, ponctuée de quelques petites villes.

Sur les **2 700 km de littoral** alternent des côtes rocheuses fortement découpées (côtes de granite rose et d'Emeraude), des caps (Pointe-du-Raz), des baies (rade de Brest, golfe du Morbihan) et des îles (Ouessant, Belle-Ile-en-Mer). A l'exception de la capitale régionale, l'armature urbaine forme un chapelet étiré tout au long du littoral.

La tradition géographique a voulu, un temps, que l'on étudie les espaces bretons suivant **un modèle opposant l'Armor (pays maritime) et l'Argoat (terres de l'intérieur)**.

La Bretagne est la première région française pour la pêche et d'importantes activités maritimes y sont localisées. Brest demeure le 2^{ème} port militaire français ; la ville possède un musée océanographique (Océanopolis) ouvert en 1990. Pour de nombreuses localités littorales, le tourisme est devenu l'activité principale. Les secteurs les plus aménagés sont au nord, de Cancale à Roscoff, avec des sites côtiers bien adaptés à la marine de plaisance. Le littoral sud, de Quimper à Vannes, bénéficie d'un meilleur ensoleillement ; Quiberon et sa presqu'île sont un haut lieu du thermalisme.

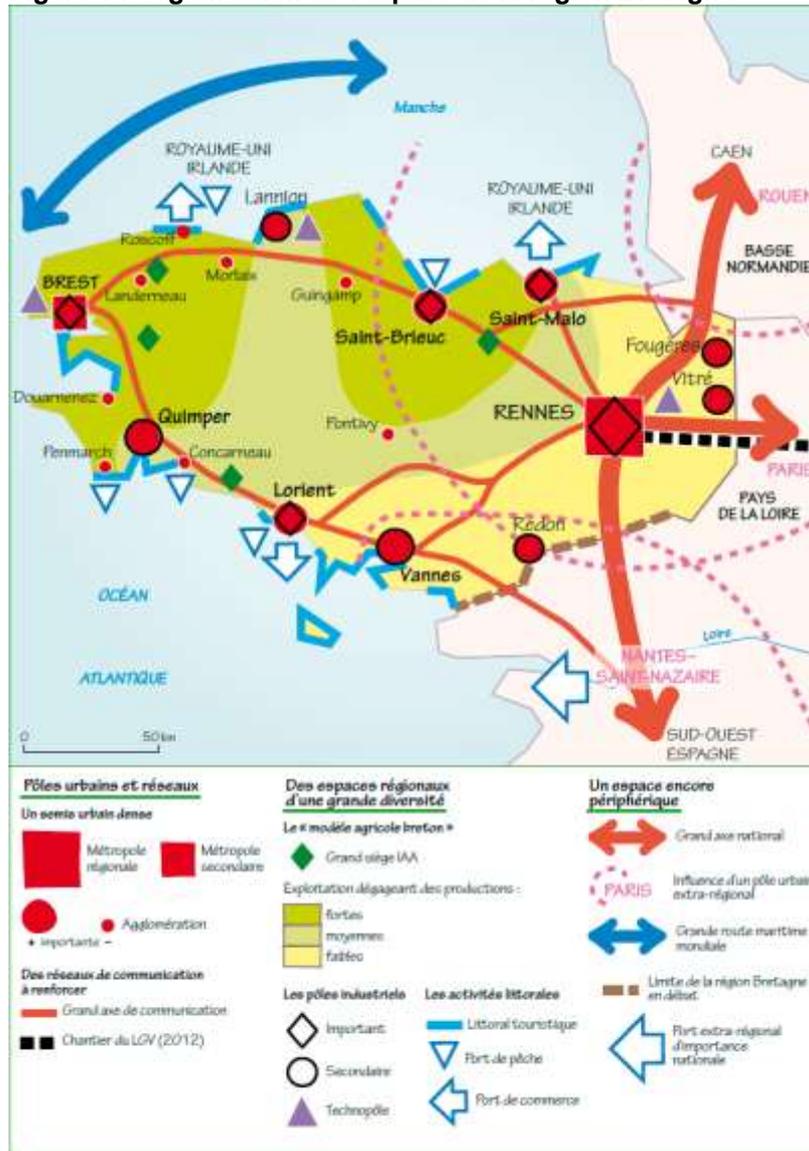
L'intérieur des terres est moins peuplé, plus rural et plus agricole. C'est là que s'est développé le « modèle breton » d'agriculture après 1945, s'appuyant notamment sur l'intégration de l'activité dans d'importantes filières agroalimentaires.

On distingue aussi l'est (à partir de la polarisation rennaise) davantage intégrée à l'espace français, **et l'ouest** encore inscrit dans une logique de Finistère :

- La partie orientale correspond surtout au département d'Ille-et-Vilaine et à une partie des Côtes-d'Armor. Dans les années 1960-1970 la décentralisation industrielle a bénéficié d'une main-d'œuvre rurale abondante qui a permis le développement d'usines automobiles (PSA près de Rennes).
- L'ouest de la péninsule apparaît davantage en situation périphérique, à cause d'infrastructures autoroutières et ferroviaires, certes très améliorées mais encore insuffisantes. Ici, l'horizon est nettement atlantique, culturellement et économiquement. L'identité bretonne y est plus puissante qu'à l'est.

Une autre lecture permet de différencier le nord et le sud Bretagne.

Figure 1 : Organisation de l'espace de la région Bretagne



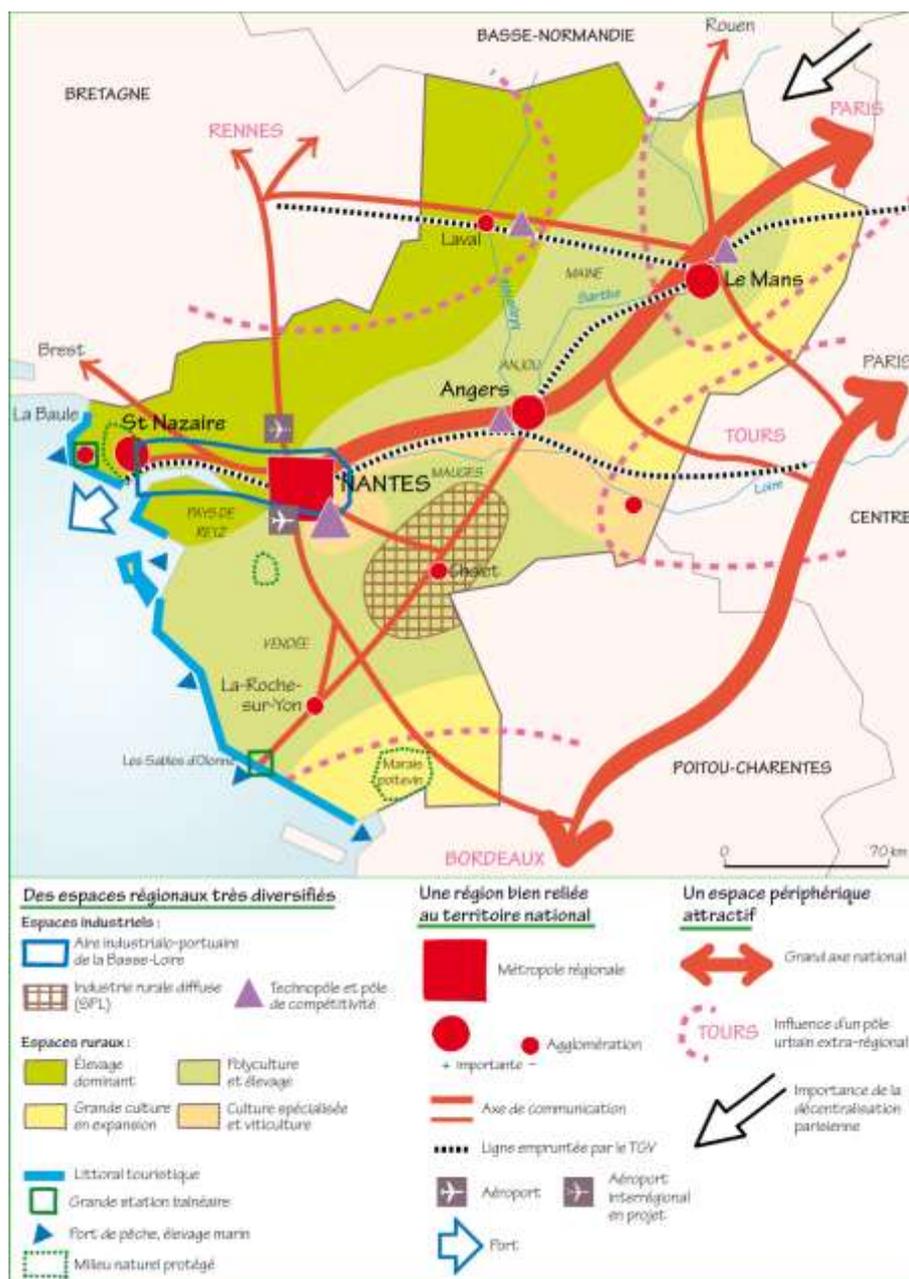
Source : Magnard 2011

Pays de la Loire

La région Pays de la Loire est l'une des plus grandes et des plus peuplées des régions françaises. **La région Pays de la Loire a de nombreux points communs avec la Bretagne, mais elle est plus vaste, plus peuplée, plus hétérogène.** Quelques caractéristiques :

- **Un manque d'unité géographique.** La région Bretagne est à cheval sur le Massif Armoricain et le Bassin parisien, qui se traduit notamment par un tiraillement entre des influences diverses. La partie ouest de la région Pays de la Loire ressemble à la Bretagne, Le Mans est seulement à une heure de Paris.
- **Une région articulée autour :**
 - **De la basse Loire** où deux ensembles s'individualisent : le premier dans la partie occidentale du val de Loire jusqu'à Angers, l'autre ensemble correspond à l'embouchure du fleuve (estuaire de la Loire, de Nantes à Saint-Nazaire).
 - **Du littoral atlantique** dynamique du Croisic aux Sables-d'Olonne.
- Une armature urbaine comprenant une métropole de grande taille, Nantes-Saint-Nazaire), excentrée, de grandes agglomérations (Angers, Le Mans) et des villes moyennes bien réparties sur le territoire.

Figure 2 : Organisation de l'espace de la région Pays de la Loire



Source : Magnard 2011

Préambule

Au sens de l'INSEE, une « aire urbaine » ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois¹, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. Le zonage en aires urbaines 2010 distingue également :

- **Les « moyennes aires »**, ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle (unité urbaine) de 5 000 à 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci,
- **Les « petites aires »**, ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle (unité urbaine) de 1 500 à 5 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci,

Cette approche permet d'apprécier le rayonnement des pôles urbains sur le territoire (aires d'attraction). Le découpage en aires urbaines de la zone d'étude est présenté ci-après.

Le tissu d'aires urbaines de la zone d'étude

La région Pays de la Loire se caractérise par un tissu serré d'aires urbaines (68 en 2010), composé :

- De grandes aires : Nantes, Saint-Nazaire et Angers qui concentrent un peu plus de la moitié de la population régionale,
- D'un réseau dense d'aires moyennes ou petites, qui se répartissent presque uniformément sur l'ensemble du territoire.

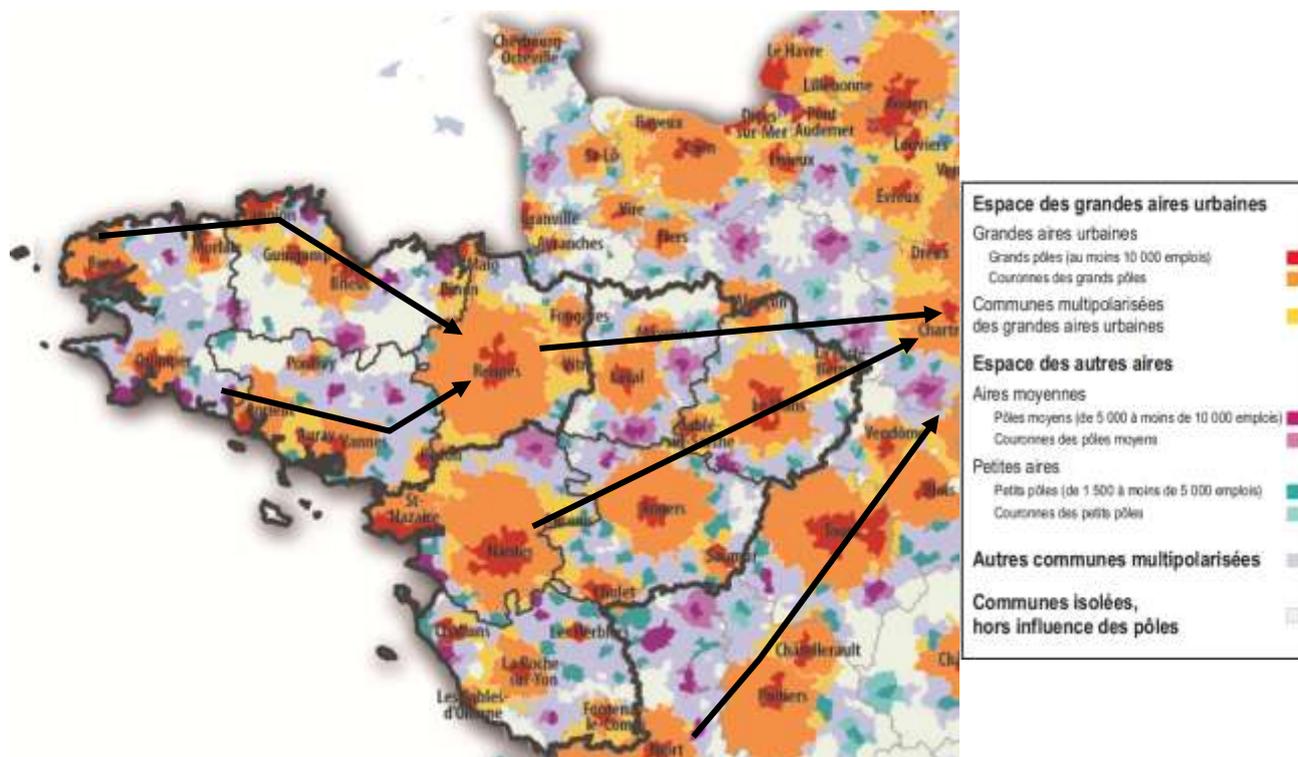
A la différence de la Bretagne (centre de la région en particulier), **peu de portions du territoire des Pays de la Loire échappent aujourd'hui à l'influence urbaine** (communes « hors influence des pôles »).

La Bretagne apparaît en comparaison moins urbanisée. Le système urbain est plus diversifié. **La population bretonne est moins concentrée dans les grands pôles urbains que les autres régions françaises. Elle est également plus étalée dans les couronnes et dans les espaces multipolarisés. L'espace breton est structuré autour d'un pôle régional (Rennes) sous influence francilienne, et d'un pôle secondaire (Brest). Le réseau urbain est ensuite composé d'un ensemble d'agglomérations de rang inférieur en chapelet le long du littoral breton** (Saint-Malo, Saint-Brieuc et Lannion sur les côtes du nord ; Quimper, Lorient et Vannes sur les côtes du sud). **Le cœur du territoire breton apparaît en revanche moins structuré et moins urbanisé** (présence de reliefs plus importants réseaux de transport moins développé que sur le littoral notamment),

A une échelle plus large, **la structuration urbaine de l'aire d'étude et de manière générale de l'arc atlantique souligne la forte polarisation de la région parisienne, conformément au réseau autoroutier.**

¹ Le zonage est basé sur les données du recensement INSEE de 2008.

Figure 3 : Zonage en aires urbaines (définition 2010) au sein de l'aire d'étude ; polarisation de l'aire d'étude par le bassin parisien



Source : INSEE

Figure 4 : Principales aires urbaines de l'aire d'étude en 2010 (population > 100 000 habitants) et évolution démographique

	Libellé de l'aire	Nombre de communes	Population		Variation de population 1999-2008		
			1999	2008	par extension	par densification	(en %)
Bretagne	Rennes	190	498 531	654 478	+78 859	+77 088	+31%
	Brest	52	301 273	311 735	+3 517	+6 945	+3%
	Lorient	29	186 760	212 317	+16 151	+9 406	+14%
	Saint-Brieuc	49	122 464	166 040	+31 398	+12 178	+36%
	Vannes	33	109 896	144 353	+15 048	+19 409	+31%
	Quimper	21	113 130	123 963	+2 714	+8 119	+10%
	Saint-Malo	16	67 529	73 469	+3 946	+1 994	+9%
Pays de la- Loire	Nantes	114	696 307	854 807	+80 700	+77 800	+23%
	Angers	133	329 540	392 940	+42 900	+20 500	+19%
	Le Mans	124	283 404	338 404	+37 800	+17 200	+19%
	Saint-Nazaire	28	172 359	207 559	+18 400	+16 800	+20%
	Laval	48	101 948	118 248	+6 900	+9 400	+16%
	La Roche-sur-Yon	25	98 088	111 488	+0	+13 400	+14%
	Cholet	23	71 253	102 753	+28 600	+2 900	+44%

NB : Les aires de 2010 sont construites selon un concept qui diffère de celui utilisé pour les aires définies en 1999. Les analyses présentées s'appuient donc sur la construction « d'aires 1999 fictives », s'appuyant sur les concepts de 2010 et les données du recensement 1999

Source : INSEE

Zoom sur l'aire urbaine de Rennes

Avec 655 000 habitants en 2008, l'aire urbaine de Rennes occupe désormais le 11^{ème} rang (14^{ème} en 1999) parmi les 240 grandes aires urbaines de France.

Elle a enregistré une croissance très importante depuis 1999 (+156 000 habitants) **essentiellement portée par sa couronne** dont la population s'est accrue de +48%. Au cours des dernières années, ce sont les communes de proche périphérie ainsi que celles situées au-delà de 20 km qui ont enregistré les plus importants gains de population, et non la ville-centre.

L'étalement de l'aire urbaine s'est développé surtout vers le sud, jusqu'aux limites du département et désormais à 20 km de l'aire de Nantes (contre 55 km en 1990 et 50 km en 1999) qui, elle, s'étend vers le nord.

Zoom sur l'aire urbaine de Nantes

L'aire urbaine de Nantes compte 850 000 habitants en 2008, soit l'équivalent de la population des deux aires d'Angers et du Mans réunies. L'aire urbaine de Nantes se positionne (tout comme en 1999), **au 8^{ème} rang des plus grandes aires urbaines de France métropolitaine.**

Elle a enregistré entre 1999 et 2008 une croissance de 159 000 habitants. Selon l'INSEE, cette croissance s'explique en partie par le fait que le pôle urbain continue d'attirer davantage d'actifs avec des offres d'emplois nombreuses et variées et un parc locatif attractif.

La couronne nantaise s'est fortement étendue, principalement en direction de Saint-Nazaire ainsi que selon un axe nord-sud. Autour de la couronne nantaise, les communes multipolarisées sont très nombreuses, tant vers Redon à l'ouest que vers Cholet au sud ou Ancenis à l'est. **Ces couloirs de déplacements laissent pressentir la future extension de l'aire urbaine de Nantes qui, à terme, pourrait s'étendre aux aires voisines.** C'est le scénario qui s'est déroulé depuis 1999 entre l'aire urbaine de Saint-Nazaire et celle de Nantes : autrefois séparées par un couloir de déplacements, les deux aires urbaines sont désormais contiguës, formant un ensemble urbain conséquent.

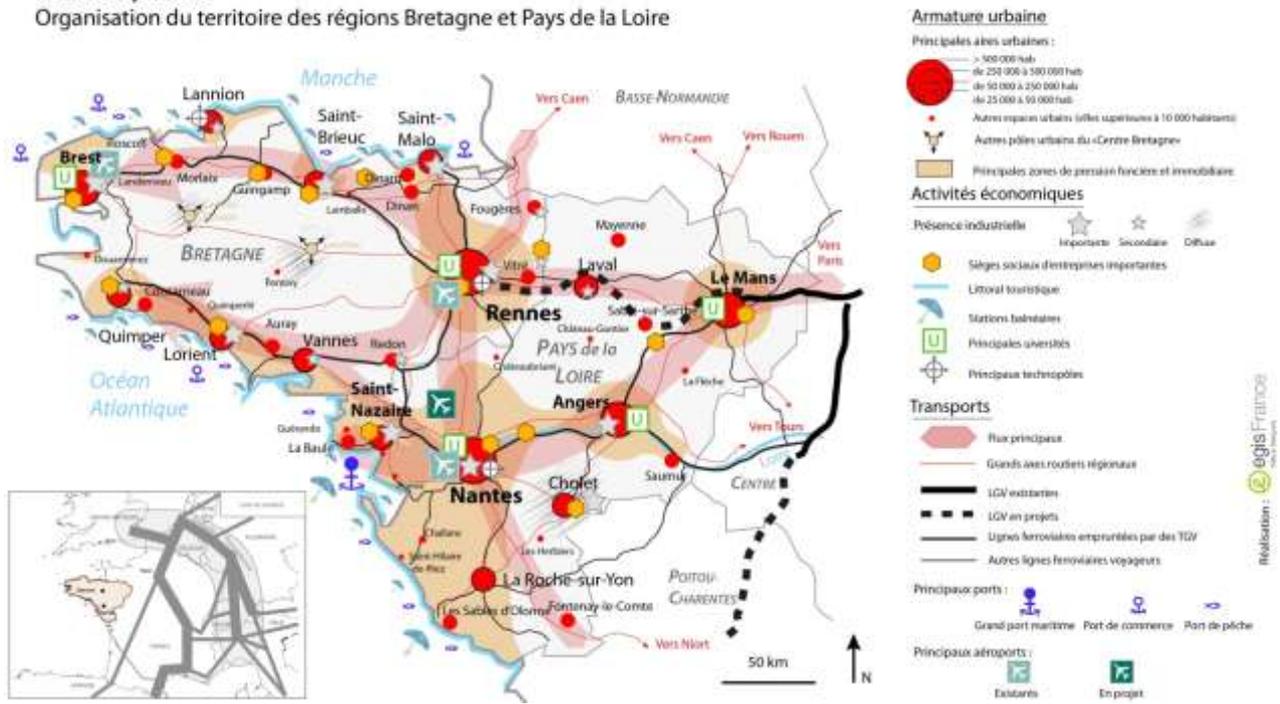
Zoom sur l'aire urbaine de Brest

Avec 312 000 habitants en 2008, l'aire urbaine de Brest occupe désormais le 30^{ème} rang national ; elle a perdu 4 rangs depuis une dizaine d'années (26^{ème} en 1999).

Entre 1999 et 2008, l'aire urbaine a enregistré une croissance de 10 000 habitants supplémentaires. Il s'agit de la **croissance la plus faible des principales aires urbaines de la zone d'étude.** A noter toutefois que sa situation littorale limite ses possibilités d'extension et de croissance.

Figure 5 : Organisation du territoire des régions Bretagne et Pays de la Loire

Carte de synthèse -
Organisation du territoire des régions Bretagne et Pays de la Loire



Les flux domicile-travail et domicile-études comme révélateurs de l'organisation et des dynamiques du territoire

Les flux domicile-travail et domicile-études sont un révélateur de l'organisation d'un territoire, de son fonctionnement et de ses dynamiques.

A l'échelle de l'espace Bretagne – Pays de la Loire, ils constituent un précieux support de compréhension des interactions entre territoires, c'est pourquoi ils ont fait l'objet d'une analyse spécifique.

Méthodologie L'analyse vise à produire :

- Un portrait des flux domicile-travail et des flux domicile-études en 2009,
- Une analyse de l'évolution des flux domicile-travail et des flux domicile-études entre 1999 et 2009.

Les principes de l'analyse sont les suivants :

- Flux > 50 par sens.
- Flux d'une part entre unités urbaines, d'autre part entre villes-centre.
- Distinction des flux internes à l'espace Bretagne – Pays de la Loire, et des flux entre l'espace Bretagne – Pays de la Loire et l'Île de France.
- Prise en compte des flux tous modes, et lorsque cela est significatif du point de vue statistiques, prise en compte de la part modale des transports collectifs.

Les résultats seront traduits de façon cartographique, et complétés par des tableaux synthétiques de données.

Analyse des flux domicile-travail

Analyse des flux domicile-travail en 2009

En 2009, les flux domicile-travail de l'espace Bretagne – Pays de la Loire avec l'unité urbaine parisienne concernent principalement des unités urbaines de :

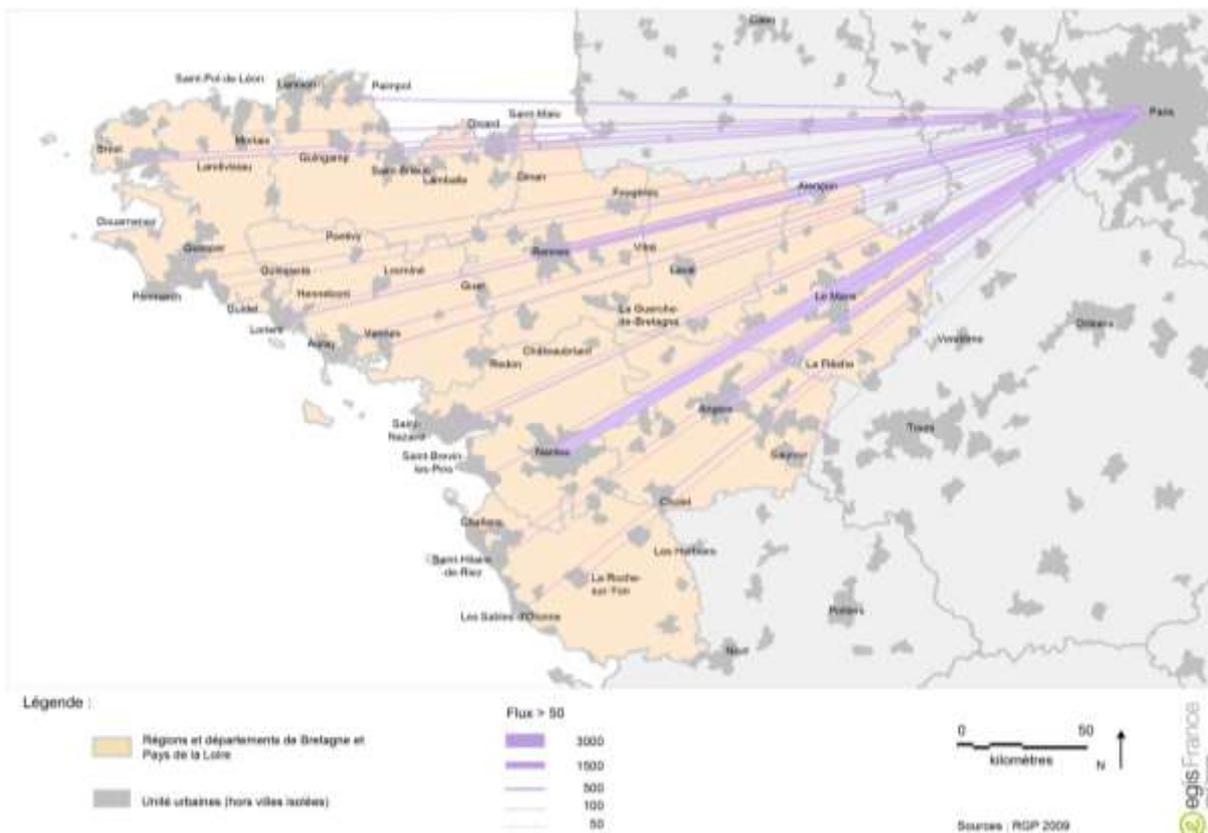
- Nantes,
- Le Mans,
- Rennes,
- Angers.

On note une dissymétrie des flux, avec des flux sortants de l'espace Bretagne – Pays de la Loire nettement plus importants que les flux entrants.

Figure 6 : Principaux flux domicile-travail de l'espace Bretagne – Pays de la Loire avec l'unité urbaine parisienne (2009)

Unités urbaines	Vers Paris	Depuis Paris	Total
Nantes	2 315	695	3 010
Le Mans	1 665	410	2 065
Rennes	1 200	605	1 805
Angers	920	330	1 250

Figure 7 : Flux domicile-travail des unités urbaines de l'espace Bretagne - Pays de la Loire avec Paris (2009)



Au sein de l'espace Bretagne – Pays de la Loire, plusieurs systèmes de flux domicile-travail se dégagent :

- Le système nantais marqué par un large rayonnement, en particulier avec de fortes relations avec les territoires situés le long de l'axe de la Loire (2 020 flux domicile-travail dans le sens Nantes > Saint-Nazaire ; 2 280 dans le sens inverse),
- Le système rennais dont les relations domicile-travail sont fortes :
 Entre Rennes et les unités urbaines qui lui sont proches (Le Rheu, Betton, Châteaugiron, Châteaubourg),
 Entre Rennes et des unités urbaines plus éloignées telles que Saint-Malo, Dinan, Saint-Brieuc, Redon, Vitré et Fougères.
- Ces deux systèmes sont relayés par quelques autres systèmes de moindre importance : Le Mans, Saint-Brieuc – Guingamp - Lannion, Brest – Morlaix – Quimper, Vannes - Lorient et Angers - Saumur.

Entre ces systèmes de flux, on observe des relations entre les deux régions :

- Entre l'unité urbaine de Rennes et celle de Nantes, avec une unité urbaine de Rennes polarisante (Rennes > Nantes 515 flux ; Nantes > Rennes 635 flux),
- Entre l'unité urbaine de Rennes et celle de Laval ; avec une unité urbaine de Laval polarisante (Rennes > Laval 410 flux ; Laval > Rennes 280 flux).

Figure 8 : Flux entre unités urbaines ayant les flux domicile-travail les plus importants (2009)

Code des unités urbaines		Nom des unités urbaines		Flux tous modes
Domicile	Travail	Domicile	Travail	2009
35303	35701	Le Rheu	Rennes	4640
35301	35701	Betton	Rennes	3770
44303	44701	Saint-Julien-de-Concelles	Nantes	3230
29402	29501	Fouesnant	Quimper	3050
49302	49701	Brain-sur-l'Authion	Angers	2820
49301	49701	Saint-Sylvain-d'Anjou	Angers	2790
35217	35701	Châteaugiron	Rennes	2480
49701	49301	Angers	Saint-Sylvain-d'Anjou	2440
44701	00851	Nantes	Paris	2320
44601	44701	Saint-Nazaire	Nantes	2280
00458	35402	Dinard	Saint-Malo	2260
29308	29701	Landerneau	Brest	2260
44208	44701	Vigneux-de-Bretagne	Nantes	2160
35701	35303	Rennes	Le Rheu	2150
44401	44601	Saint-Brevin-les-Pins	Saint-Nazaire	2140
56302	56601	Hennebont	Lorient	2140
44701	44601	Nantes	Saint-Nazaire	2020
56218	56601	Guidel	Lorient	2010
00365	44701	Clisson	Nantes	1970
56401	56501	Auray	Vannes	1930
44207	44601	Saint-Joachim - Saint-Malo-de-Guersac	Saint-Nazaire	1920
72205	72701	Champagné	Le Mans	1780
44204	44701	Geneston	Nantes	1670
72701	00851	Le Mans	Paris	1660
56301	56601	Riantec - Locmiquélic	Lorient	1640
29302	29701	Plouguerneau - Lannilis	Brest	1560
35209	35701	Bédée	Rennes	1500
22302	22501	Binic	Saint-Brieuc	1500
72701	72205	Le Mans	Champagné	1480
22202	22501	Plaintel	Saint-Brieuc	1470
29306	29501	Pont-l'Abbé	Quimper	1380
49207	49701	Tiercé	Angers	1380
29401	29501	Penmarch	Quimper	1330
29401	29306	Penmarch	Pont-l'Abbé	1310
44215	44701	Savenay	Nantes	1280
29404	29501	Concarneau	Quimper	1280
29701	29308	Brest	Landerneau	1270
29303	29701	Lesneven	Brest	1210
49123	49701	Saint-Lambert-la-Potherie	Angers	1200
35701	00851	Rennes	Paris	1200
35214	35701	Châteaubourg	Rennes	1150
72203	72701	La Suze-sur-Sarthe	Le Mans	1140
29208	29501	Briec	Quimper	1090
44701	44303	Nantes	Saint-Julien-de-Concelles	1080
44401	44304	Saint-Brevin-les-Pins	Pornic	990
44215	44601	Savenay	Saint-Nazaire	960
22501	22301	Saint-Brieuc	Lamballe	950
44304	44701	Pornic	Nantes	950
44701	44301	Nantes	Ancenis	940
44701	49701	Nantes	Angers	920
49701	00851	Angers	Paris	920
56601	56302	Lorient	Hennebont	920
72103	72701	Trangé	Le Mans	920
22301	22501	Lamballe	Saint-Brieuc	900
29307	29501	Douarnenez	Quimper	900

Source : RGP 2009

Figure 9 : Flux domicile-travail des unités urbaines de l'espace Bretagne - Pays de la Loire hors Paris (2009)

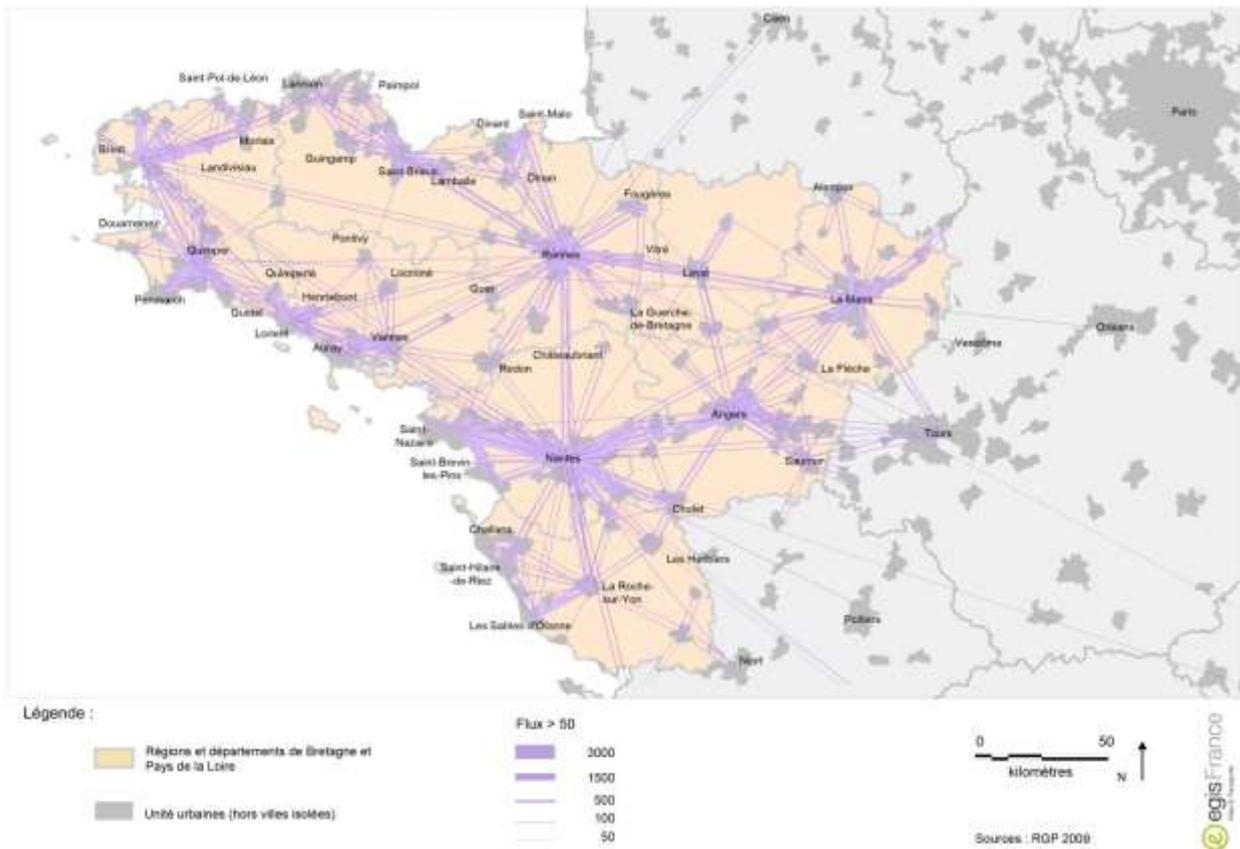
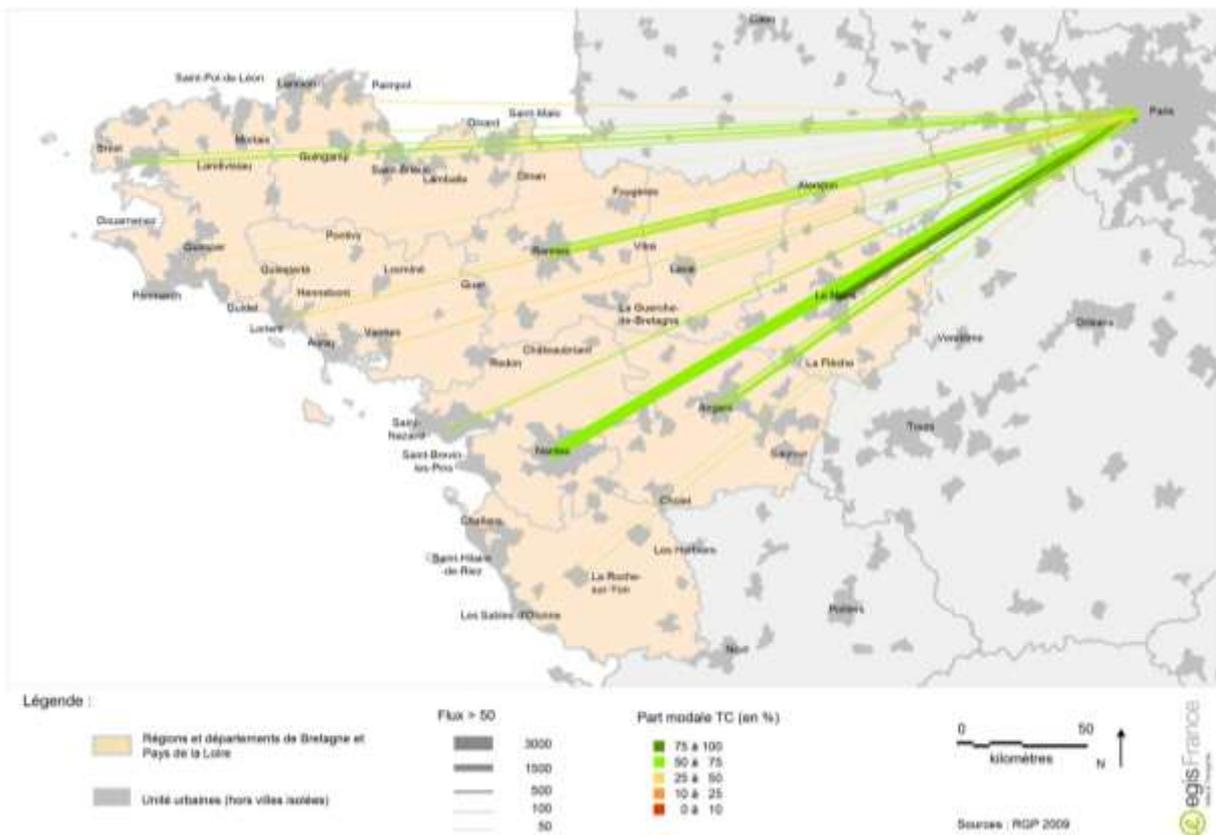


Figure 10 : Flux domicile-travail et parts modales des unités urbaines de l'espace Bretagne - Pays de la Loire avec Paris (2009)



Les flux domicile-travail entre Paris et les unités urbaines bretonnes et ligériennes s'effectuent pour plus de 25% en transport en commun (par hypothèse en train). Ce taux est même compris entre 50% et 75% pour les grandes unités urbaines de la zone d'étude. Le Mans se distingue avec un taux de flux en transport en commun supérieur à 75% pour ces relations depuis Paris. Ce taux décroît selon la distance : la part des transports collectifs est par exemple sensiblement supérieure pour les relations Le Mans – Paris en comparaison de relations Brest – Paris (dans ce dernier cas le fer cède la place à l'avion pour partie).

Figure 11 : Part des TC (transports collectifs) dans les flux domicile-travail avec l'unité urbaine parisienne (2009)

	Vers	Depuis
UU Nantes	57%	65%
UU Le Mans	71%	78%
UU Rennes	58%	55%
UU Angers	67%	58%
UU Brest	51%	54%

Plusieurs relations domicile-travail entre les unités urbaines de l'aire d'étude se réalisent à plus de 30 % en transports en commun. Il s'agit de relations desservies par le réseau ferré, notamment entre :

- Nantes – Angers : la part modale des TC atteint 53% pour les flux Nantes>Angers, contre 49% dans l'autre sens,
- Angers – Le Mans : la part modale des TC dépasse 60% dans les deux sens, (62% pour Angers > Le Mans et 60% dans l'autre sens),
- Le Mans – Rennes (21% dans le sens Le Mans > Rennes, 45% dans l'autre sens),
- Rennes – Saint-Brieuc (44% Rennes > Saint-Brieuc, 46% dans l'autre sens),
- Rennes – Saint-Malo (21% Rennes > Saint-Malo, 29% dans l'autre sens),
- Angers – Saumur (36% Angers > Saumur, 35% dans l'autre sens).

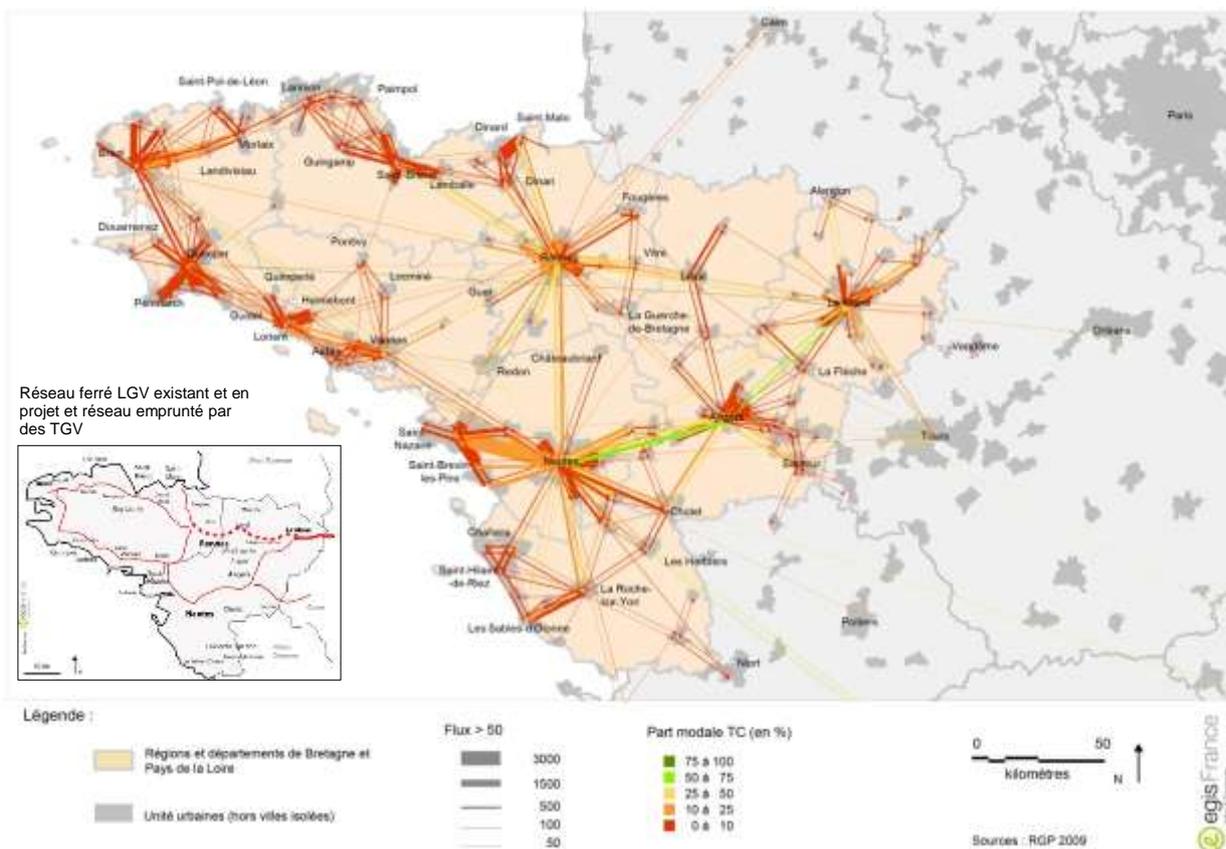
L'analyse montre que la part des transports en commun pour les flux domicile-travail entre les deux capitales régionales est moindre :

- 26% dans le sens Rennes > Nantes,
- 15% dans le sens Nantes> Rennes.

Enfin, la pratique des transports en commun est moindre :

- Pour les relations plus courtes hormis pour les relations des unités urbaines proches des capitales régionales (telles par exemple entre Châteaugiron et Rennes ou encore Clisson - Nantes),
- Sur certains territoires comme l'ouest de la Bretagne (Bretagne hors Ile-et-Vilaine).

Figure 12 : Flux domicile-travail et parts modales des unités urbaines de l'espace Bretagne - Pays de la Loire hors Paris (2009)



Les flux domicile-travail et les modes de transport utilisés entre les villes-centre

La part modale des TC s'améliore, par rapport aux parts observées entre unités urbaines, dans les flux entre :

- Paris et les grandes villes de l'aire d'étude,
- Les grandes villes-centre. Cela est notable pour les relations entre les villes-centre de :
 - Nantes et Saint-Nazaire où la part des TC se situe entre 30% et 50% (contre moins de 30% entre unités urbaines),
 - Brest et Quimper où la part des TC est comprise entre 10% et 25% (contre moins de 10% entre les unités urbaines),
 - Rennes > Saint-Malo et Rennes > Fougères,
 - Nantes < La Roche-sur-Yon et Nantes < Cholet,
 - Angers > Cholet.

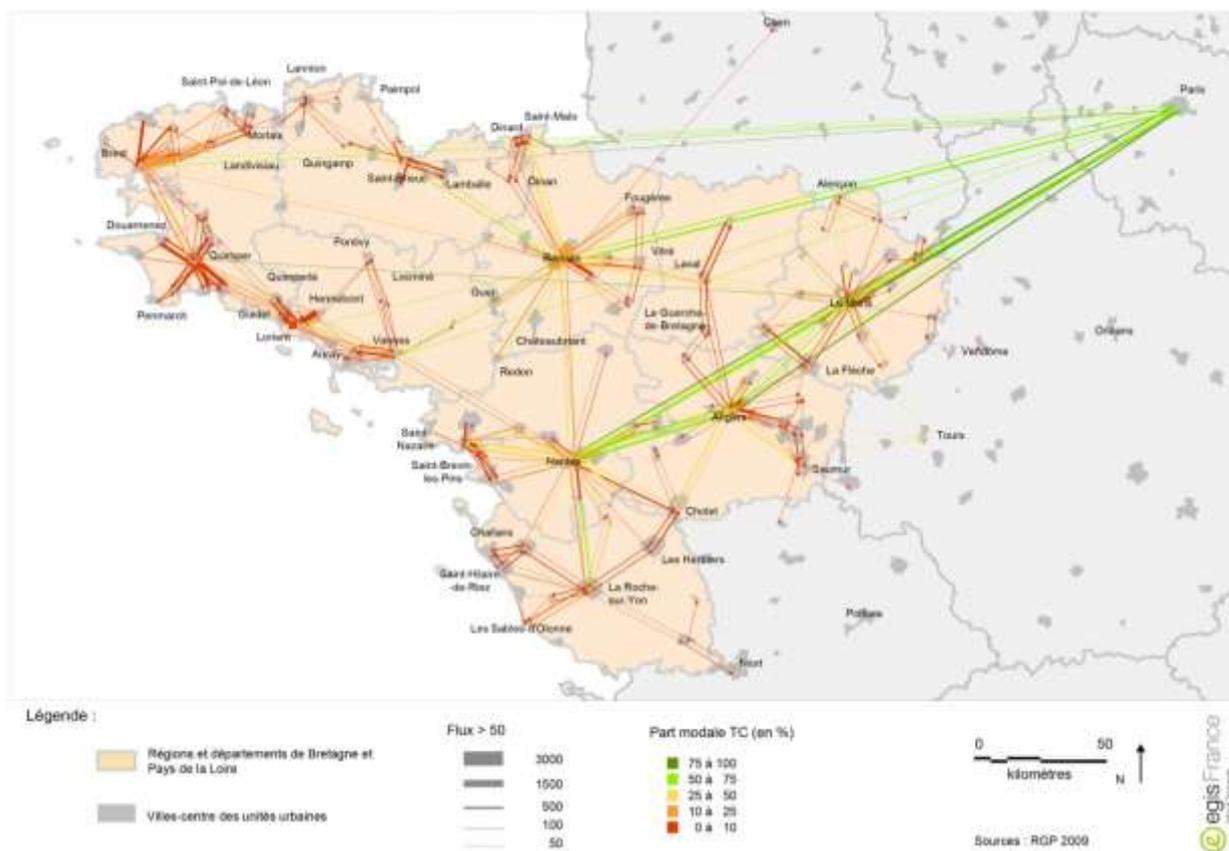
Concernant les relations de plus courtes distances, la part modale des TC se révèle être :

- Faible, inférieure à 5%, entre les villes-centre de la pointe sud bretonne (Douarnenez, Quimper, Penmarch, Guidel, Hennebont, Lorient, Vannes) et du littoral ligérien (Saint-Nazaire, Saint-Brévin-les-Pins, Challans, Saint-Hilaire-de-Riez et Les Sables-d'Olonne),
- Plus fortes entre les villes-centre des systèmes urbains de Nantes, Angers, Le Mans et Rennes.

Figure 13 : Part des TC dans les flux domicile-travail des villes-centre avec Paris(2009)

Unités urbaines	Vers Paris	Depuis Paris
Nantes	70%	81%
Le Mans	88%	79%
Rennes	75%	70%
Angers	86%	68%
Brest	60%	68%

Figure 14 : Flux domicile-travail et parts modales des villes-centre de l'espace Bretagne - Pays de la Loire (2009)



Evolution des flux domicile-travail

Les flux domicile-travail entre les unités urbaines de l'espace Bretagne – Pays de la Loire et l'unité urbaine parisienne se sont globalement accrus entre 1999 et 2009 :

- Particulièrement pour les principales unités urbaines de la région Pays de la Loire² :
 - Nantes et Paris (+585 flux DT Nantes>Paris et + 205 dans le sens inverse),
 - Le Mans et Paris (+305 flux DT Le Mans>Paris et + 5 dans le sens inverse),
 - Angers et Paris (+170 flux DT Angers>Paris et + 60 dans le sens inverse).

Cette croissance s'explique essentiellement par l'existence de liaisons LGV entre Paris d'une part, Le Mans, Angers et Rennes d'autre part.

- Les unités urbaines bretonnes enregistrent une croissance moindre :
 - Rennes – Paris (+150 Rennes > Paris et +190 dans l'autre sens),
 - Vannes – Paris (+130 dans le sens Vannes > Paris et croissance nulle dans l'autre sens),
 - Les UU de Saint-Brieuc et de Brest enregistrent une croissance quasi nulle de leurs flux DT avec Paris.

La desserte ferroviaire, moins performante, explique ce contraste par rapport aux unités urbaines de Nantes, Angers et Le Mans.

Figure 15 : Principales variations positives de flux DT avec l'unité urbaine parisienne (1999-2009)

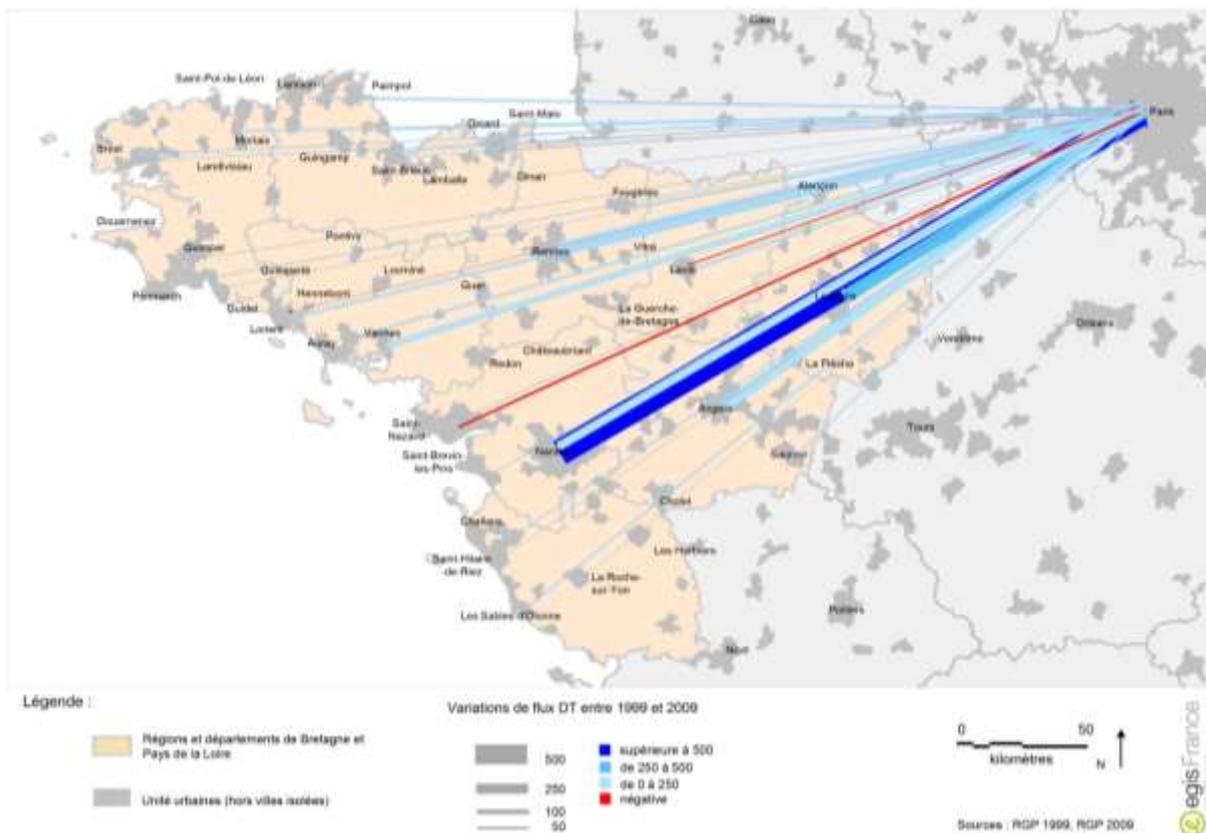
Unités urbaines	Vers Paris	Depuis Paris	Total
Nantes	+585	+205	+790
Le Mans	+305	+5	+310
Angers	+170	+60	+230
Rennes	+150	+190	+200
Vannes	+130	+0	+130

Cependant, quatre unités urbaines ont enregistré une baisse de leurs flux domicile-travail en relation avec Paris entre 1999 et 2009 :

- UU Saint-Nazaire > UU Paris : la baisse est de -50 flux DT soit -12%,
- UU Paris > UU Laval : -25 flux DT soit -29%
- UU Paris > UU Lorient : -8 flux DT soit -13%
- UU Dinard > UU Paris : -6 flux DT soit -4%

² La préfecture de Vendée, La Roche-sur-Yon, n'apparaît pas dans l'analyse car son unité urbaine constitue une « ville isolée » au sens de l'INSEE, or les villes isolées n'ont pas été pris en compte dans l'étude.

Figure 16 : Variations de flux domicile-travail entre 1999 et 2009 des unités urbaines de l'espace Bretagne - Pays de la Loire avec Paris



Evolution des flux domicile-travail entre les unités urbaines des régions Bretagne et Pays de la Loire

De façon générale, les flux domicile-travail se sont renforcés au sein de l'espace Bretagne – Pays de la Loire.

Les unités urbaines de Nantes surtout ainsi que Rennes confortent leur aire d'attraction et leurs interactions avec les territoires situés à leur périphérie d'une part, et avec les unités urbaines situées dans un rayon de 50 à 100 km d'autre part.

Le système nantais se caractérise par une intensification des flux domicile-travail en Basse-Loire :

- De l'UU de Saint-Nazaire vers l'UU de Nantes (+645),
- De l'UU de Clisson vers l'UU de Nantes (+860),
- De l'UU de Saint-Brévin-les-Pins vers l'UU de Saint-Nazaire (+925).

Le système rennais présente un renforcement des interactions notamment entre l'unité urbaine de Rennes et les unités de Vitré, La Guerche, Fougères, le nord Bretagne (Saint-Malo, Dinan, Dinard, Lamballe, Saint-Brieuc).

Les relations entre Nantes et Rennes se renforcent également :

- Rennes > Nantes : augmentation de +180 flux DT,
- Nantes > Rennes : augmentation de +150 flux DT.

En parallèle, les flux domicile-travail s'intensifient entre 1999 et 2009 sur le nord Bretagne (Lamballe – Saint-Brieuc – Guingamp notamment) et sur Brest. L'augmentation la plus importante concerne le sud Bretagne (Quimper – Quimperlé – Lorient – Auray – Vannes).

Certains flux domicile-travail ont diminué entre 1999 et 2009. Il s'agit en partie de relations liées aux activités militaires de Brest et de Lorient :

- Best > Toulon : baisse de -110 déplacements DT,
- Lorient > Brest : baisse de - 90 déplacements DT.

Figure 17 : Variations de flux domicile-travail entre 1999 et 2009 des unités urbaines de l'espace Bretagne - Pays de la Loire hors Paris

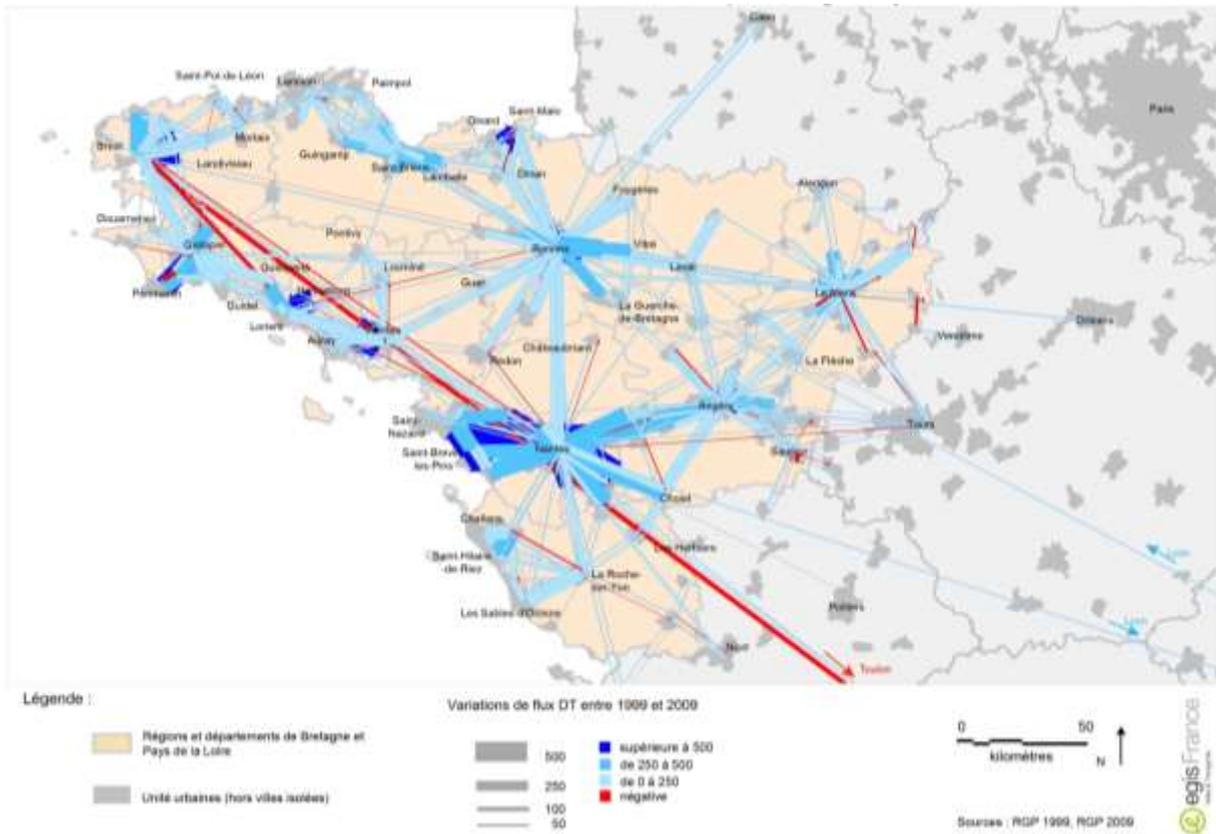
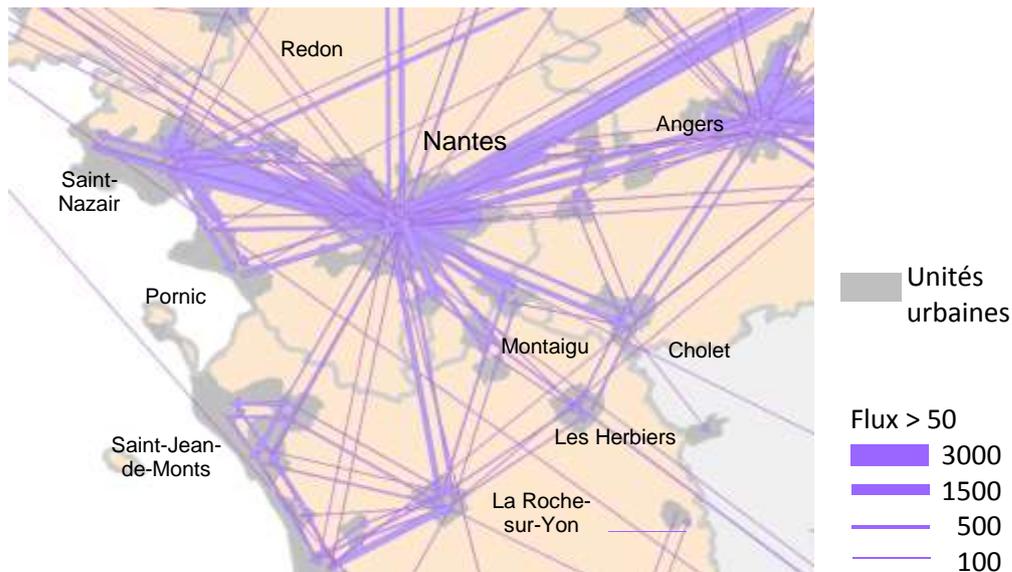
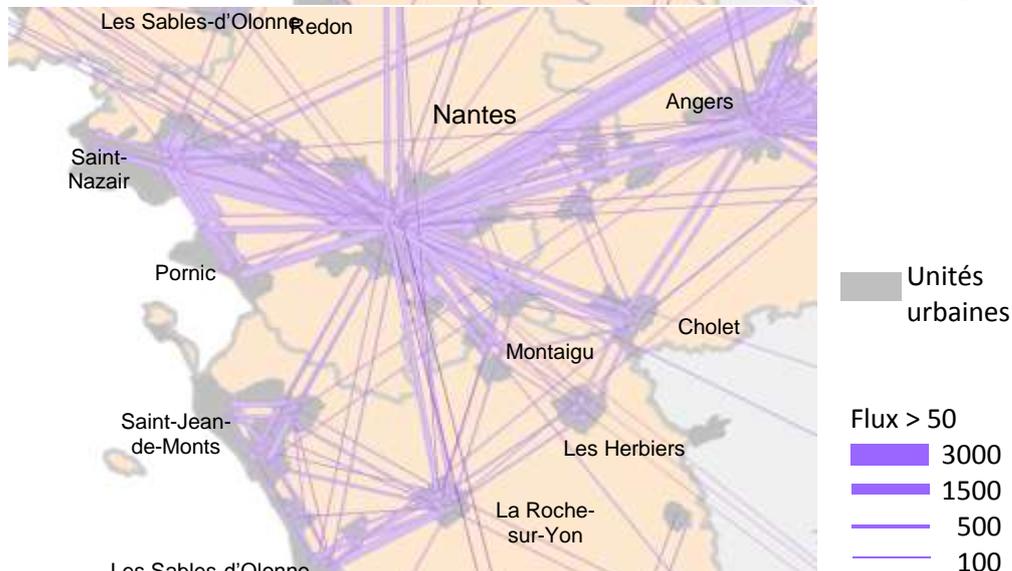


Figure 18 : Variations des flux domicile-travail entre 1999 et 2009 de l'unité urbaine de Nantes

Flux domicile travail de l'unité urbaine nantaise en 1999



Flux domicile travail de l'unité urbaine nantaise en 2009



Variation de flux domicile travail de l'unité urbaine nantaise entre 1999 et 2009

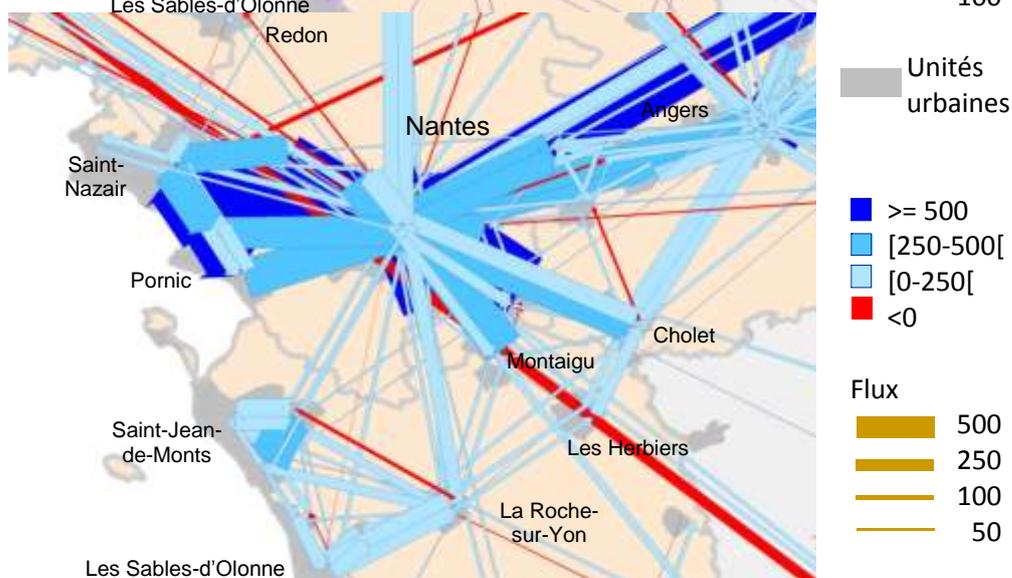
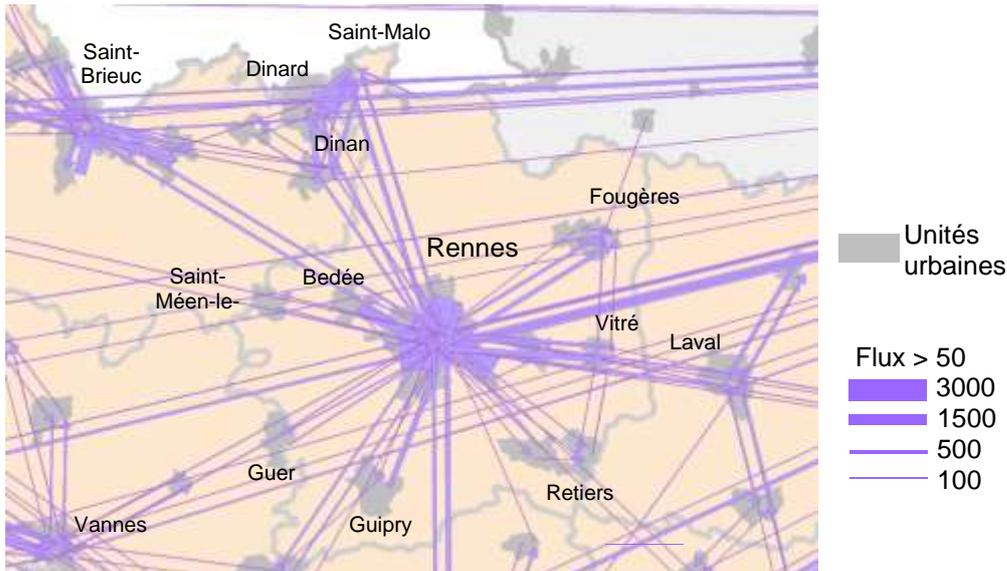
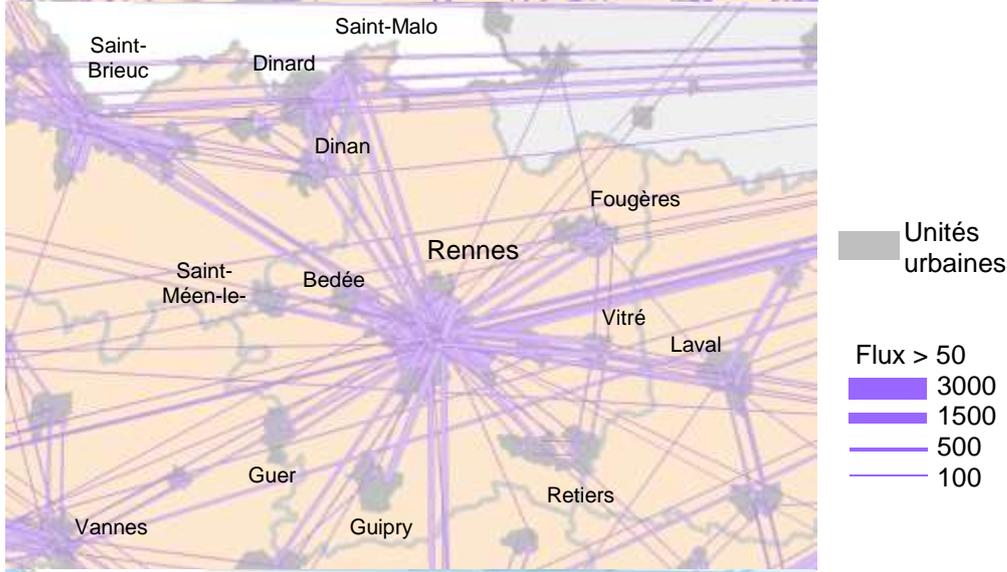


Figure 19 : Variations des flux domicile-travail entre 1999 et 2009 de l'unité urbaine de Rennes

Flux domicile travail de l'unité urbaine rennaise en 1999



Flux domicile travail de l'unité urbaine rennaise en 2009



Variation de flux domicile travail de l'unité urbaine rennaise entre 1999 et 2009

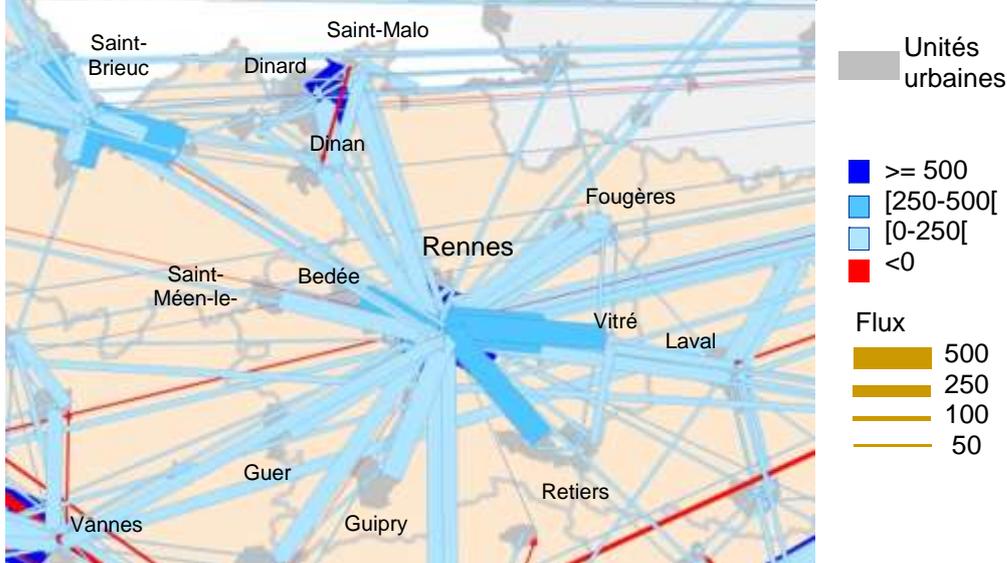


Figure 20 : Les 25 liaisons entre unités urbaines ayant connu les plus fortes croissances et les 25 liaisons ayant connu les plus faibles croissances (valeur absolue)

Code des unités urbaines		Nom des unités urbaines		Flux tous modes		Variation absolue
Domicile	Travail	Domicile	Travail	1999	2009	1999-2009
44401	44601	Saint-Brevin-les-Pins	Saint-Nazaire	1215	2140	925
44303	44701	Saint-Julien-de-Concelles	Nantes	2348	3228	880
00365	44701	Clisson	Nantes	1105	1968	863
29308	29701	Landerneau	Brest	1442	2260	818
44204	44701	Geneston	Nantes	883	1669	786
56401	56501	Auray	Vannes	1146	1930	784
49701	49301	Angers	Saint-Sylvain-d'Anjou	1786	2440	654
44601	44701	Saint-Nazaire	Nantes	1635	2278	643
35303	35701	Le Rheu	Rennes	4017	4638	621
35701	35303	Rennes	Le Rheu	1538	2152	614
44215	44701	Savenay	Nantes	678	1280	602
35301	35701	Betton	Rennes	3172	3771	599
44701	00851	Nantes	Paris	1731	2317	586
35217	35701	Châteaugiron	Rennes	1922	2485	563
00458	35402	Dinard	Saint-Malo	1722	2262	540
56302	56601	Hennebont	Lorient	1624	2139	515
44401	44304	Saint-Brevin-les-Pins	Pornic	475	989	514
29401	29501	Penmarch	Quimper	828	1335	507
72205	72701	Champagné	Le Mans	1324	1778	454
85302	44701	Montaigu	Nantes	332	756	424
29302	29701	Plouguerneau - Lannilis	Brest	1154	1563	409
35214	35701	Châteaubourg	Rennes	746	1153	407
44208	44701	Vigneux-de-Bretagne	Nantes	1755	2159	404
44304	44701	Pornic	Nantes	546	946	400
22302	22501	Binic	Saint-Brieuc	1119	1501	382

...
44701	00452	Nantes	Redon	73	54	-19
44701	33701	Nantes	Bordeaux	74	53	-21
72701	72113	Le Mans	Connerré	130	109	-21
44701	56601	Nantes	Lorient	75	53	-22
49401	49103	Saumur	Varrains	448	426	-22
37701	72204	Tours	Château-du-Loir	90	66	-24
44701	00256	Nantes	Varades	78	53	-25
00851	53501	Paris	Laval	87	62	-25
49501	49202	Cholet	Saint-Pierre-Montlimart	100	75	-25
44701	29701	Nantes	Brest	82	54	-28
29105	29308	Saint-Thonan	Landerneau	169	140	-29
35402	22402	Saint-Malo	Dinan	212	181	-31
29501	29204	Quimper	Châteaulin	306	273	-33
85501	85402	La Roche-sur-Yon	Challans	114	79	-35
49701	49212	Angers	Segré	279	243	-36
72301	61102	La Ferté-Bernard	Le Theil	264	228	-36
72701	72204	Le Mans	Château-du-Loir	217	169	-48
44601	00851	Saint-Nazaire	Paris	398	348	-50
72116	00158	Saint-Calais	Bessé-sur-Braye	133	75	-58
72701	72203	Le Mans	La Suze-sur-Sarthe	701	636	-65
56601	29701	Lorient	Brest	262	174	-88
56118	56401	Crach	Auray	382	280	-102
49103	49401	Varrains	Saumur	452	346	-106
29701	00757	Brest	Toulon	188	77	-111
29306	29401	Pont-l'Abbé	Penmarch	597	477	-120

Source : RGP 1999 et RGP 2009

Analyse des flux domicile-études

Analyse des flux domicile-étude en 2009

Les flux domicile-étude avec l'unité urbaine parisienne En 2009, les flux domicile-études de l'espace Bretagne – Pays de la Loire avec l'unité urbaine parisienne concernent principalement des unités urbaines de :

- Nantes,
- Le Mans,
- Rennes,
- Angers.

On note une dissymétrie des flux, avec des flux entrants dans l'espace Bretagne – Pays de la Loire nettement plus importants que les flux sortants.

Figure 21 : Principaux flux domicile-étude de l'espace Bretagne – Pays de la Loire avec l'unité urbaine parisienne (2009)

Unités urbaines	Vers Paris	Depuis Paris	Total
Nantes	225	1 190	1 415
Rennes	125	1 250	1 375
Angers	80	950	1 030
Le Mans	100	350	450

Source : INSEE

Flux domicile-études

Au sein de l'espace Bretagne – Pays de la Loire, plusieurs systèmes de flux domicile-travail se dégagent, en lien avec les pôles universitaires, à savoir notamment :

- Le système nantais marqué par une large aire d'attraction de Nantes, en particulier avec de fortes relations avec les territoires situés le long de l'axe de la Loire (1320 flux domicile-étude dans le sens Saint-Nazaire > Nantes par exemple),
- Le système rennais avec une forte attraction multidirectionnelle de Rennes
- Le système angevin

D'autres systèmes, moins apparents, se dégagent en particulier sur le sud Bretagne.

Les systèmes entretiennent des interactions entre eux.

Figure 22 : Flux domicile-étude des unités urbaines de Bretagne - Pays de la Loire (2009)

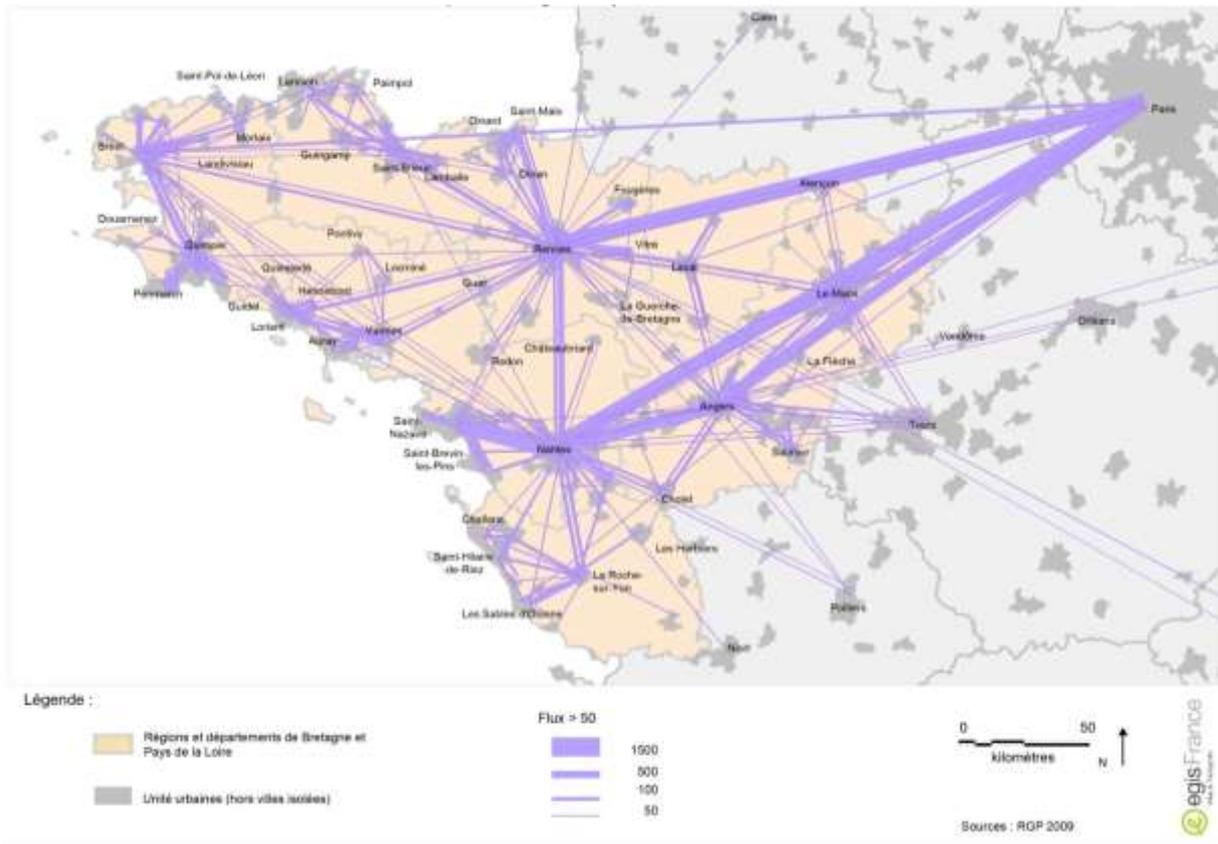


Figure 23 : Flux domicile-étude entre villes-centre de Bretagne - Pays de la Loire (2009)

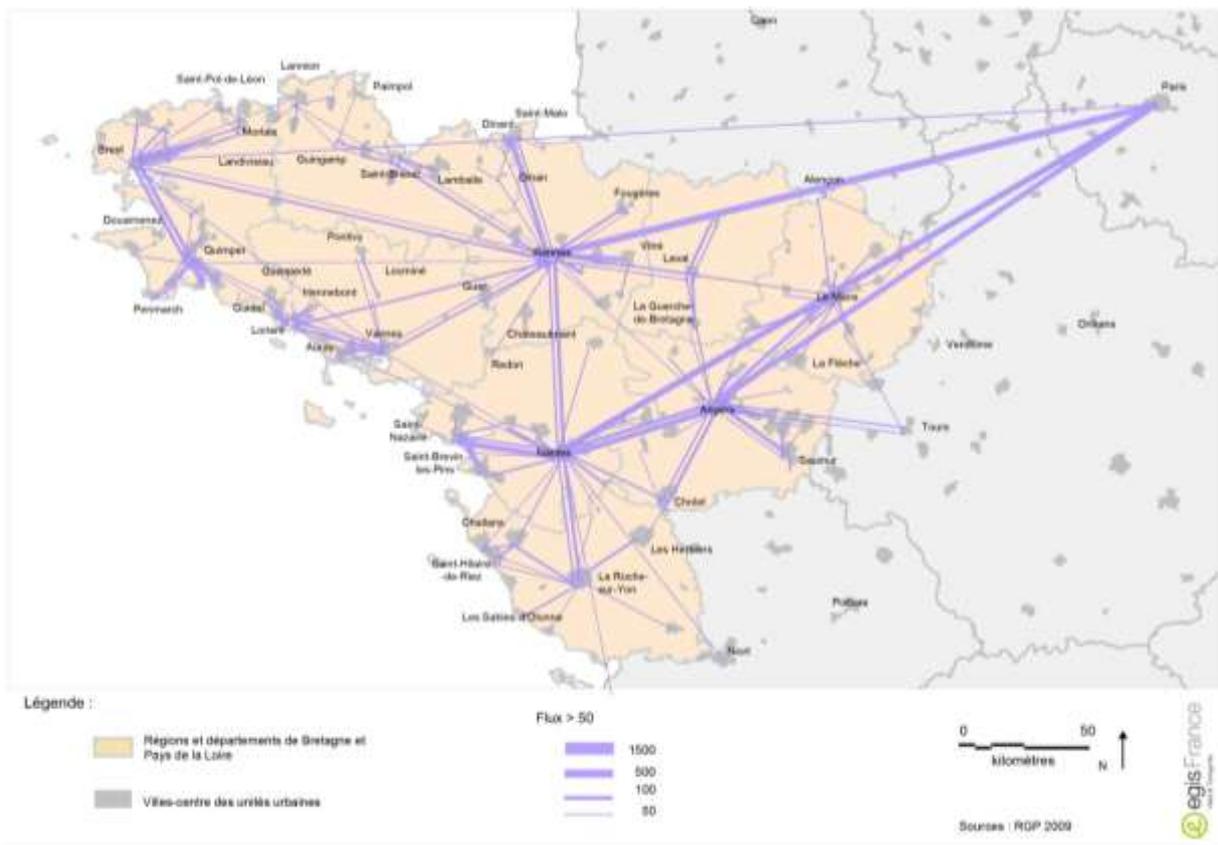


Figure 24 : Flux entre unités urbaines ayant les flux domicile-étude les plus importants (2009)

Code des unités urbaines		Nom des unités urbaines		Flux tous modes
Domicile	Etude	Domicile	Etude	2009
35303	35701	Le Rheu	Rennes	1581
49302	49701	Brain-sur-l'Authion	Angers	1394
44601	44701	Saint-Nazaire	Nantes	1322
00851	35701	Paris	Rennes	1251
29401	29306	Penmarch	Pont-l'Abbé	1216
00851	44701	Paris	Nantes	1189
35301	35701	Betton	Rennes	1183
29402	29501	Fouesnant	Quimper	1173
49301	49701	Saint-Sylvain-d'Anjou	Angers	1170
00851	49701	Paris	Angers	949
00458	35402	Dinard	Saint-Malo	937
44303	44701	Saint-Julien-de-Concelles	Nantes	881
35217	35701	Châteaugiron	Rennes	768
56218	56601	Guidel	Lorient	728
44701	49701	Nantes	Angers	623
72205	72701	Champagné	Le Mans	609
44208	44701	Vigneux-de-Bretagne	Nantes	573
56401	56501	Auray	Vannes	572
29404	29501	Concarneau	Quimper	546
00365	44701	Clisson	Nantes	538
22302	22501	Binic	Saint-Brieuc	527
49123	49701	Saint-Lambert-la-Potherie	Angers	503
35402	35701	Saint-Malo	Rennes	496
44206	44601	La Turballe	Saint-Nazaire	496
49207	49701	Tiercé	Angers	490
44401	44601	Saint-Brevin-les-Pins	Saint-Nazaire	489
44401	44304	Saint-Brevin-les-Pins	Pornic	476
85403	85501	Les Sables-d'Olonne	La Roche-sur-Yon	474
29302	29701	Plouguerneau - Lannilis	Brest	466
29308	29701	Landerneau	Brest	457
44701	35701	Nantes	Rennes	455
29401	29501	Penmarch	Quimper	447
49701	44701	Angers	Nantes	439
56302	56601	Hennebont	Lorient	429
85401	85402	Saint-Hilaire-de-Riez	Challans	427
72203	72701	La Suze-sur-Sarthe	Le Mans	406
35302	35701	Vitré	Rennes	401
56601	56501	Lorient	Vannes	399
29306	29501	Pont-l'Abbé	Quimper	390
29701	29501	Brest	Quimper	383
44701	44601	Nantes	Saint-Nazaire	376
29303	29701	Lesneven	Brest	373
00851	72701	Paris	Le Mans	352
44207	44601	Saint-Joachim - Saint-Malo-de-Guersac	Saint-Nazaire	350
29208	29501	Briec	Quimper	345
22202	22501	Plaintel	Saint-Brieuc	341
72701	49701	Le Mans	Angers	340
56301	56601	Riantec - Locmiquélic	Lorient	340
35111	35401	Romagné	Fougères	331
35209	35701	Bédée	Rennes	327

Source : RGP 2009

Evolution des flux domicile-étude avec Paris

On remarque une forte diminution des flux de l'espace Bretagne – Pays de la Loire vers Paris entre 1999 et 2009:

- Angers – Paris : -216
- Le Mans – Paris : -219
- Nantes – Paris : -377
- Rennes – Paris : -377

En parallèle, les flux de Paris vers l'espace Bretagne – Pays de la Loire ont augmenté :

- Paris – Nantes : +519
- Paris - Angers : +339
- Paris- Le Mans : + 128

Au sein de l'espace Bretagne – Pays de la Loire, on note plutôt une croissance des mobilités domicile-études entre unités urbaines.

Les flux se recomposent entre 1999 et 2009, avec un renforcement de l'attraction des pôles secondaires vis-à-vis des pôles principaux. On remarque par exemple une diminution des flux de Quimper vers Brest, Saint-Brieuc vers Rennes.

La carte montre une amplification des mobilités domicile-étude sur le sud Bretagne, autour d'Angers, autour de Nantes et dans une certaine mesure autour de Rennes.

Figure 25 : Variations des flux domicile-étude entre 1999 et 2009 des unités urbaines de l'espace Bretagne - Pays de la Loire

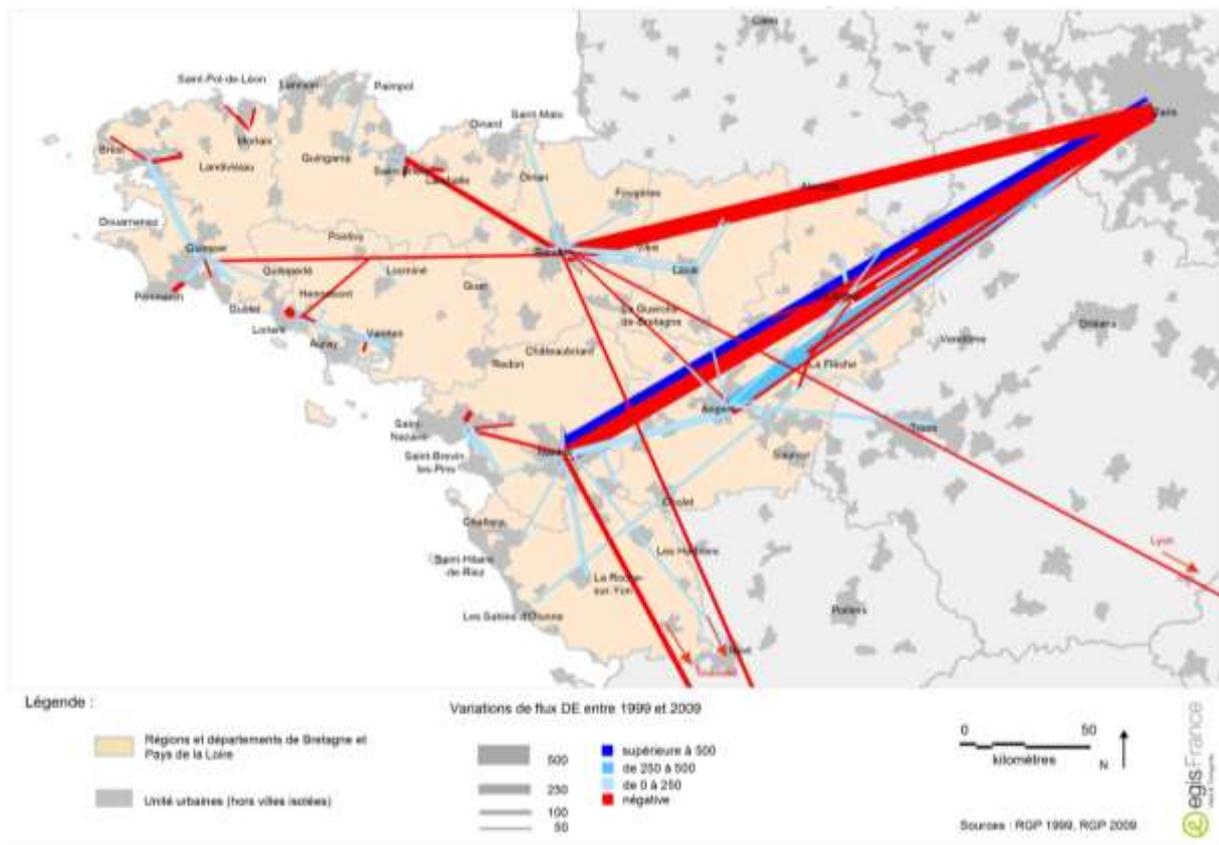


Figure 26 : Les 25 flux entre unités urbaines ayant connu les plus fortes croissances et les 25 flux ayant connu les plus faibles croissances entre 1999 et 2009 en Bretagne - Pays de la Loire

Code des unités urbaines		Noms des unités urbaines		Flux tous modes		Variations
Domicile	Etude	Domicile	Etude	1999	2009	1999-2009
00851	44701	Paris	Nantes	670	1189	519
00851	49701	Paris	Angers	610	949	339
44701	49701	Nantes	Angers	440	623	183
56401	56501	Auray	Vannes	407	572	165
29701	29501	Brest	Quimper	236	383	147
29404	29501	Concarneau	Quimper	401	546	145
35217	35701	Châteaugiron	Rennes	627	768	141
35701	35303	Rennes	Le Rheu	166	305	139
00851	72701	Paris	Le Mans	224	352	128
33701	85304	Bordeaux	Fontenay-le-Comte	8	136	128
72203	72701	La Suze-sur-Sarthe	Le Mans	288	406	118
44701	85501	Nantes	La Roche-sur-Yon	150	262	112
44304	44601	Pornic	Saint-Nazaire	156	268	112
35302	35701	Vitré	Rennes	290	401	111
35214	35701	Châteaubourg	Rennes	213	323	110
29306	29501	Pont-l'Abbé	Quimper	283	390	107
44601	44401	Saint-Nazaire	Saint-Brevin-les-Pins	91	197	106
22112	22204	Pommerit-Jaudy	Tréguier	197	299	102
72112	72701	Sainte-Jamme-sur-Sarthe	Le Mans	129	230	101
37701	49701	Tours	Angers	107	202	95
44303	44701	Saint-Julien-de-Concelles	Nantes	786	881	95
44401	44601	Saint-Brevin-les-Pins	Saint-Nazaire	397	489	92
35701	53501	Rennes	Laval	32	124	92
56601	56501	Lorient	Vannes	309	399	90
51701	49701	Reims	Angers	2	92	90
72701	72302	Le Mans	Sablé-sur-Sarthe	112	53	-59
29124	29403	Carantec	Morlaix	167	107	-60
29120	29403	Plougasnou	Morlaix	205	142	-63
35701	31701	Rennes	Toulouse	125	60	-65
22202	22501	Plaintel	Saint-Brieuc	406	341	-65
49201	72303	Baugé	La Flèche	151	84	-67
29501	35701	Quimper	Rennes	148	79	-69
56118	56401	Crach	Auray	324	250	-74
44601	44701	Saint-Nazaire	Nantes	1400	1322	-78
29105	29308	Saint-Thonan	Landerneau	216	138	-78
56301	56601	Riantec - Locmiquélic	Lorient	421	340	-81
29701	29308	Brest	Landerneau	321	231	-90
22107	22301	Pommeret	Lamballe	261	170	-91
00851	72303	Paris	La Flèche	167	58	-109
44701	31701	Nantes	Toulouse	168	50	-118
29401	29306	Penmarch	Pont-l'Abbé	1337	1216	-121
44207	44601	Saint-Joachim - Saint-Malo-de-Guersac	Saint-Nazaire	475	350	-125
22501	35701	Saint-Brieuc	Rennes	425	299	-126
00851	35701	Paris	Rennes	1397	1251	-146
49701	49301	Angers	Saint-Sylvain-d'Anjou	456	292	-164
56218	56601	Guidel	Lorient	930	728	-202
49701	00851	Angers	Paris	297	81	-216
72701	00851	Le Mans	Paris	318	99	-219
44701	00851	Nantes	Paris	602	225	-377
35701	00851	Rennes	Paris	502	125	-377

L'utilité d'une lecture fonctionnelle du territoire : l'organisation en systèmes urbains

Le territoire est structuré par les aires urbaines. Ces aires urbaines entretiennent entre elles des interrelations. En ce sens l'organisation du territoire doit aussi se comprendre à travers son polycentrisme et sa dimension réticulaire. Au-delà, il s'agit de prendre en compte les liens entre territoires urbains, de sorte à employer une lecture plus fonctionnelle du territoire, selon une approche systémique.

Un territoire structuré par les systèmes urbains

Présentation du concept des systèmes urbains

La Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale (DATAR) a développé le concept de « système urbain ». Il s'agit d'une analyse des dynamiques territoriales au travers des relations entre les espaces urbains, mettant en évidence des fonctionnements multi-dimensionnels et multi-scalaires. Ce concept repose sur l'idée fondatrice selon laquelle l'échange est une composante essentielle de l'organisation des espaces par la société.

Les travaux de la DATAR considèrent les aires urbaines comme les unités de référence constitutives des systèmes urbains français.

Cette approche présente l'avantage d'analyser le territoire au travers des liens qu'il entretient, à différentes échelles.

En France métropolitaine, **26 systèmes urbains régionaux ont été définis.**

Les types de liens retenus reflètent, à la fois de manière spécifique et complémentaire, les trois facettes majeures des sociétés contemporaines :

- La société mobile et de loisirs,
- La société de la connaissance et de l'information (nouvelles pratiques de communication et de recherche),
- La société économique et financière (société tertiaire mondialisée).

Au total, sept types de liens ont été pris en compte simultanément afin de définir ces systèmes urbains :

- Les mobilités domicile-travail,
- Les mobilités de loisirs (résidences secondaires),
- Les migrations résidentielles,
- Les liens de la société de la connaissance via les partenariats scientifiques,
- Les liens de l'économie, à travers les liens entre sièges et établissements d'entreprises,
- La grande vitesse avec un indice mixte train-avion.

La DATAR a défini différents niveaux de systèmes urbains.

Figure 27 : Les différentes échelles de systèmes urbains

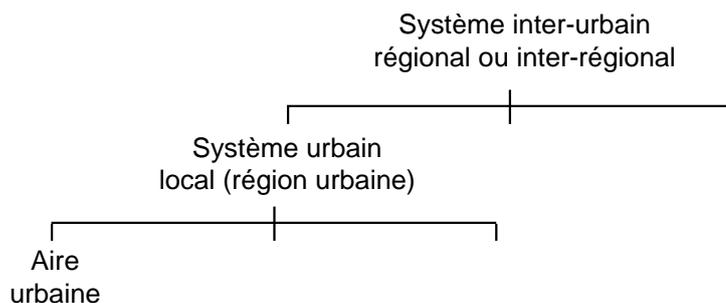
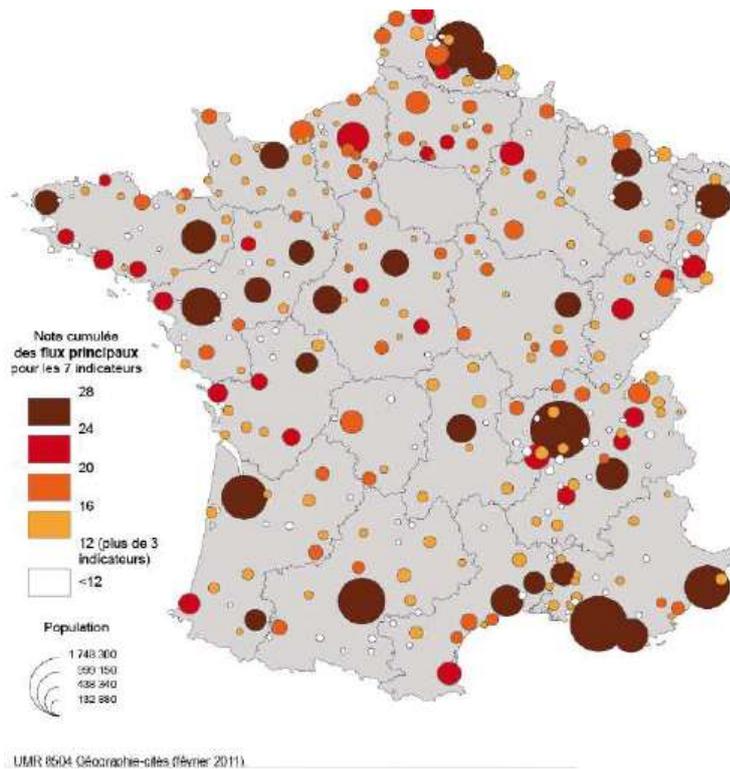


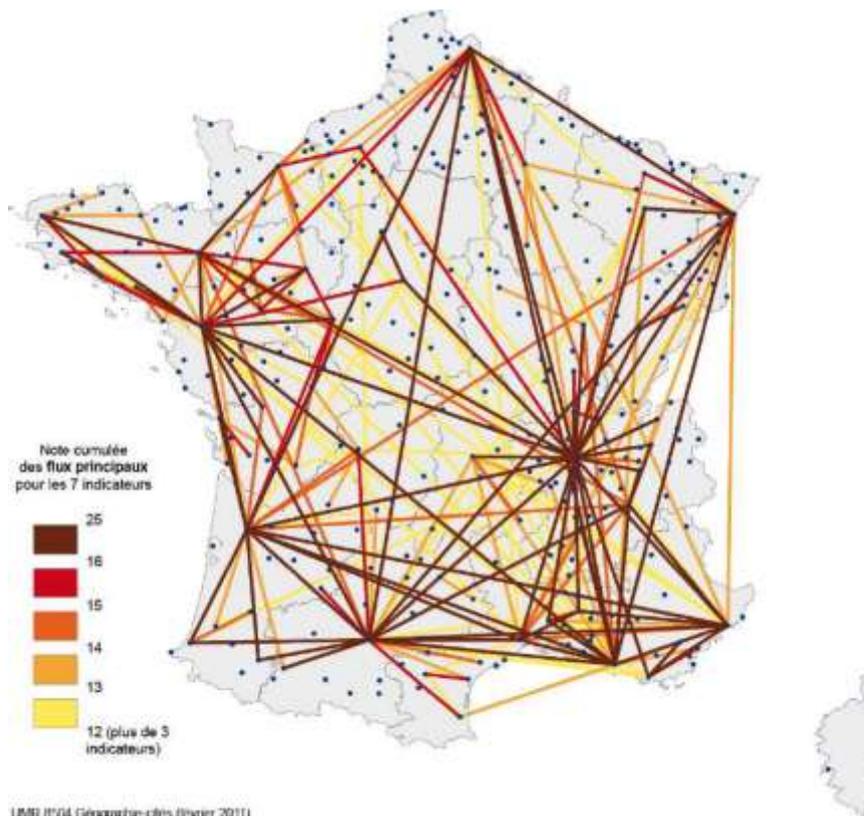
Figure 28 : Intensité des échanges des aires urbaines françaises avec l'aire urbaine de Paris



La grande majorité des aires urbaines françaises échange avec l'aire urbaine de Paris selon des intensités variables (ici en fonction de la couleur).

Au-delà des agglomérations régionales (Nantes et Rennes par exemple), des aires urbaines de taille moyenne (Brest, Quimper, ...) peuvent avoir un niveau de relations relativement important avec Paris attestant ainsi de leur potentiel stratégique régional, interrégional et national (Brest exprime à ce titre une intensité équivalente à celle constatée à Nantes, Rennes, Lyon, ...).

Figure 29 : Liens transversaux entre aires urbaines



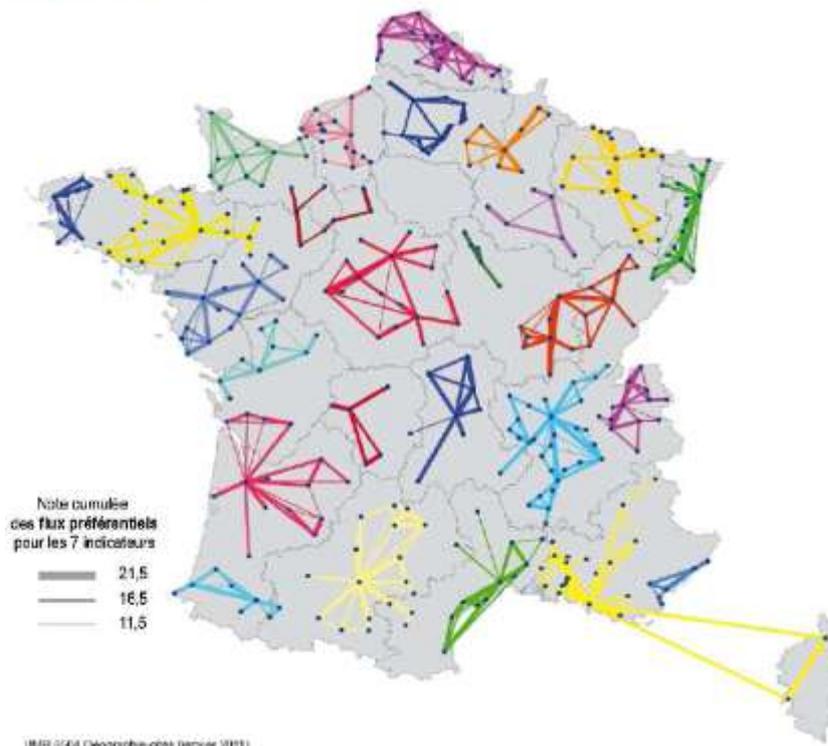
Source : DATAR, 2012

Des aires urbaines entretiennent des relations de moyenne et de longue portée avec d'autres aires urbaines en France.

Elles assument ainsi des vocations régionales, interrégionales et nationales.

Elles s'expriment par la performance de leurs fonctions qui leur permettent de s'insérer dans des réseaux d'échanges structurants.

Figure 30 : Les 26 systèmes urbains régionaux ou interrégionaux (hors Paris)



Source : DATAR, 2012

L'analyse des relations préférentielles entre aires urbaines dessine au sein du territoire national des systèmes interurbains régionaux ou interrégionaux structurés en systèmes urbains locaux.

On dénombre sur l'ensemble du territoire de France métropolitaine 26 systèmes interurbains.

2.3 – Les régions Bretagne et Pays de la Loire analysées au travers de leurs systèmes urbains

Une armature urbaine structurée par les systèmes interurbains interrégionaux de Nantes, Rennes et Brest

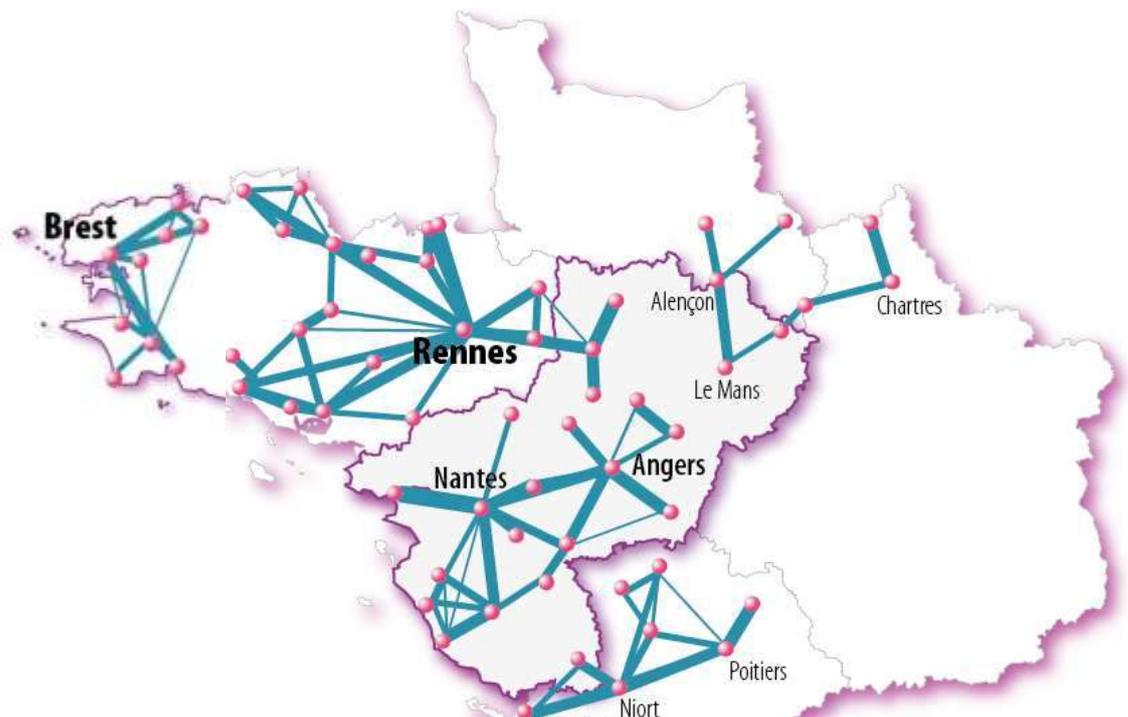
Les deux régions Bretagne et Pays de la Loire sont interdépendantes et structurées autour d'un bi-pôle Nantes-Rennes animant un espace interrégional doté de têtes de réseaux et d'aires urbaines structurantes :

- La tête de réseau est l'aire urbaine qui a soit l'indice de connectivité le plus fort au sein de son système interurbain régional ou interrégional soit l'indice qui polarise le plus de liens à l'intérieur du système : Nantes, Angers, Le Mans, La Roche-sur-Yon et Laval pour les Pays de la Loire ; Rennes et Brest pour la région Bretagne.
- Les aires urbaines structurantes sont des aires urbaines qui, sans polariser le plus de liens à l'intérieur de leur système, ont plusieurs vocations qui sont de fonctionner en lien avec la tête de réseau de leur système et d'animer un espace local. Quimper, Vannes-Lorient et Saint-Brieuc ont cette fonction.

Elles comprennent sur leur territoire 5 systèmes interurbains régionaux ou interrégionaux :

- 3 pour les Pays de la Loire : Nantes et Le Mans qui est, pour ce dernier, interrégional avec des aires urbaines situées en région Centre. Le troisième système est celui de Poitiers. L'aire urbaine de Thouars est la seule aire urbaine des Pays de la Loire à y appartenir ;
- 2 pour la Bretagne : Brest-Quimper et Rennes qui est, pour ce dernier interrégional, avec trois aires urbaines situées dans les Pays de la Loire.

Figure 31 : Systèmes interurbains régionaux ou interrégionaux des régions Bretagne et Pays de la Loire



Source : DATAR, 2012

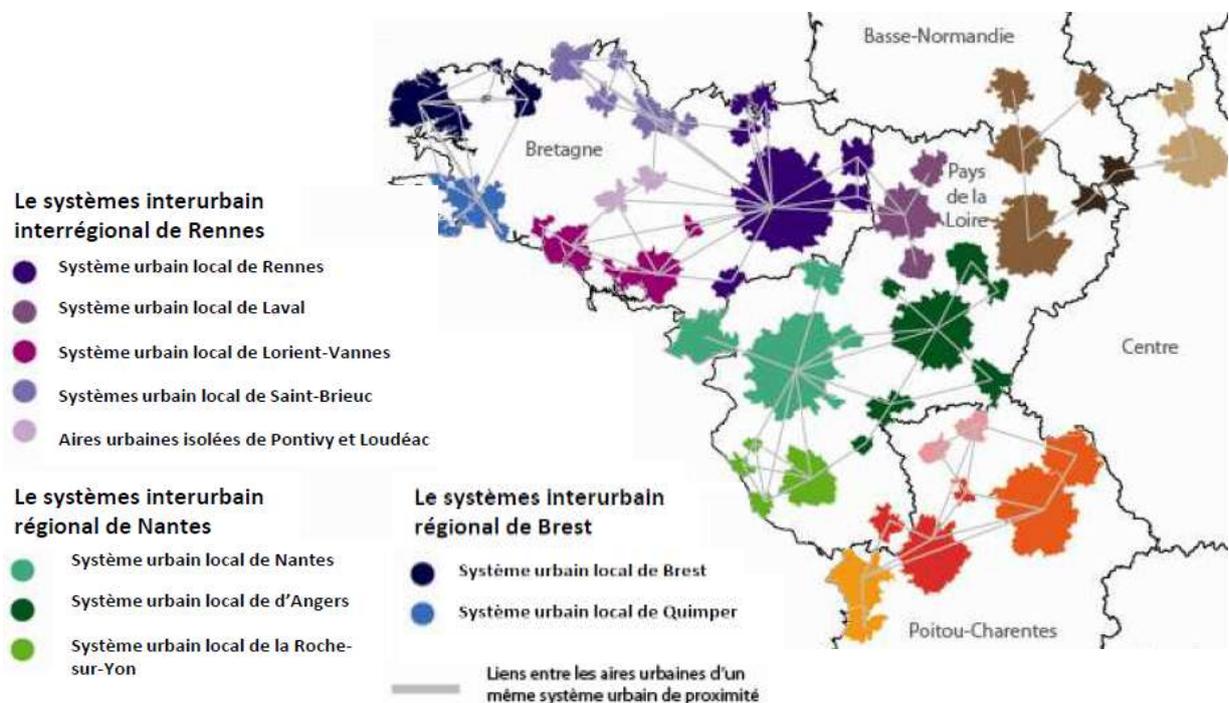
Les trois systèmes interurbains interrégionaux de Nantes, de Rennes et de Brest sont à la base de l'armature urbaine de ces deux régions.

Nantes, Rennes et Brest sont les aires urbaines qui polarisent le plus de liens au sein de chacun de leur système et sont à la base de l'interdépendance de la Bretagne et des Pays de la Loire.

Vannes avec Lorient et Saint-Brieuc sont les aires urbaines structurantes des côtes nord et sud de la Bretagne. Elles appartiennent au système interurbain interrégional de Rennes.

Quimper est, elle, la seule aire urbaine structurante située dans le système interurbain régional de Brest. Elle occupe ainsi une place spécifique au sein de l'armature urbaine de l'ouest breton et notamment par ses relations avec Brest.

Figure 32 : Systèmes interurbains et systèmes urbains locaux de l'espace Bretagne / Pays de la Loire



Source : DATAR, 2012

D'importantes relations inter-systèmes

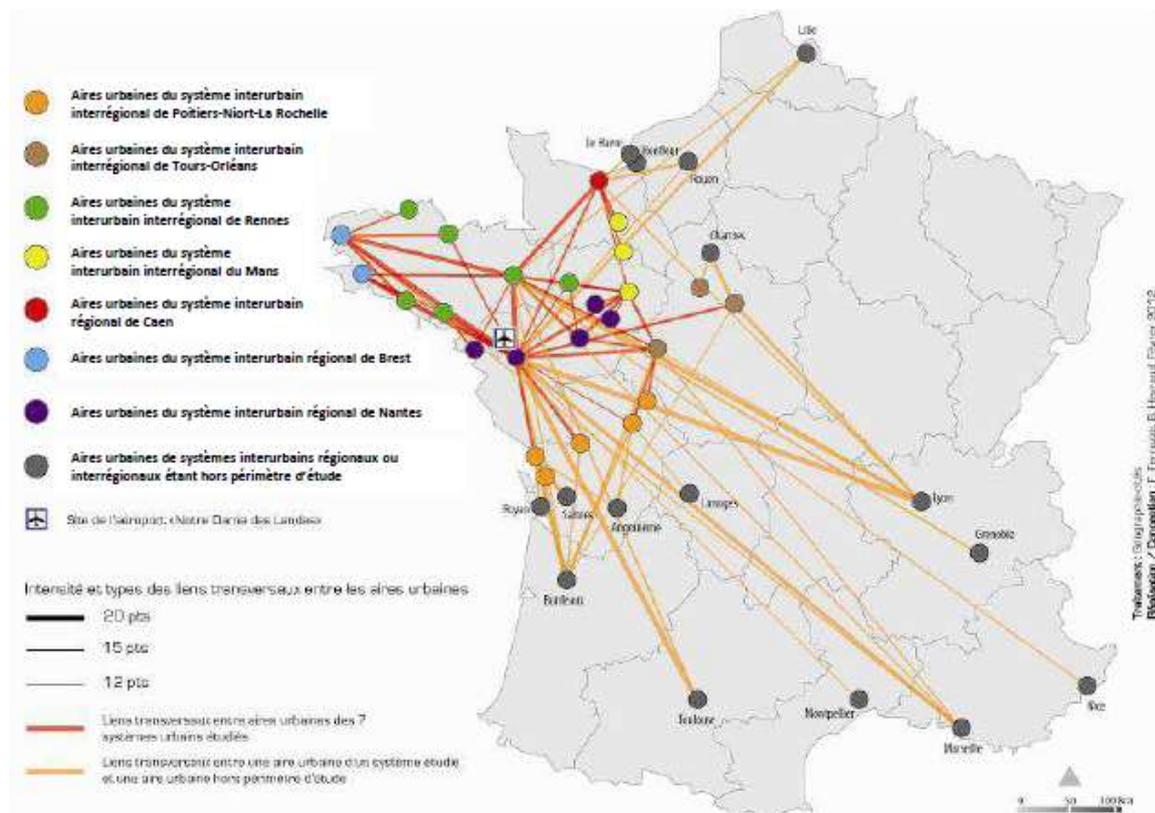
Les analyses conduites par la DATAR ont mis en évidence la force des liens transversaux entre les pôles urbains régionaux. Ces liens constituent une dimension majeure des systèmes urbains.

L'étude a montré que certains liens inter-systèmes sont très « robustes », à l'image de ceux de Rennes et de Nantes. La carte ci-après présente les relations transversales inter-systèmes (hors relations à Paris). Pour la plupart des systèmes urbains, la grande majorité des liens transversaux s'effectue par la plus grande ville du système. **Au sein de l'aire d'étude, les liens les plus importants sont structurés autour du système Nantes-Brest-Rennes** et dans une moindre mesure, le sud Bretagne.

La carte ci-dessous permet d'apprécier la structuration de ces flux inter-systèmes :

- **Le système interurbain régional de Nantes** enregistre d'importantes relations avec les principales agglomérations situées sur l'arc Atlantique et sur la moitié sud de la France. Le système échange de manière moindre avec le quart nord-est de la France. Plus localement, il entretient d'importants échanges avec les sud Bretagne (jusqu'à Brest) et l'agglomération de Rennes,
- **Le système interurbain régional de Rennes** échange principalement avec Brest, Nantes et Caen. Ses échanges avec les autres systèmes français sont toutefois moins importants que ceux observés depuis/vers le système interurbain régional de Nantes.

Figure 33 : Liens transversaux (hors Paris) concernant les aires urbaines de Bretagne et Pays de la Loire



Source : DATAR, 2012

D'importantes relations avec Paris

Les systèmes urbains français, au travers des aires urbaines qui les composent (notamment les principales), entretiennent avec l'aire urbaine de Paris des liens d'intensité variables.

En Bretagne, les aires urbaines de Rennes et de Brest enregistrent d'importantes relations à Paris tout comme les aires urbaines de Nantes, d'Angers et Le Mans en Pays de la Loire.

Les SUL de l'aire d'étude représentent plus de 3,2 millions d'habitants en 2008. Le SUL de Nantes est le plus peuplé, avec 1,1 million d'habitants. La conjugaison des SUL de Nantes et Rennes représente près de 2 millions d'habitants. Avec Vannes / Lorient, ils sont particulièrement dynamiques du point de vue démographique, avec des taux de croissance moyens annuels de population >1% au cours de la période 1999-2008, soit une évolution 1,5 fois plus favorable que la tendance nationale.

A l'opposé, Quimper, et plus encore Brest enregistrent des croissances démographiques ralenties.

La structure par âge en 2008 montre que les SUL comprenant les trois principales aires urbaines (Nantes, Rennes, Brest) présentent un indice de jeunesse favorable.

Le classement des SUL en fonction de leur nombre d'emplois est conforme à celui de la population. Les SUL présentant le plus grand nombre d'emplois présentent aussi les dynamiques les plus favorables au cours de la période 1999-2008 (sauf Saint-Brieuc relativement dynamique). On notera que tous les SUL présentent une évolution de l'emploi plus favorable que la moyenne nationale, hormis Quimper (qui est le SUL comptant la plus forte part d'emplois dans le secteur secondaire).

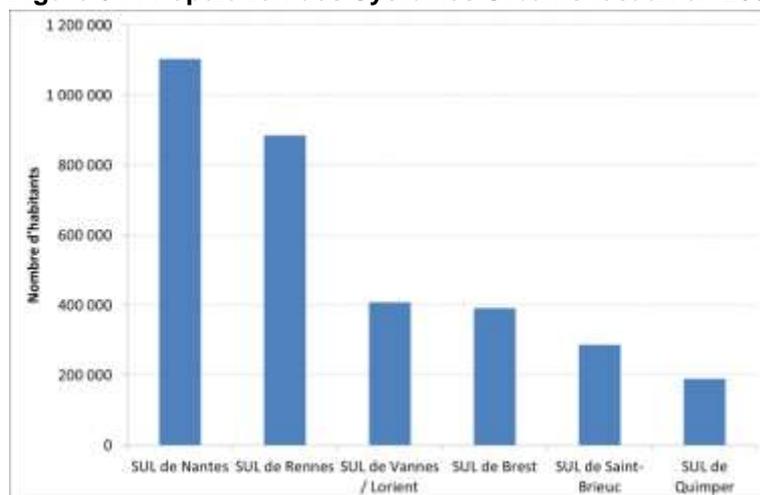
Chacun des SUL bénéficie en 2009 d'un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale. Nantes et Rennes présentent des indicateurs particulièrement favorables.

Les données de CFM (cadres des fonctions métropolitaines) de 2009 mettent en évidence une sous-représentation de cette catégorie d'emplois dans chacun des 6 SUL de l'aire d'étude, en comparaison de la moyenne nationale. Les SUL de Nantes et Rennes présentent cependant des taux de CFM dans l'emploi total compris entre 9 et 10%.

Les revenus déclarés médians par unités de consommation des 6 SUL en 2009 sont supérieures aux moyennes régionales de Bretagne et Pays de la Loire. Nantes et Rennes présentent les niveaux de vie les plus élevés, relayés par Vannes et Quimper, préfectures de départements.

Les données d'offre d'hébergement touristique montrent une hiérarchie des SUL différente de celle présentée pour la plupart des autres indicateurs. Cette distorsion s'explique par l'envergure du nombre d'emplacements de campings classés dans les SUL de Quimper, Saint-Brieuc et Vannes / Lorient, s'expliquant par l'attraction du littoral.

Figure 34 : Population des Systèmes Urbains locaux en 2008



Source : INSEE

Figure 35 : Population totale de 1990 à 2008 et croissance moyenne annuelle

	1 990	1 999	2 008	Taux de croissance annuel	
				90-99	99-08
SUL de Nantes	929 516	1 006 339	1 103 461	0,89	1,03
SUL de Rennes	728 722	795 707	884 879	0,98	1,19
SUL de Vannes / Lorient	351 990	371 853	407 800	0,61	1,03
SUL de Brest	371 956	382 261	391 694	0,30	0,27
SUL de Saint-Brieuc	258 978	267 097	286 479	0,34	0,78
SUL de Quimper	173 928	180 643	190 164	0,42	0,57
Région Bretagne	2 795 638	2 907 178	3 149 701	0,44	0,89
Région Pays de la Loire	3 059 112	3 222 784	3 510 170	0,58	0,95
France métropolitaine	56 615 155	58 520 688	62 134 866	0,37	0,67

Source : INSEE

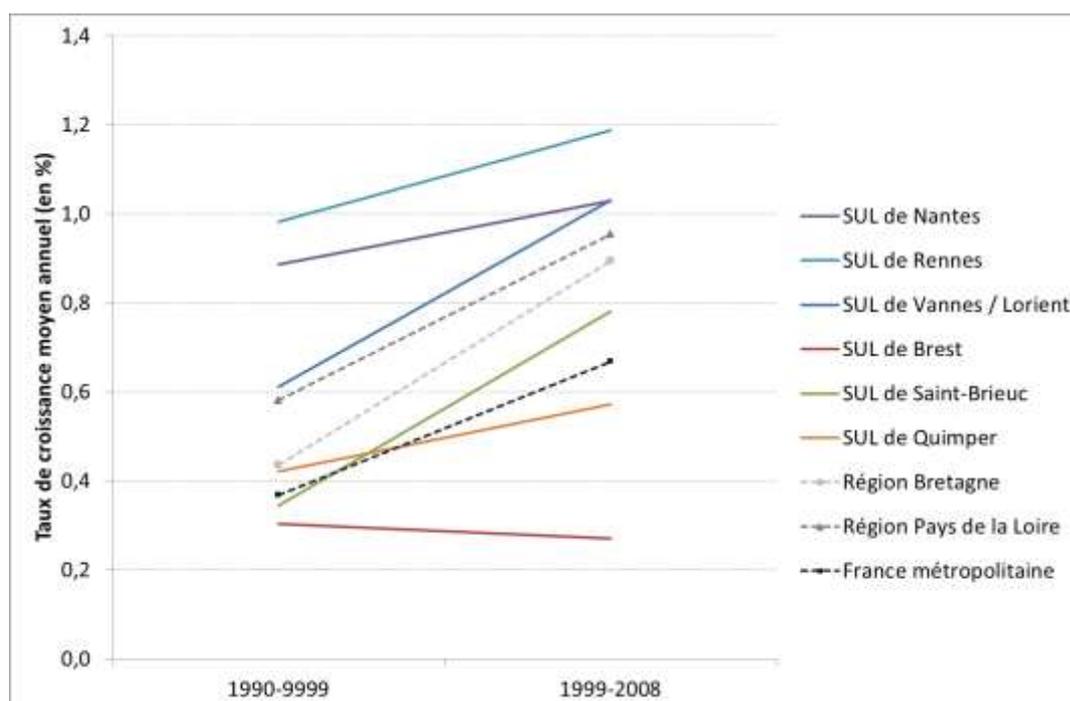


Figure 36 : Structure de la population par âge en 2009 (en %)

	moins de 20 ans	entre 20 et 59 ans	60 ans et plus	Indice de jeunesse
SUL de Nantes	25,83	53,87	20,29	1,27
SUL de Rennes	25,96	54,05	19,98	1,30
SUL de Vannes / Lorient	24,28	51,55	24,17	1,00
SUL de Brest	24,95	52,86	22,19	1,12
SUL de Saint-Brieuc	23,87	49,65	26,48	0,90
SUL de Quimper	22,33	50,70	26,97	0,83
Région Bretagne	24,33	51,19	24,48	0,99
Région Pays de la Loire	25,52	51,75	22,73	1,12
France métropolitaine	24,55	52,90	22,55	1,09

Figure 37 : Emploi total en 1999 et 2009

	1 999	2 009	TCMA 99-09
SUL de Nantes	407 343	504 380	2,16
SUL de Rennes	336 438	408 461	1,96
SUL de Vannes / Lorient	149 128	175 016	1,61
SUL de Brest	153 894	173 880	1,23
SUL de Saint-Brieuc	108 972	126 994	1,54
SUL de Quimper	73 974	82 148	1,05
Région Bretagne	1 115 252	1 294 142	1,50
Région Pays de la Loire	1 276 353	1 483 198	1,51
France métropolitaine	22 800 731	25 718 171	1,21

Figure 38 : Structure de l'emploi au lieu de travail selon le type d'activité en 1999 et 2009 (en %)

	2009				
	Agriculture	Industrie	Construction	CTSD	APESAS
SUL de Nantes	2,09	13,96	7,15	47,64	29,17
SUL de Rennes	2,81	14,34	6,81	45,14	30,90
SUL de Vannes / Lorient	2,18	13,96	8,07	41,82	33,97
SUL de Brest	3,35	11,07	6,58	39,29	39,71
SUL de Saint-Brieuc	3,85	13,93	8,29	40,96	32,97
SUL de Quimper	3,58	14,83	7,12	42,79	31,69
Région Bretagne	5,23	14,89	7,56	40,36	31,95
Région Pays de la Loire	4,69	17,72	7,87	40,98	28,74
France métropolitaine	2,93	13,90	6,92	45,56	30,68

CTSD: Commerce, transports, services divers

APESAS : Administration publique, enseignement, santé, action sociale

Figure 39 : Evolution de l'emploi sur la période 1999-2008

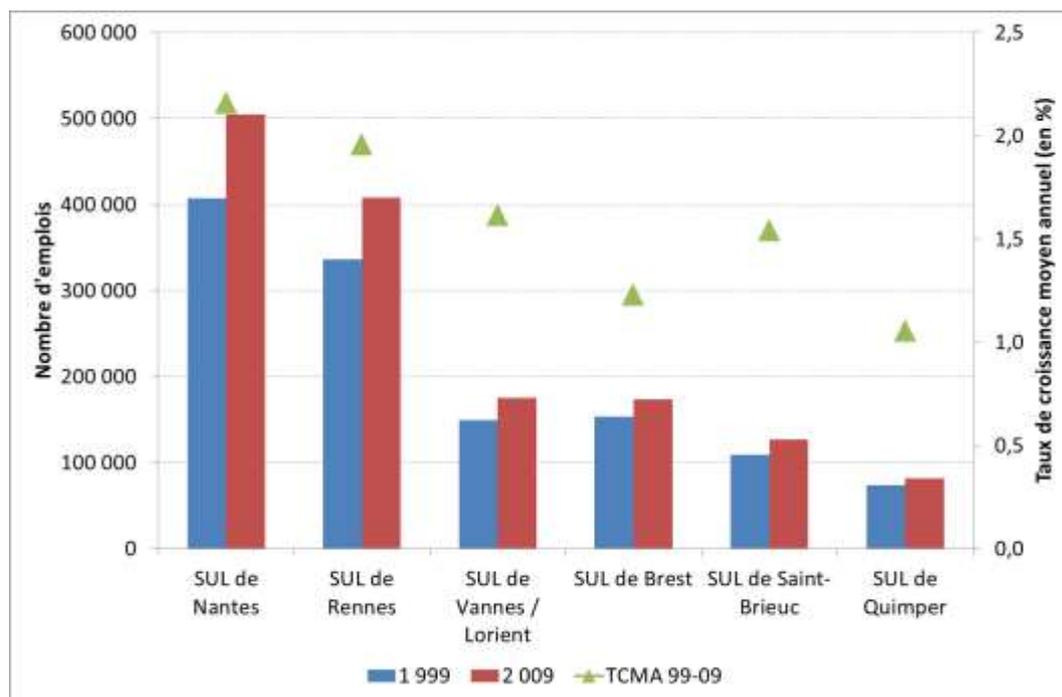


Figure 40 : Taux de chômage 2009 (en %)

	Taux de chômage
SUL de Nantes	9,66
SUL de Rennes	8,65
SUL de Vannes / Lorient	10,48
SUL de Brest	10,44
SUL de Saint-Brieuc	9,59
SUL de Quimper	10,42
Région Bretagne	9,27
Région Pays de la Loire	9,46
France métropolitaine	11,23

Figure 41 : Emploi CFM au lieu de travail en 2009

	Emploi total	Part des CFM dans l'emploi total (en %)
SUL de Nantes	504 380	9,73
SUL de Rennes	408 461	9,32
SUL de Vannes / Lorient	175 016	6,24
SUL de Brest	173 880	7,18
SUL de Saint-Brieuc	126 994	7,15
SUL de Quimper	82 148	6,35
Région Bretagne	1 294 142	6,78
Région Pays de la Loire	1 483 198	6,77
France métropolitaine	25 718 171	9,74

Figure 42 : Nombre d'emplois et part d'emplois CFM au lieu de travail en 2009

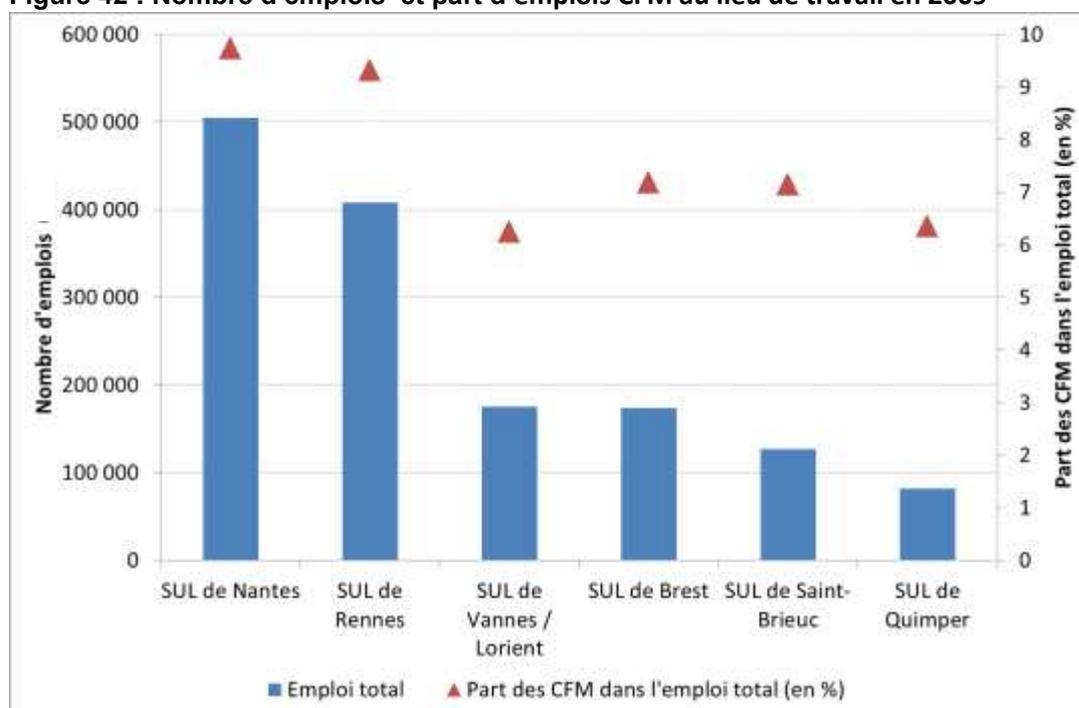


Figure 43 : Revenus déclarés médians par unité de consommation en 2009 (en euros) dans les aires urbaines de plus de 100 000 habitants

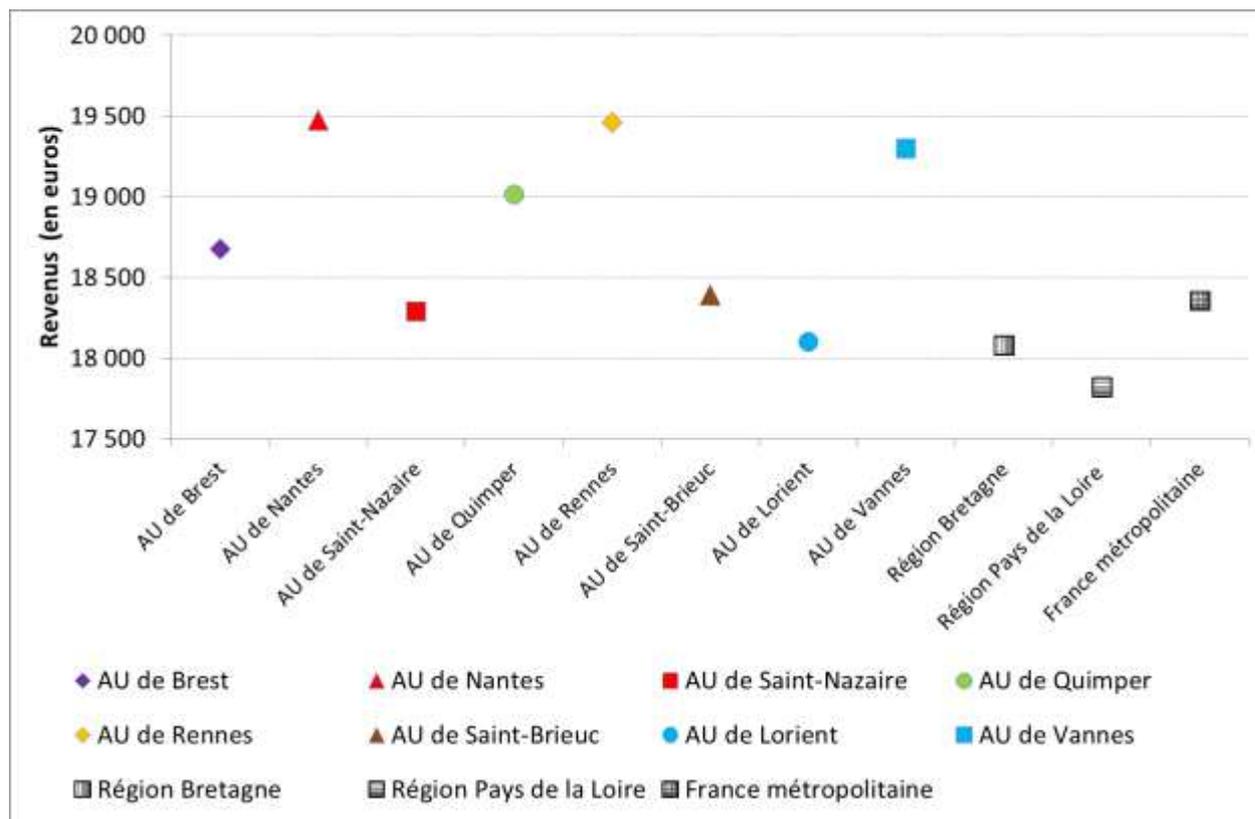
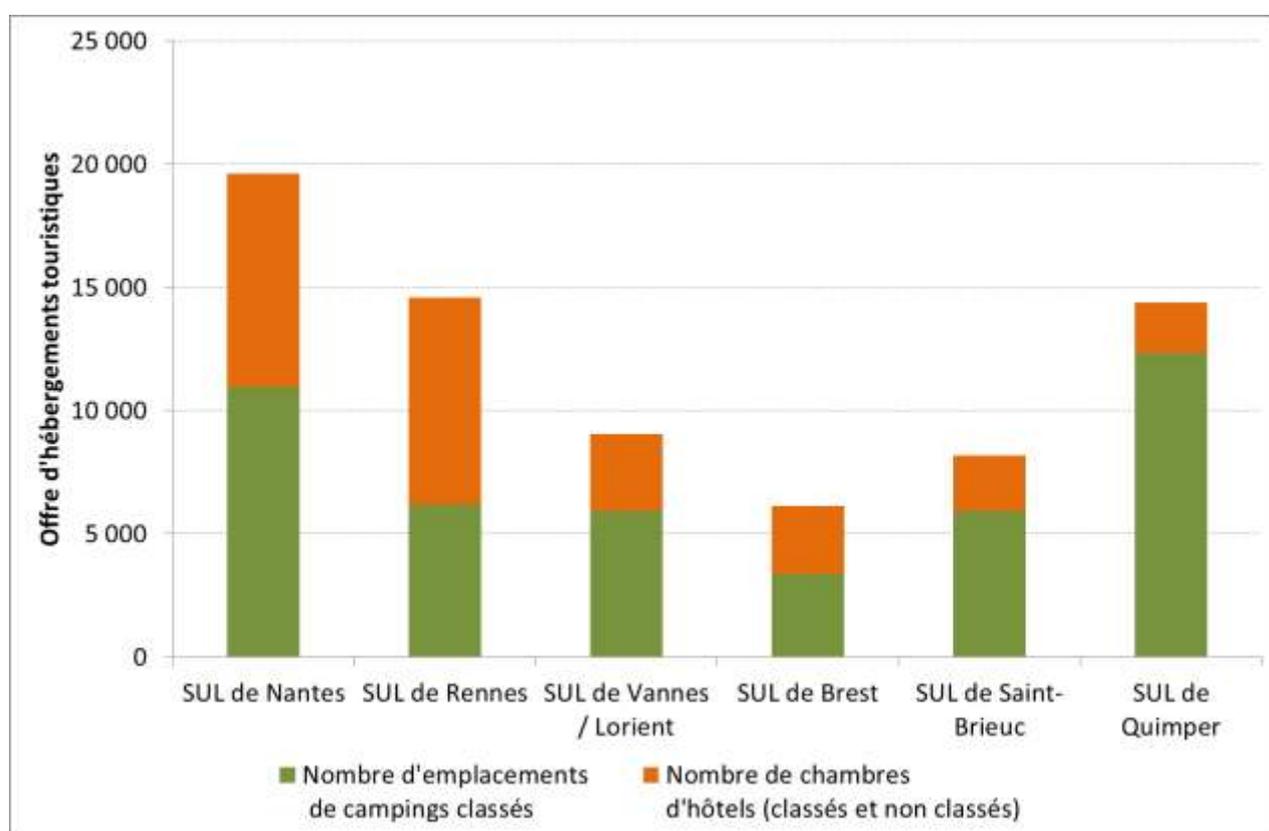


Figure 44 : Offre d'hébergements touristique au 01/01/2011

	Nombre d'emplacements de campings classés	Nombre de chambres d'hôtels (classés et non classés)
SUL de Nantes	10 961	8 669
SUL de Rennes	6 220	8 359
SUL de Vannes / Lorient	5 930	3 110
SUL de Brest	3 386	2 753
SUL de Saint-Brieuc	5 926	2 257
SUL de Quimper	12 355	2 034
Région Bretagne	86 372	25 173
Région Pays de la Loire	85 191	21 636
France métropolitaine	906 932	611 609

Source : CDT



Performances des aires urbaines de Nantes, Rennes, Brest et Lorient en Europe et aptitudes à la métropolisation de Quimper, Vannes et Saint-Brieuc en France

Performances de Nantes, Rennes, Brest et Lorient en Europe

La DATAR a conduit une étude de sorte à identifier les caractéristiques de 357 aires urbaines européennes de plus de 200 000 habitants. Ainsi Nantes, Rennes, Brest et Lorient ont été analysées. Quimper, Vannes et Saint-Brieuc ne sont pas incluses dans cette analyse car elles ne répondaient pas au seuil démographique fixé.

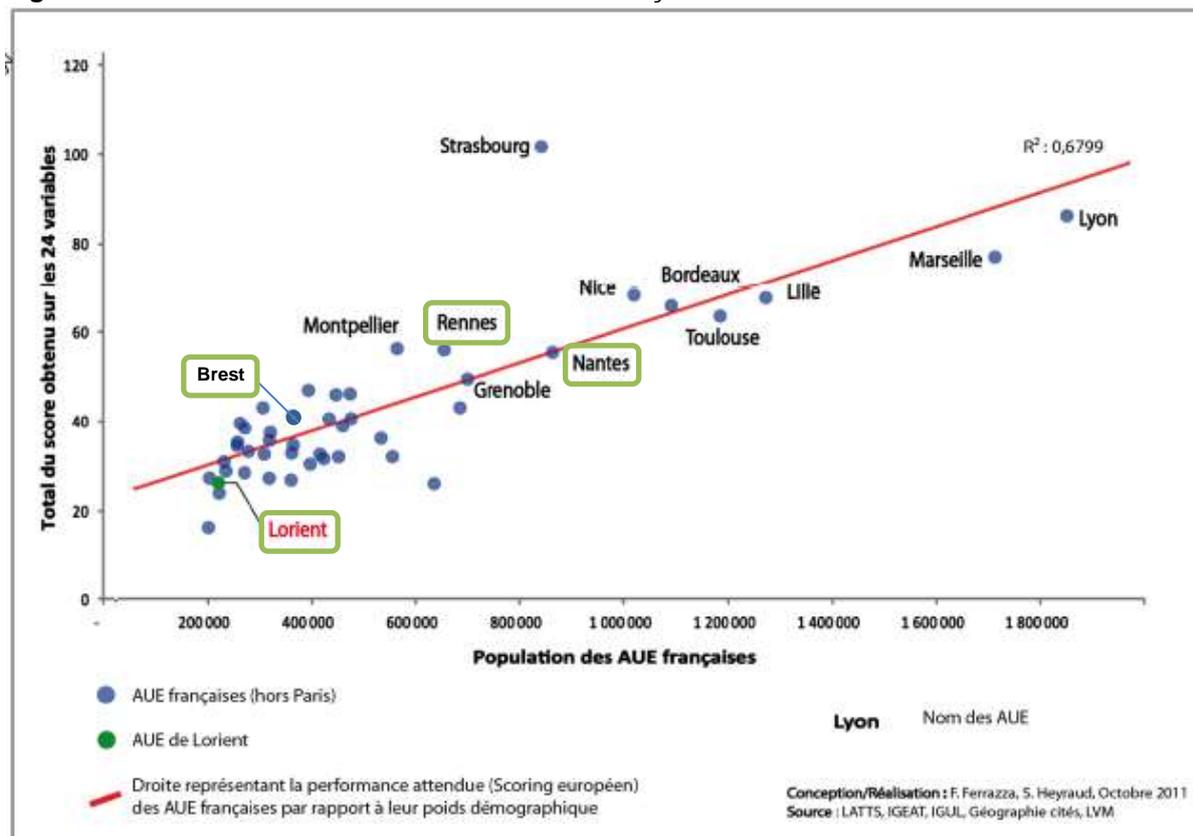
L'objectif était de réaliser une étude comparative des dynamiques urbaines et métropolitaines à l'oeuvre grâce à 25 indicateurs, et d'aboutir à une typologie de sorte à positionner chaque aire urbaine, mettre en évidences ses atouts respectifs, ses singularités, ses contraintes, ...

Figure 45 : Liste des indicateurs de comparaison des aires urbaines européennes >200 000 habitants

Principales dimensions	N°	Indicateur
Développement territorial	1	Population de l'AUF en 2006
	2	PIB par habitant en SPA en 2006
	3	Valeur ajoutée par le secteur primaire (en %)
	4	Valeur ajoutée par l'industrie (en %)
	5	Valeur ajoutée par le commerce (en %)
	6	Valeur ajoutée par les services « avancés » (en %)
	7	Valeur ajoutée par les services « collectifs » (en %)
Société de la Mobilité	8	Indicateur d'accessibilité potentielle aérienne
	9	Nombre de passagers aériens en 2008
	10	Trafic portuaire de marchandises en 2009 (en tonnes)
Fonctionnement et Rayonnement économique	11	Nombre de sièges sociaux de multinationales en 2008
	12	Indicateur sur les places financières en 2008
	13	Nombre de filiales de multinationales en 2008
	14	Nombre de filiales détenues à l'extérieur rapporté au nombre de filiales
	15	Indicateur sur les loires et salons
Circulations culturelles et touristiques	16	Nombre de congrès internationaux de 1999 à 2008
	17	Indicateur sur les sites culturels
	18	Indicateur sur les enseignes internationales de mode de luxe
	19	Nombre de nuitées en hôtels rapporté à la population
Société de la connaissance et de l'innovation	20	Evaluation du montant investi par l'UE dans les projets de recherche du 6 ^e PC rapporté à la population
	21	Nombre de projets NBIC dans le cadre du 6 ^e PC rapporté à la population
	22	Nombre d'étudiants en 2009 rapporté à la population
Rayonnement politique	23	Indicateur sur les organisations internationales et européennes
	24	Nombre de centres d'information et de documentation de la CE
	25	Nombre de lobbyistes auprès de l'UE

Les aires urbaines européennes de Nantes, Rennes, Brest et Lorient ne sont pas en 2011 des métropoles de rang européen.

Figure 46 : Positionnement des aires urbaines françaises >200 000 habitants



Source : DATAR, 2012

Nantes a des performances moyennes sur la majorité des 25 indicateurs étudiés.

Elle présente un **profil diversifié** tout en se différenciant positivement mais légèrement de la moyenne des autres aires urbaines de plus de 200 000 habitants observées en Europe grâce à son **dynamisme démographique**, une **tertiarisation progressive de son tissu économique orienté « services avancés³ et services collectifs⁴ »**, et une **accessibilité combinée fer-aérien-maritime qui apparaît satisfaisante**.

Cependant, **son potentiel à « peser » dans les réseaux économiques européens et à s’insérer dans des réseaux scientifiques et technologiques européens demeure relativement faible**. Malgré tout, elle affirme certaines prédispositions métropolitaines eu égard à son dynamisme territorial, son inscription dans les échanges de mobilité grâce à sa fonction maritime notamment. Pour autant, elle ne dispose pas de fonction remarquable lui permettant de s’inscrire dans un des profils métropolitains caractérisés en Europe.

Enfin, les performances observées de l’aire urbaine européenne de Nantes ne présentent pas de déficit majeur eu égard à son poids démographique sans attester d’un véritable dynamisme au niveau européen. Elle est, en outre, en retrait par rapport à des territoires situés dans le même profil et disposant d’une population inférieure à la sienne, comme Rennes ou Montpellier.

³ *Valeur ajoutée du secteur des activités financières; immobilier, location et services aux entreprises (en % du total).

⁴ Valeur ajoutée par le secteur de l’administration publique; éducation; santé et action sociale; services collectifs, sociaux et personnels; services domestiques (en % du total).

Rennes a des performances moyennes sur la majorité des 25 indicateurs étudiés.

Elle présente en ce sens un **profil diversifié** tout en se différenciant positivement mais légèrement de la moyenne des autres aires urbaines de plus de 200 000 habitants observées en Europe grâce principalement à son **potentiel dans le secteur de la recherche et de l'innovation** et à son **rayonnement politique**⁵.

Cependant, **son potentiel à « peser » dans les réseaux économiques européens et à s'insérer dans des réseaux scientifiques et technologiques européens demeure relativement faible**. Malgré tout, elle affirme certaines prédispositions métropolitaines eu égard à son dynamisme territorial, son inscription dans les échanges de mobilité grâce à sa fonction maritime notamment. Pour autant, elle ne dispose pas de fonction remarquable lui permettant de s'inscrire dans un des profils métropolitains caractérisés en Europe.

Enfin, ses performances sont supérieures à la performance attendue au regard de son poids démographique.

Brest a des performances légèrement inférieures à la moyenne sur la majorité des 25 indicateurs étudiés et regroupés selon les enjeux identifiés précédemment.

Elle se différencie positivement mais légèrement de la moyenne des autres aires urbaines de plus de 200 000 habitants observées en Europe par ses **capacités dans le domaine de la société de la mobilité et ce notamment grâce à son port**.

Mais, son potentiel à « peser » dans les réseaux économiques nationaux et européens, à s'insérer dans des réseaux scientifiques et technologiques européens demeure relativement réduit attestant, en première lecture, de ses **faibles prédispositions métropolitaines**.

Cependant, **ses performances apparaissent supérieures à la performance attendue au regard de son poids démographique**.

Lorient a des performances inférieures à la moyenne sur la majorité des 25 indicateurs étudiés et regroupés selon les enjeux identifiés précédemment.

De plus, **ses performances sont légèrement inférieures aux performances attendues compte-tenu de son poids démographique**.

Ainsi, son potentiel à « peser » dans les réseaux économiques nationaux et européens, à s'insérer dans des réseaux scientifiques et technologiques européens demeure réduit attestant, en première lecture, de **prédispositions métropolitaines mineures**.

⁵ Indicateurs sur les organisations internationales et européennes; nombre de centre d'information et de documentation de la CE; nombre de lobbyiste auprès de l'UE.

Aptitudes à la métropolisation de Quimper, Vannes et Saint-Brieuc

Bien que les aires urbaines de Quimper, Vannes et Saint-Brieuc ne soient pas incluses dans l'analyse menée au niveau européen du fait de leurs poids démographiques, leurs performances et leurs marges de progrès peuvent être cependant étudiées à l'échelle nationale. Ainsi, les aptitudes à la métropolisation des aires urbaines de Quimper, Vannes et Saint-Brieuc nous permettent d'évaluer certaines de leurs performances et de leurs marges de progrès par rapport à la moyenne des aptitudes à la métropolisation des aires urbaines françaises et aux plus fortes aptitudes à la métropolisation observées en France.

Ces aptitudes à la métropolisation sont mesurées grâce à 14 indicateurs répartis en 4 domaines.

Figure 47 : Critères d'évaluation de l'aptitude à la métropolisation de Quimper, Vannes et Saint-Brieuc

Aspects de la métropolisation	Indicateurs
Capacité d'ouverture internationale	Transport aérien: - Nombre de destinations internationales (OAG 2010)
	Entreprises - Nombre de têtes de groupe françaises avec effectifs à l'étranger (LIFI, 2008) - Part de l'emploi dans des établissements détenus par un groupe étranger (LIFI, 2008) - Nombre de pays étrangers investisseurs ayant des parts dans des établissements localisés en France
	Recherche/Université - Nombre de pays partenaires dans les PCRD (CORDIS, 2002-06) - Part des étudiants ERASMUS entrants dans la population scolarisée >18 ans, (SOCRATES, 2005-06)
	Institutions internationales - Nombre d'organisations internationales (source : MAE, INSEE)
	Tourisme - Nombre de chambres d'hôtel 4 * (INSEE)
Capacité d'innovation	Créativité - Part de l'emploi dans les KIS (Knowledge Intensive Services) (OCDE-Eurostat 2009, INSEE, 2007) - Part de l'emploi dans les secteurs High-Tech Manufacturing (OCDE-Eurostat 2009, INSEE, 2007)
	Recherche dans les secteurs innovants - Nombre de partenariats scientifiques dans les secteurs : Nanotechnologies et nanosciences, Biotechnologies, Recherche et Innovation, Sciences de l'Information, Sciences et technologies nouvelles et émergentes (CORDIS, 2002-06)
Capacité d'accumulation	Richesse - Total des salaires versés (CLAP, 2008)
	Emplois métropolitains - Part des cadres des fonctions métropolitaines (INSEE, 2007)
Capacité d'interconnexion nationale	Relations entre les systèmes urbains - Nombre de liens transversaux avec les autres systèmes urbains de proximité et avec Paris (phase 1)

Source : DATAR, 2012

En France, les aptitudes à la métropolisation des aires urbaines de Quimper, Vannes et Saint-Brieuc se situent majoritairement dans la moyenne. Elles se différencient légèrement mais positivement de cette moyenne dans certains domaines tels que :

- Pour Quimper l'interconnexion ou l'innovation par exemple,
- Pour Vannes l'interconnexion ou les secteurs de la connaissance et de la part d'étudiants Erasmus,
- Pour Saint-Brieuc l'ouverture internationale et l'innovation par exemple.

Leur appréciation par rapport à la moyenne des aptitudes à la métropolisation des aires urbaines françaises et par rapport aux maximums observés permet d'identifier des marges de progrès à combler par les aires urbaines de Quimper, Vannes et Saint-Brieuc soit pour atteindre cette moyenne, soit en poursuivant la dynamique existante au-delà de cette moyenne.

Degré de métropolisation des systèmes urbains locaux

Trop souvent appréhendé comme une tendance exclusivement réservée aux grandes villes ou aux grandes agglomérations, le processus de métropolisation touche tous les territoires à dominante urbaine mais à des degrés divers. L'évaluation de son impact territorial permet ainsi d'apprécier les aptitudes d'un territoire à participer à une circulation accélérée mondiale de personnes, de marchandises, d'informations et de capitaux.

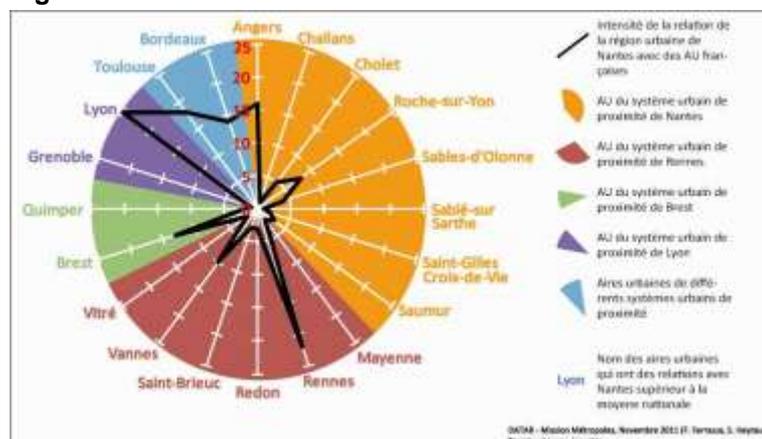
Ainsi, s'exonérer de l'évaluation de son impact revient à passer sous silence des capacités spécifiques qu'il permet de relever dans un territoire urbain quel qu'il soit à savoir sa capacité à accumuler, à innover, à s'ouvrir à l'international et à être un point de connexion national c'est à dire une porte stratégique de flux en France.

La métropolisation constitue un des processus que les systèmes urbains locaux de Nantes et de Rennes mais aussi de Brest, Quimper, Lorient-Vannes et Saint-Brieuc doivent intégrer pour préciser les horizons possibles de leur développement. En effet, et au-delà de la définition que l'on donne à ce processus à savoir la traduction urbaine de phénomènes économiques*, c'est bien là leurs capacités à s'ouvrir sur le monde et à innover qui sont en jeu.

Le système urbain local de Nantes est connecté au niveau national à 5 systèmes urbains et a, de fait, une triple vocation :

- **La première est régionale.** Le système urbain local de Nantes est un relais stratégique des Pays de la Loire qui polarise, avec le système urbain local d'Angers, la majorité des relations préférentielles de son système interurbain régional. Le « corridor de l'estuaire de la Loire » du système urbain local de Nantes, connecté à celui d'Angers, constitue donc un axe d'animation stratégique de cette région administrative.
- **La deuxième est nationale** en ce sens que le développement de ce système urbain local s'inscrit dans le sillage de Paris et de Lyon et dans des axes transrégionaux qui passent par Bordeaux et Toulouse.
- **La troisième est clairement interrégionale.** Elle est la plus stratégique à court terme pour le système urbain local de Nantes et constituera sa véritable fonction métropolitaine en France. Elle s'appréciera dans les alliances et les complémentarités qu'il aura à créer et à renforcer dans plusieurs domaines stratégiques au sein d'un Grand Ouest et de manière distincte avec les systèmes urbains locaux de Brest et de Rennes compte tenu de la nature de ses relations avec ces derniers. Ces deux territoires, avec le système urbain local d'Angers, seront des portes, des relais pour renforcer réciproquement leur pouvoir d'influence en France, en Europe et à l'international.

Figure 48 : Intensité des relations du SUL de Nantes

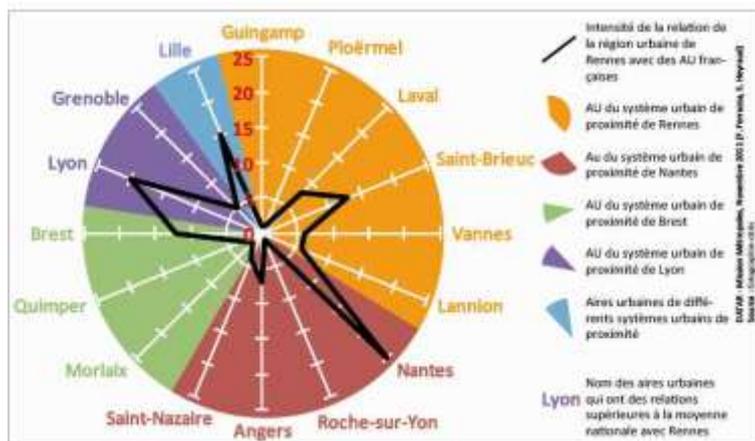


Source : DATAR, 2012

Le système urbain local de Rennes est connecté au niveau national à 5 systèmes urbains et a, de fait, une triple vocation.

- La première est régionale. **Le système urbain local de Rennes est un relais stratégique de la région Bretagne** par les relations qu'il entretient au sein de son système interurbain interrégional avec les systèmes urbains locaux de Saint-Brieuc, Laval et Vannes par exemple mais aussi par les relation qu'il entretient avec le système interurbain régional de Brest et plus particulièrement avec la deuxième agglomération régionale qu'est Brest.
- La deuxième est nationale en ce sens que **son développement s'inscrit dans le sillage de Paris mais aussi de Lyon** et de Lille.
- La troisième est clairement inter-régional. Elle est la plus stratégique à court terme pour le système urbain local de Rennes et constituera sa véritable fonction métropolitaine en France. Elle s'appréciera dans les alliances et les complémentarités qu'il aura à créer et à renforcer dans plusieurs domaines stratégiques au sein d'un espace Loire-Bretagne et de manière distincte avec les SUL de Brest et de Nantes compte tenu de la nature de ses relations avec ces derniers. Ces deux territoires seront des portes, des relais pour renforcer réciproquement leur pouvoir d'influence en France, en Europe et à l'international et recueillir ensemble les fruits d'un positionnement concerté.

Figure 49 : Intensité des relations du SUL de Rennes



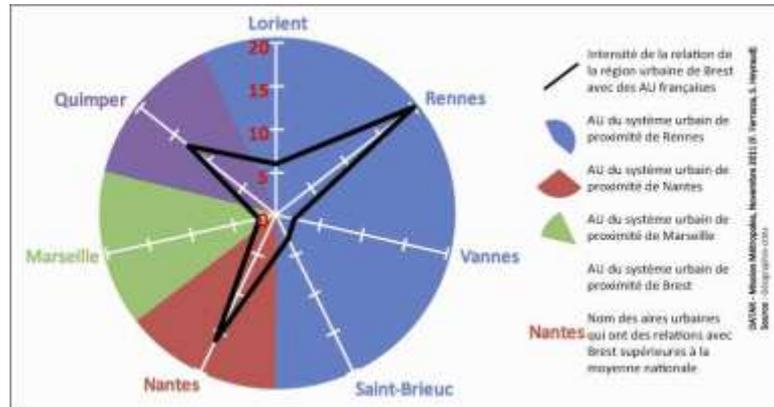
Source : DATAR, 2012

Le système urbain local de Brest est connecté au niveau national à 4 systèmes urbains. Ces connexions lui confèrent 3 vocations :

- Le SUL de Brest a une vocation régionale que ce soit par ses relations au sein de son propre système interurbain interrégional et notamment avec l'aire urbaine de Quimper que par ses relations avec les aires urbaines du système interurbain interrégional de Rennes.
- Les premières relations du système urbain local de Brest en dehors de son système interurbain régional se font avec les aires urbaines de Rennes et de Nantes. Ceci conforte **l'orientation stratégique pour le système urbain local de Brest de se positionner dans le sillage du bi-pôle Nantes-Rennes**. Ces relations avec les aires urbaines de Rennes et de Nantes s'établissent essentiellement dans le domaine de l'économie et du tourisme. On note toutefois une spécialisation intéressante avec l'aire urbaine de Nantes dans le domaine de la recherche soulignant les partenariats à encourager dans ce domaine.
Brest a donc une vocation interrégionale au sein d'un espace Loire Bretagne et de manière distincte avec les SUL de Rennes et de Nantes compte tenu de la nature de ses relations. Ces deux territoires seront des portes, des relais pour renforcer réciproquement leur pouvoir d'influence en France, en Europe et à l'international et recueillir ensemble les fruits d'un positionnement concerté.

- Enfin, même si celle-ci est moins marquée que pour d'autres systèmes urbains locaux, le **SUL de Brest a une vocation nationale** par ses liens avec Paris bien entendu mais aussi par ses relations avec le sud de la France notamment avec l'aire urbaine de Marseille.

Figure 50 : Intensité des relations du SUL de Brest



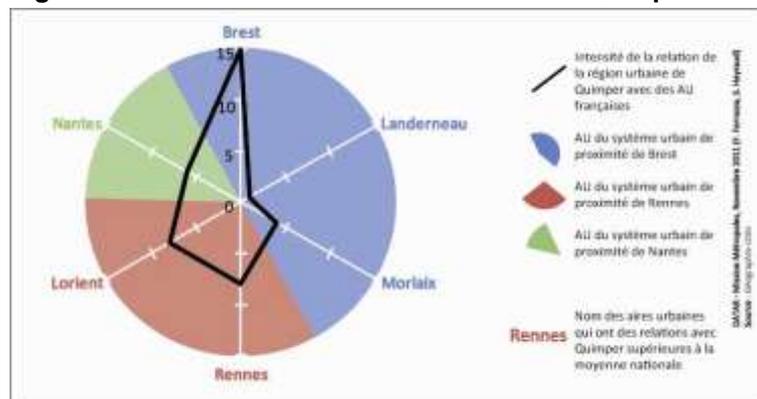
Source : DATAR, 2012

Le système urbain local de Quimper présente des liens structurants avec d'autres aires urbaines françaises et ce à trois échelles territoriales.

- **Tout d'abord, les liens très intenses avec Brest** qui s'expriment dans le domaine de l'économie et du tourisme mais aussi les liens avec les aires urbaines de Morlaix ou Landerneau renforcent le rôle du système urbain local de Quimper au sein de l'ouest breton.
- Ensuite, les échanges qui le relient aux aires urbaines de Lorient et de Rennes marquent son insertion dans des réseaux à l'échelle de la région Bretagne. Ces échanges avec Lorient et Rennes montrent, comme pour l'aire urbaine de Brest, une spécialisation des relations dans le domaine du tourisme tout d'abord et de l'économie ensuite.
- Enfin, les liens identifiés avec l'aire urbaine de Nantes qui s'expriment aussi dans les domaines du tourisme et de l'économie placent le système urbain local de Quimper au sein d'une région Grand Ouest dans le sillage du bi-pôle Nantes-Rennes.

Le système urbain local de Quimper présente des liens nationaux et internationaux, toutefois moins structurants que pour le SUL de Brest. Il s'inscrit avant tout dans une dynamique locale forte structurée par ses relations avec le SUL de Brest et son inscription dans le sillage du bi-pôle Nantes-Rennes.

Figure 51 : Intensité des relations du SUL de Quimper



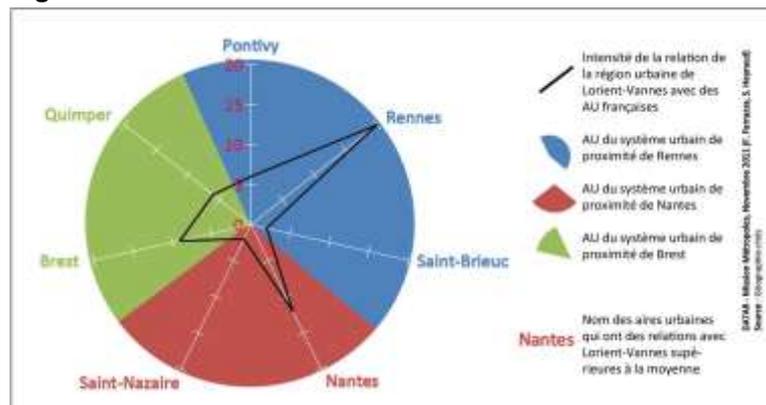
Source : DATAR, 2012

Le système urbain local de Lorient-Vannes présente des liens structurants avec d'autres aires urbaines françaises et ce à trois échelles territoriales.

- Tout d'abord, les liens très intenses avec Rennes, qui s'expriment dans le domaine de l'économie et du tourisme mais aussi les liens avec les aires urbaines de Pontivy et dans une moindre mesure Saint-Brieuc, renforcent sa place au sein de son système interurbain interrégional.
- Ensuite, les échanges qui le relient aux aires urbaines de Brest et de Quimper marquent son insertion dans des réseaux à l'échelle de la région Bretagne. Ces échanges avec Brest montrent une spécialisation des relations dans le domaine du tourisme tout d'abord et de l'économie ensuite.
- Enfin, les liens identifiés avec l'aire urbaine de Nantes (et dans une moindre mesure avec l'aire urbaine de Saint-Nazaire) qui s'expriment aussi dans les domaines du tourisme et de l'économie place le système urbain local de Lorient-Vannes au sein d'une région Grand Ouest dans le sillage du bi-pôle Nantes-Rennes.

o Le système urbain local de Lorient-Vannes présente lui aussi des liens nationaux et internationaux. Toutefois, ils sont moins structurants que pour d'autres systèmes urbains locaux tels que celui de Rennes ou de Brest. Le système urbain local de Lorient-Vannes s'inscrit donc avant tout dans une dynamique locale forte structurée par ses relations avec le système interurbain régional de Brest et son inscription dans le sillage du bi-pôle Nantes-Rennes.

Figure 52 : Intensité des relations du SUL de Vannes-Lorient



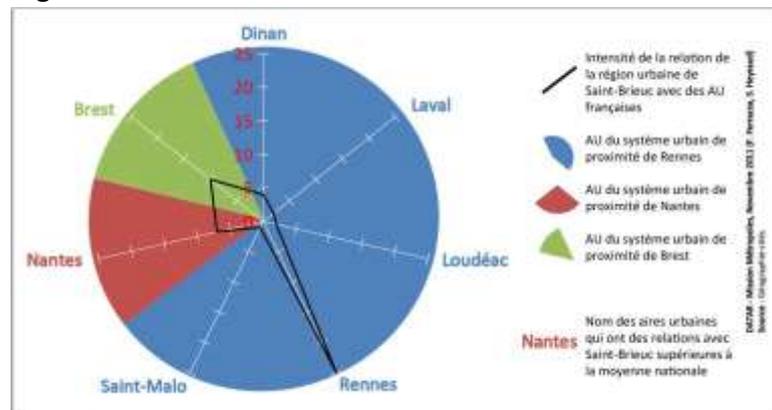
Le système urbain local de Saint-Brieuc présente des liens structurants avec d'autres aires urbaines françaises et ce à trois échelles territoriales.

- Tout d'abord, les liens très intenses avec Rennes, qui s'expriment de manière égale dans le domaine de l'économie et du tourisme mais aussi ses liens bien que beaucoup plus faibles avec d'autres aires urbaines de son système interurbain régional telles que Dinan, Laval, Loudéac ou Saint-Malo renforcent sa place au sein de ce dernier.
- Ensuite, les échanges qui le relient à l'aire urbaine de Brest marquent son insertion dans des réseaux à l'échelle de la région Bretagne. Ces échanges avec Brest montrent une spécialisation des relations dans le domaine du tourisme tout d'abord et de l'économie ensuite.
- Enfin, les liens identifiés avec l'aire urbaine de Nantes placent le système urbain local de Saint-Brieuc au sein d'une région Grand Ouest dans le sillage du bi-pôle Nantes-Rennes.

o Le système urbain local de Saint-Brieuc présente lui aussi des liens nationaux et internationaux. Toutefois, ils sont moins structurants que pour d'autres systèmes urbains locaux tels que celui de Rennes ou de Brest.

Comme ceux de Quimper et de Vannes-Lorient, le système urbain local de Saint-Brieuc s'inscrit donc avant tout dans une dynamique locale forte structurée par ses relations avec le système urbain local de Brest et son inscription dans le sillage du bi-pôle Nantes-Rennes notamment par l'intermédiaire de ses relations très intenses avec Rennes.

Figure 53 : Intensité des relations du SUL de Saint-Brieuc



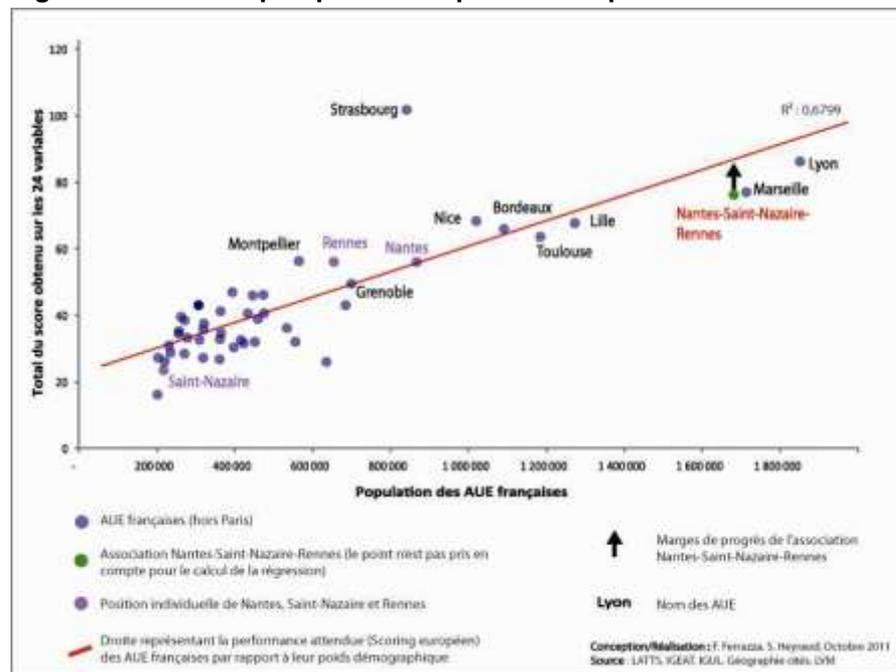
Source : DATAR, 2012

Vers un espace
Bretagne - Pays de la
Loire intégré ?

Le bi-pôle Nantes-Rennes constituera pour l'un et l'autre des systèmes urbains locaux de Nantes et de Rennes leur principale vocation métropolitaine. La mise en synergie des complémentarités de ces deux grands territoires et le renforcement de leur accessibilité seront leurs principaux leviers à partir desquels :

- Ils augmenteront leur potentiel pour s'insérer dans les réseaux d'échanges européens et internationaux,
- Ils entraîneront dans leur sillage les systèmes urbains locaux de Brest, de Quimper, de Lorient-Vannes, d'Anger, de St Brieuc et de Laval.

Figure 54 : Mise en perspective du poids du bi-pôle Nantes-Rennes



La convergence des atouts des deux systèmes urbains locaux de Nantes et de Rennes leur confèrera une performance qu'aucune d'entre elle ne pourrait atteindre individuellement.

Le renforcement des complémentarités de Brest et de Quimper contribuera à faire de cet ensemble le 3ème pôle urbain de l'inter-région Bretagne - Pays de la Loire.

Leur articulation avec Rennes puis Nantes sur la base des spécificités qui lient de manière différenciée ces territoires contribueront à :

- Mettre à profit l'expression des excellences de la pointe bretonne au niveau national grâce au rayonnement des systèmes urbains locaux de Nantes et de Rennes en France,
- Renforcer les excellences de Rennes et de Nantes dans leur vocation à s'insérer de manière plus efficace dans les réseaux d'échanges nationaux, européens et internationaux.

Les points à retenir sur le fonctionnement du territoire :

- **La Péninsule bretonne** est constituée pour une bonne part du **Massif Armoricaïn** et compte **2 700 km de littoral**. On distingue l'**Armor** (pays maritime) et l'**Argoat** (terres de l'intérieur), mais aussi l'**est** (à partir de la polarisation rennaise) et l'**ouest** (logique de finistère), ou **encore le nord et le sud Bretagne**.

L'espace breton est structuré autour d'un pôle régional (Rennes) sous influence francilienne, et d'un pôle secondaire (Brest). Le réseau urbain est ensuite composé d'un ensemble d'agglomérations de rang inférieur en chapelet le long du littoral (Saint-Malo, Saint-Brieuc et Lannion sur les côtes du nord ; Quimper, Lorient et Vannes sur les côtes du sud). Le cœur du territoire breton apparait en revanche moins structuré et moins urbanisé

En Bretagne la population est moins concentrée dans les grands pôles urbains que les autres régions françaises ; elle est également plus étalée dans les couronnes et dans les espaces multipolarisés. Hormis Rennes qui occupe le premier rang, les autres grandes aires urbaines sont littorales (Saint-Brieuc, Brest, Quimper, Lorient, Vannes,...).

- **La région Pays de la Loire a de nombreux points communs avec la Bretagne, mais elle est plus vaste, plus peuplée, plus hétérogène. Tirillée entre des influences diverses, elle manque d'unité géographique.** Elle est articulée autour de la basse Loire et du littoral atlantique. Les Pays de la Loire présentent **une organisation également structurée autour d'un pôle régional (Nantes) et d'un réseau d'agglomération importantes** suivant les cours d'eau majeurs (Loire et Sarthe) mais également le réseau autoroutier (A87 et A11) : Saint-Nazaire, Angers et Le Mans notamment. La partie est du territoire est également sous influence parisienne.

- **Le territoire est structuré par les systèmes urbains, correspondant à des regroupements d'aires urbaines entretenant entre elles des relations. L'espace Bretagne / Pays de Loire est composé de trois systèmes interurbains (Nantes, Rennes et Brest), chacun composés de systèmes urbains locaux voire d'aire urbaines isolées, ainsi que d'aire urbaines.**

Les analyses conduites par la DATAR ont mis en évidence la force des liens transversaux entre les pôles urbains régionaux. Au sein de l'aire d'étude, les liens les plus importants sont structurés autour du système Nantes-Brest-Rennes et dans une moindre mesure, le sud Bretagne.

En Bretagne, les systèmes de Rennes et de Brest enregistrent d'importantes relations à Paris tout comme les systèmes de Nantes, d'Angers et Le Mans en Pays de la Loire.

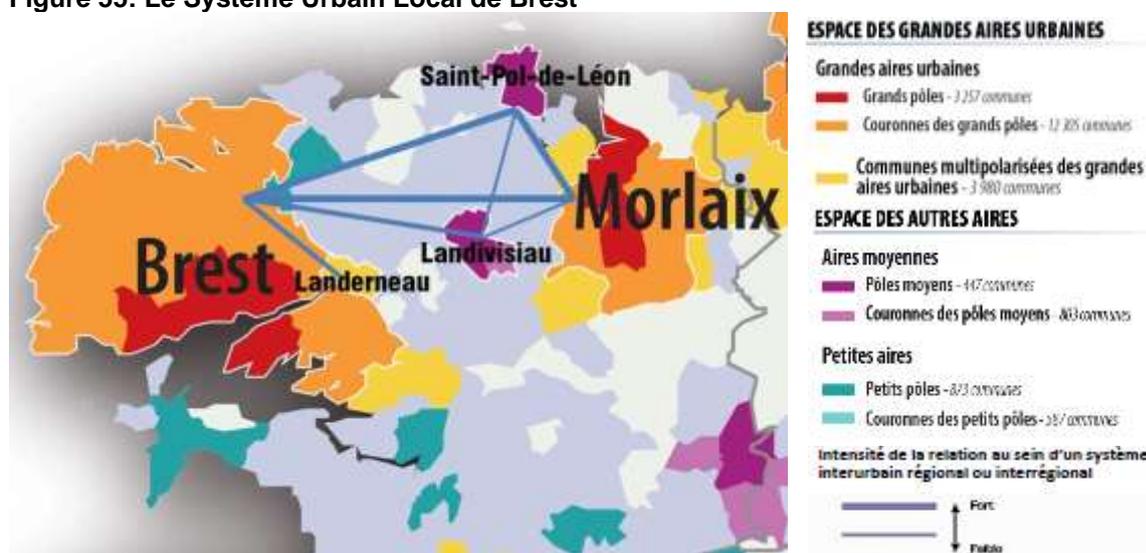
3 - Coup de projecteur sur le Système Urbain Local de Brest

3.1 - Portrait du Système Urbain Local de Brest

Le Système Urbain Local (SUL) de Brest fait partie du système interurbain régional de Brest. Il est composé de 5 aires urbaines (cf. figure ci-dessous) :

- Brest, sur le littoral,
- Morlaix, au nord-est,
- Landerneau,
- Saint-Pol-de-Léon,
- Landivisiau, le long de la RN12.

Figure 55: Le Système Urbain Local de Brest



Source : DATAR + INSEE – découpage en aires urbaines 2010

Situation géographique

Situé à la pointe Ouest de la Bretagne (cf. figure ci-après), dans le Nord du département du Finistère, le SUL de Brest est distant de :

- 550 kilomètres de Paris,
- 300 kilomètres de Nantes,
- 240 kilomètres de Rennes.

Le territoire est desservi par :

- Un réseau routier de bonne qualité à deux fois deux voies, reliant Brest à Rennes (RN12) et à Nantes (RN165) notamment grâce à la mise en place du plan routier breton.
- Un réseau ferroviaire essentiellement hors grande vitesse. Le territoire du SUL de Brest souffre d'un enclavement ferroviaire : les infrastructures actuelles ne permettent pas de profiter pleinement du TGV. Brest est à plus de 4 heures de Paris. Les projets de modernisation de la ligne Rennes-Brest et Landerneau-Quimper présentent des enjeux territoriaux forts pour la cohésion finistérienne et la mise en synergie des bassins de vie.

- L'aéroport de Brest Bretagne, premier aéroport breton, avec plus de 990 000 passagers transportés en 2011 et une offre de 14 lignes régulières notamment à destination de Paris Orly, Paris Charles de Gaulle, Lyon, Marseille et Toulouse.
- Des infrastructures portuaires : le port de Brest assure :
 - une fonction commerciale importante (trafic de 2,8 millions de tonnes de marchandises). Le terminal brestois est équipé de plusieurs terminaux (multimodal avec embranchement ferroviaire et aéroport à proximité, vrac, froid, hydrocarbures) et desservi par quatre lignes qui le relient au Havre, Nantes, Anvers et Rotterdam. Ces lignes régulières proposent un service conteneurisé hebdomadaire pour l'import et l'export.
 - une fonction touristique : accueil de paquebots de croisière et organisation d'excursions.
 - une fonction militaire : opérations aéronavales de haut niveau en lutte sous la mer, sous-marins nucléaires, plongeurs démineurs, etc.

C'est un **territoire fortement marqué par la mer**. Il est situé **en marge du territoire national et européen**. Cette situation géographique rend difficile l'accessibilité du territoire. Un rattachement au reste du territoire, à travers le développement d'infrastructures de transport efficaces, apparaît nécessaire.

Démographie

Figure 56 : Population totale du Système Urbain Local de Brest en 2008

	Nombre d'habitants en 2008
AU de Brest	311 735
Commune de Landerneau	14 999
AU de Landivisiau	11 934
AU de Morlaix	40 060
AU de Saint-Pol-de-Léon	12 966
Système Urbain Local de Brest	391 694
Région Bretagne	3 149 701
France métropolitaine	62 134 866

Source : INSEE

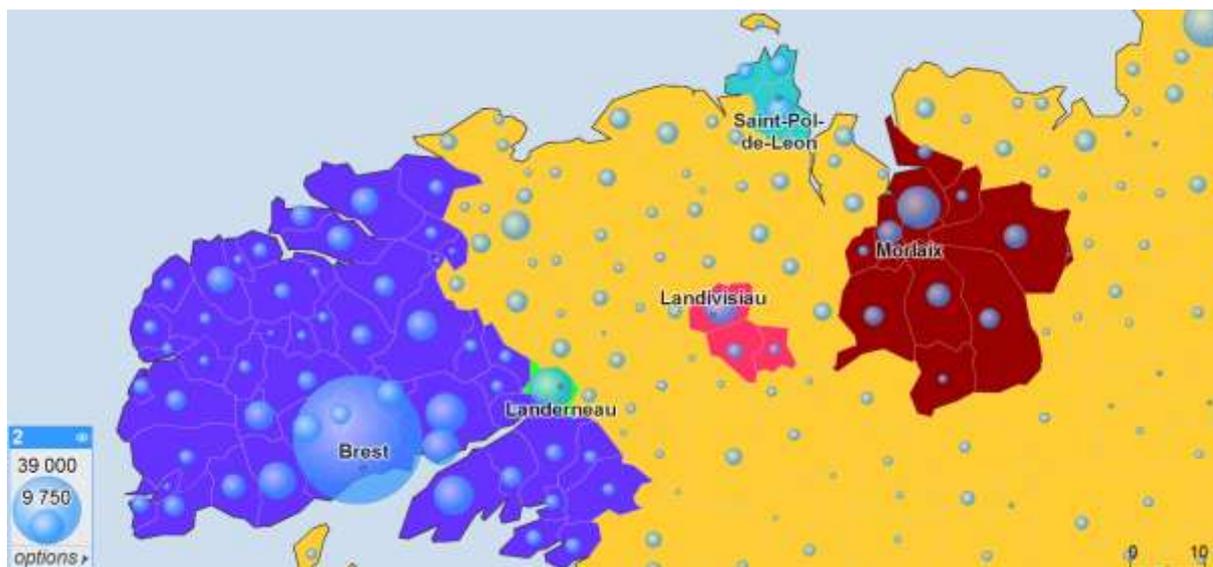
Une population concentrée à 80% dans l'aire urbaine de Brest

Le Système Urbain Local de Brest enregistrait une population de près de **392 000 habitants en 2008**, soit 12,4% de la population régionale.

Le Système Urbain Local de Brest est structuré autour de l'aire urbaine de Brest.

Ainsi, **la grande majorité de la population du Système Urbain Local de Brest est concentrée sur l'aire urbaine de Brest** : 79,6% de la population totale. Avec près de 312 000 habitants (et une densité de 330 habitants/km²), elle constitue la deuxième aire urbaine bretonne derrière celle de Rennes (654 000 habitants).

Figure 57 : Répartition de la population du Système Urbain Local de Brest en 2008



Source : Espace cartographique de l'Observatoire des territoires
<http://carto.observatoire-des-territoires.gouv.fr/#l=fr;v=map1>

Une croissance démographique modérée et un déploiement périurbain

Le Système Urbain Local de Brest enregistre une croissance démographique modérée (+0,27%/an en moyenne sur la période 1999-2008), inférieure aux moyennes constatées à l'échelle régionale (+0,89%/an) et nationale (+0,67%/an).

L'aire urbaine de Brest enregistre une des plus faibles augmentations de population sur la période 1999-2008, croissance en net retrait par rapport à la période 1990-1999 où elle enregistrait un des plus forts taux de croissance démographique du Système Urbain Local. C'est le solde naturel qui porte la croissance démographique du territoire. Contrairement au reste du territoire breton, **le solde migratoire de l'aire urbaine de Brest est déficitaire**. Cette évolution s'explique par l'attrait des espaces périurbains, et en particulier du littoral qui devient une réserve de personnes âgées, tandis qu'en parallèle la ville de Brest, jeune, ne retient pas sa population.

Le desserrement de la population et le déploiement périurbain entamé dans les années 1970 se poursuit autour de Brest et au sein du SUL. La périurbanisation traduit la volonté d'accession à la propriété individuelle des ménages à un coût foncier plus abordable que dans la ville-centre.

La commune de Landerneau est la composante du SUL de Brest qui a enregistré la plus forte croissance démographique entre 1999 et 2008 : +0,55%/an en moyenne, bien qu'en deçà des évolutions régionales et nationales (respectivement 0,89%/an et 0,67%/an en moyenne).

Sur le reste du territoire, le littoral profite d'une croissance plus soutenue alimentée par les migrations.

Figure 58 : Evolution de la population du Système Urbain Local de Brest entre 1990 et 2008

	1990	1999	2008	TCMA 90-99	TCMA 99-08
AU de Brest	293 429	304 838	311 735	0,42%	0,25%
Commune de Landerneau	14 269	14 274	14 999	0,00%	0,55%
AU de Landivisiau	11 082	11 575	11 934	0,48%	0,34%
AU de Morlaix	39 996	38 799	40 060	-0,34%	0,36%
AU de Saint-Pol-de-Léon	13 180	12 775	12 966	-0,35%	0,17%
Système Urbain Local de Brest	371 956	382 261	391 694	0,30%	0,27%
Région Bretagne	2 795 638	2 907 178	3 149 701	0,44%	0,89%
France métropolitaine	56 615 155	58 520 688	62 134 866	0,37%	0,67%

Source : INSEE

Une population jeune, mais une tendance au vieillissement

La structure par âge de la population du Système Urbain Local de Brest en 2009 est similaire à celle de la population nationale (cf. tableau ci-après) :

- 25% de moins de 25 ans ;
- 53% de 20-59 ans ;
- 22% de 60 ans et plus.

La structure de population du Système Urbain Local de Brest est également similaire aux moyennes régionales avec toutefois une part des « 60 ans et plus » légèrement moins élevée : 22,2% contre 24,5% pour la région Bretagne et 22,6% pour la France métropolitaine. **Le rapport intergénérationnel est favorable au territoire : la part des « moins de 20 ans » reste supérieure à celle des « 60 ans et plus » alors qu'elle est équivalente à l'échelle de la Bretagne.**

Figure 59 : Structure de la population par âge du Système Urbain Local de Brest en 2009

	moins de 20 ans	entre 20 et 59 ans	60 ans et plus
AU de Brest	25,4	53,4	21,2
Commune de Landerneau	25,9	51,7	22,4
AU de Landivisiau	25,7	53,7	20,6
AU de Morlaix	22,7	50,8	26,5
AU de Saint-Pol-de-Léon	19,6	47,2	33,2
Système Urbain Local de Brest	24,9	52,9	22,2
Région Bretagne	24,3	51,2	24,5
France métropolitaine	24,5	52,9	22,6

Source : INSEE

L'aire urbaine de Brest, de par ses caractéristiques urbaines, bénéficie d'une population relativement jeune.

Les aires urbaines de Morlaix et de Saint-Pol-de-Léon enregistrent une population plus âgée : la part des « 60 ans et plus » est respectivement de 26,5% et 33,2%, soit près de 10 points de plus que les moyennes enregistrées.

Le SUL de Brest est un territoire attractif pour les étudiants (offre de formation développée) et pour les retraités (cadre et qualité de vie).

Les tendances au vieillissement de la population, observées à l'échelle nationale, se vérifient également à l'échelle du territoire du SUL de Brest.

Une modification de la structure sociale de la population

Le développement de l'habitat s'est accompagné de fortes croissances des prix du foncier et de l'immobilier. La croissance des prix a entraîné une augmentation des contrastes sociaux au sein du SUL.

Les territoires les plus urbains, notamment la ville de Brest, présentent une part importante de ménages modestes. Les territoires périurbains, côtiers notamment, ont enregistré une forte progression des revenus fiscaux des

ménages (installation de couples salariés, notamment de cadres ; réduction du nombre d'agriculteurs).

On assiste ainsi à un contraste important entre la ville-centre de Brest et les territoires périurbains.

En parallèle, et surtout récemment, on a observé l'arrivée d'une population extérieure. La part des acheteurs locaux, notamment de l'agglomération brestoise, s'est vue contractée en particulier sur la frange littorale ; ceci alors que la part d'acheteurs extérieurs au SUL a augmenté.

Les concurrences entre ménages issus du territoire et provenant d'autres régions se sont intensifiées. Les prix ont augmenté, dans un contexte de raréfaction foncière.

Economie

La grande majorité des emplois localisés sur l'aire urbaine de Brest mais une tendance à la déconcentration

Le Système Urbain Local de Brest comptait près de 174 000 emplois en 2009, soit 13,4% des emplois régionaux et 0,7% des emplois nationaux (cf. tableau ci-après). **La grande majorité des emplois du Système Urbain Local de Brest est localisée sur l'aire urbaine de Brest (74,8% des emplois totaux) qui compte plus de 130 000 emplois.**

Le Système Urbain Local de Brest a enregistré sur la période 1999-2009 une augmentation moyenne annuelle de ses emplois de +1,2%, soit une augmentation conforme aux données nationales mais en retrait par rapport à la tendance régionale (+1,5%/an en moyenne sur cette même période).

L'aire urbaine de Brest a enregistré sur la période 1999-2009 une des augmentations du nombre d'emplois les plus faibles (+1,13%, soit +14 000 emplois). L'aire urbaine de Landivisiau a enregistré, sur cette même période, une forte augmentation de ses emplois, nettement supérieure aux moyennes nationale et régionale (+2,46%, soit +2 000 emplois).

Figure 60 : Emploi total du Système Urbain Local de Brest en 1999 et 2009

	1999	2009	TCMA 99-09
AU de Brest	116 301	130 146	+1,13%
Commune de Landerneau	7 133	7 812	+0,91%
AU de Landivisiau	7 345	9 361	+2,46%
AU de Morlaix	16 910	19 299	+1,33%
AU de Saint-Pol-de-Léon	6 205	7 262	+1,58%
Système Urbain Local de Brest	153 894	173 880	+1,23%
Région Bretagne	1 115 252	1 294 142	+1,50%
France métropolitaine	22 800 731	25 718 171	+1,21%

Source : INSEE

Bien que le poids de l'économie brestoise reste prédominant, un processus de déconcentration de l'emploi dans le bassin brestois semble s'opérer en raison de plusieurs facteurs :

- Une vitalité économique des pôles secondaires (activités agroalimentaires sur l'axe Landerneau-Lesneven notamment) et une industrie présente à Brest en perte de vitesse,
- Le développement d'une économie présentielle dans les communes périphériques.

Une forte
représentation du
secteur public

L'analyse de l'emploi au lieu de travail du Système Urbain Local de Brest apporte les enseignements suivants :

- Une part de ses emplois dans l'agriculture inférieure à celle observée à l'échelle régionale (3,3% contre 5,2%),
- Une part de l'emploi industriel moins importante (11,1% de ses emplois contre respectivement 14,9% et 13,9% pour la région Bretagne et la France métropolitaine),
- **Une forte part d'emplois dans l'administration publique, enseignement, santé et action sociale** (39,7% contre 32% et 30,7% pour la région Bretagne et la France métropolitaine).

A noter la forte part des emplois dans le secteur « commerce, transports et services divers » dans la commune de Lanerneau (49,3%) et la forte part des emplois industriels dans l'aire urbaine de Landivisiau (28,9%).

Figure 61: Structure de l'emploi au lieu de travail selon le type d'activités du Système Urbain Local de Brest entre 1999 et 2009 (en %)

	1999				
	Agriculture	Industrie	Construction	CTSD	APESAS
AU de Brest	3,9	14,1	5,7	34,9	41,4
Commune de Lanerneau	0,4	5,1	3,5	51,3	39,6
AU de Landivisiau	2,8	39,9	3,9	32,4	20,9
AU de Morlaix	5,2	9,1	6,3	39,5	39,9
AU de Saint-Pol-de-Léon	7,4	5,9	3,0	53,8	29,9
SUL de Brest	3,9	14,1	5,5	36,8	39,7
Région Bretagne	7,5	17,6	6,6	37,2	31,2
France métropolitaine	4,0	17,9	5,9	43,1	29,1

	2009				
	Agriculture	Industrie	Construction	CTSD	APESAS
AU de Brest	3,3	10,5	6,9	38,2	41,1
Commune de Lanerneau	0,7	5,7	5,2	49,3	39,0
AU de Landivisiau	1,9	28,9	3,8	33,2	32,3
AU de Morlaix	4,1	9,8	7,2	40,3	38,6
AU de Saint-Pol-de-Léon	7,0	7,4	3,9	52,6	29,1
SUL de Brest	3,3	11,1	6,6	39,3	39,7
Région Bretagne	5,2	14,9	7,6	40,4	32,0
France métropolitaine	2,9	13,9	6,9	45,6	30,7

CTSD: Commerce, transports, services divers

APESAS : Administration publique, enseignement, santé, action sociale

Source : INSEE

La croissance de l'emploi s'est accompagnée d'une évolution de la structure des emplois occupés au lieu de travail du Système Urbain Local de Brest. Elle se traduit entre 1999 et 2009 par :

- Une diminution de la part des emplois dans l'agriculture (de 3,9% à 3,3%),
- Une diminution de la part des emplois dans l'industrie, notamment dans la construction navale militaire (de 14,1% à 11,1%),
- **Une augmentation de la part des emplois dans le commerce, transports et services divers** (de 36,8% à 39,3%).

Un taux de chômage supérieur à la moyenne régionale Le taux de chômage du Système Urbain Local de Brest en 2009 était de 10,4%. Il est supérieur à la moyenne régionale (9,3%) mais est néanmoins inférieur à la moyenne nationale : 11,2%.

Figure 62: Taux de chômage du Système Urbain Local de Brest en 2009

	Taux de chômage
AU de Brest	10,5
Commune de Landerneau	9,0
AU de Landivisiau	9,4
AU de Morlaix	11,3
AU de Saint-Pol-de-Léon	9,9
Système Urbain Local de Brest	10,4
Région Bretagne	9,3
France métropolitaine	11,2

Source : INSEE

Une part de Cadres des Fonctions Métropolitaines légèrement supérieure à la moyenne régionale La **part des Cadres des Fonctions Métropolitaines** (CFM) au lieu de travail du Système Urbain Local de Brest est de 7,2% (cf. tableau ci-après), soit plus de 12 500 emplois. Cette part **est supérieure à la moyenne régionale** (6,8%) mais inférieure à la moyenne nationale (9,7%).

Figure 63: Emplois CFM au lieu de travail du Système Urbain Local de Brest en 2009

	Emploi total	Part des CFM dans l'emploi total (en %)
AU de Brest	130 146	7,7
Commune de Landerneau	7 812	7,9
AU de Landivisiau	9 361	3,3
AU de Morlaix	19 299	5,5
AU de Saint-Pol-de-Léon	7 262	6,2
Système Urbain Local de Brest	173 880	7,2
Région Bretagne	1 294 142	6,8
France métropolitaine	25 718 171	9,7

Source : INSEE

La commune de Landerneau et l'aire urbaine de Brest comptent les plus fortes parts d'emplois de Cadres des Fonctions Métropolitaines (respectivement 7,9% et 7,7% de l'emploi total).

Les emplois CFM du secteur de la conception, recherche sont fortement présents dans le Système Urbain Local de Brest (25,7% contre respectivement 19,2% et 20,5% pour la région Bretagne et la France métropolitaine). A noter que cette part est encore plus élevée pour l'aire urbaine de Brest (29%). Ces emplois, principalement liés au domaine maritime, se sont fortement développés cette dernière décennie.

Les secteurs maritime et des techniques de l'information et de la communication (TIC) disposent également d'une capacité de recherche avec des emplois associés aux CFM. Ceux-ci sont fortement localisés dans le secteur géographique du port de Brest.

Des déficits relatifs (à la Bretagne et à la France métropolitaine) subsistent toutefois pour ce qui concerne les CFM dans les domaines du commerce, de la culture et des loisirs et des prestations intellectuelles.

Il convient de relever la forte part des emplois CFM dans les secteurs suivants :

- Le commerce pour la commune de Landerneau (19,5%),
- La conception, recherche pour l'aire urbaine de Saint-Pol-de-Léon (33,1%),
- La culture et les loisirs pour l'aire urbaine de Morlaix (22,3%),
- La gestion pour la commune de Landerneau et l'aire urbaine de Landivisiau (respectivement 58% et 54,8%).

Figure 64: Structure de l'emploi CFM au lieu de travail du SUL de Brest en 2009

	Commerce	Conception, recherche	Culture, Loisirs	Gestion	Prestations Intellectuelles
AU de Brest	7,9	29,0	9,9	38,4	14,8
Commune de Landerneau	10,6	10,0	7,7	58,0	13,6
AU de Landivisiau	19,5	14,9	5,4	54,8	5,3
AU de Morlaix	8,5	4,4	22,3	49,5	15,2
AU de Saint-Pol-de-Léon	9,8	33,1	6,8	33,3	17,1
SUL de Brest	8,5	25,7	10,6	40,5	14,7
Région Bretagne	11,3	19,2	12,2	39,5	17,9
France métropolitaine	12,0	20,5	11,3	39,2	17,0

Une main d'œuvre qualifiée

La part de la population du Système Urbain Local de Brest titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur était en 2009 de 26,8%, part nettement supérieure aux moyennes régionale et nationale (respectivement 23,2% et 24,5%). **Ce constat est un atout fort pour le territoire afin d'asseoir son développement économique.**

Brest dispose d'une **riche offre de formation** (classes préparatoires aux grandes écoles, université, écoles d'ingénieurs, etc.). Il s'agit du 2^{ème} pôle universitaire breton avec plus de 24 000 étudiants accueillis.

Figure 65 : Part de la population de plus de 16 ans non scolarisée titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur (court ou long) en 2009

	Part en %
AU de Brest	27,7
Commune de Landerneau	28,0
AU de Landivisiau	20,0
AU de Morlaix	23,5
AU de Saint-Pol-de-Léon	21,1
Système Urbain Local de Brest	26,8
Région Bretagne	23,2
France métropolitaine	24,5

Source : INSEE

Un déficit d'attractivité pour les cadres et professions intermédiaires

Du fait de cette riche offre de formation, le volume de cadres et de professions intermédiaires formés dans le Système Urbain Local de Brest s'avère supérieur aux besoins de l'économie locale. Les cadres quittent alors le brestois, notamment pour gagner les régions Pays de la Loire et Ile-de-France.

De grands établissements En 2011 le Système Urbain Local de Brest comptait 9 établissements de plus de 1 000 salariés, représentant près de 14 000 emplois. Parmi ces 9 établissements :

- 6 sont dans le domaine des services (banque, santé et transport),
- 3 sont dans le domaine industriel (agroalimentaire et industrie aéronavale et aéroportuaire).

Le plus gros employeur est DCNS avec plus de 3 000 emplois en 2011.

D'autres fleurons économiques se sont implantés sur le territoire de Brest : le secteur bancaire (archéo Fortunéo, BP PME) et le secteur des télécommunications (France Télécom).

Figure 66 : Liste des établissements comptant plus de 1 000 salariés dans le Système Urbain Local de Brest en 2011

Nom de l'établissement	Nom de la commune	Région	Effectifs 2011	Siège social	Région du Siège social	Catégorie d'activité	Activités
GAD SAS	Landivisiau	Bretagne	1 012	oui	Bretagne	industrie	Agroalimentaire
FEDERAL SERVICE	Le Relecq-Kerhuon	Bretagne	1 036	oui	Bretagne	Services	Service aux entreprises
CREDIT MUTUEL ARKEA	Le Relecq-Kerhuon	Bretagne	1 256	oui	Bretagne	Services	Banque / assurance
SA BRIT AIR	Morlaix	Bretagne	1 179	oui	Bretagne	Services	Transport
CENTRE HOSPITALIER PAYS MORLAIX	Morlaix	Bretagne	2 199	oui	Bretagne	Services	Santé
LES GENETS D'OR	Morlaix	Bretagne	1 343	oui	Bretagne	Services	Santé
BRETAGNE ANGLETERRE IRLANDE	Roscoff	Bretagne	1 784	oui	Bretagne	Services	Transport
D C N S	Brest	Bretagne	3 048		Autre	industrie	Aéronavale, aéroportuaire
THALES SYSTEMES AEROPORTES	Brest	Bretagne	1 061		Autre	industrie	Aéronavale, aéroportuaire

Source : CCI AEF, infogreffe

Le secteur maritime, identité forte du Système Urbain Local

L'économie brestoise est fortement orientée vers la mer. Brest n'a vécu longtemps qu'au rythme de son port militaire ; même aujourd'hui, flotte, arsenal et activités connexes font vivre un tiers des Brestois.

Le secteur maritime, de par sa taille et sa diversité, participe au rayonnement national et international du territoire brestois.

Le **pôle de compétitivité Mer Bretagne**, pôle à vocation mondiale reconnu par le Comité Interministériel d'Aménagement Du Territoire (CIADT) du 12 juillet 2005, confirme l'excellence maritime du territoire. Il est constitué d'un réseau de plus de 300 adhérents et de 2 900 chercheurs.

La position de Brest présente en effet de nombreux atouts :

- Des installations portuaires très complètes,
- Un port accessible à toute heure de marée,
- Un renforcement possible des recherches en Manche et en Atlantique,
- Un point avancé dans l'océan,
- Une proximité des grands fonds océaniques.

Deux principaux domaines du secteur maritime peuvent être distingués :

■ **Les sciences et techniques de la mer,**

Cette filière est notamment localisée dans le technopôle à l'Ouest de l'agglomération. Elle est représentée par diverses activités :

- **industrielles** : premier site français de réparation navale civile, entreprises de production (énergies marines renouvelables, Thalès, Thomson...),

- **gestion intégrée des espaces marins et littoraux** : sécurité maritime (moyens de surveillance de la mer et d'intervention), maîtrise des pollutions (expertise en matière d'intervention de crise et de reconstitution des écosystèmes), connaissance exceptionnelle des milieux et de l'offshore profond,
- **portuaires** : port de commerce,
- **de recherche** : Brest est un pôle européen de recherche scientifique, notamment concernant les activités de la mer, et le leader européen de l'océanologie. Les « partenariats scientifiques » sont prédominants entre l'aire urbaine de Brest et celle de Saint-Pol-de-Léon. Le SUL de Brest regroupe différents laboratoires maritimes de recherche fondamentale et d'enseignement, dont les principaux sont :
 - Le centre IFREMER (Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la MER) de Plouzané, avec près de 700 personnes et 45 % des effectifs nationaux,
 - L'IUEM (Institut Universitaire Européen de la Mer (environ 400 personnes), au sein de l'Université Bretagne Occidentale, regroupant des compétences dans le domaine océanique et maritime,
 - Le SHOM (Service Hydrographique et Océanographique de la Marine), situé à Brest (environ 400 personnes), assurant des missions de service public liées à la sécurité de la navigation et des missions de soutien à la Défense. Il accueille également le centre de météorologie marine de Météo France.
 - Le CEDRE (Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux) réalisant des interventions de lutte contre les pollutions accidentelles par les hydrocarbures et les substances chimiques dans le monde entier,
 - La station biologique Roscoff (centre de recherche et d'enseignement en biologie et écologie marines).
- **La Marine Nationale**. Brest constitue en effet, de par sa situation géographique, une position militaire stratégique. Ce secteur représente environ 18 000 emplois dans le Finistère Nord, dont 12 000 sur le territoire de Brest Métropole Océane. Brest est le siège du commandement de la zone maritime Atlantique, de la région maritime Atlantique et de la Préfecture Maritime de l'Atlantique dont l'arrondissement s'étend de Saint-Malo à Bayonne. La base navale, située dans l'arsenal de Brest, regroupe les principaux organismes de soutien des forces navales. Ce deuxième domaine est constitué :
 - d'activités de production (aéronavale, base de sous-marins, chantiers, entretien de la flotte militaire...),
 - d'organismes de recherche et de formation (notamment l'Ecole Navale, le Centre d'instruction naval de Brest et l'ENSTA : Ecole Nationale Supérieure de Techniques Avancées qui forme des ingénieurs, civils et militaires).

Le secteur génère en outre un réseau de sous-traitance particulièrement étoffé.

Le secteur agri-agro, socle historique de développement économique

Le secteur agri-agro (agriculture agro-alimentaire) est une activité structurante pour le territoire de Brest. Le Pays de Brest, disposant d'un potentiel agronomique et climatique d'une qualité exceptionnelle, apparaît comme une des agricultures les plus productives en Europe.

Les activités agricoles sont principalement :

- L'élevage : élevage bovin (production laitière : lait et beurre et production pour la viande), élevage porcin hors-sol et élevage de volailles,

- Le maraîchage : production maraîchère sous serre.

Le secteur agricole a connu une profonde restructuration afin de s'adapter aux mutations des marchés. De plus, les processus de périurbanisation et d'étalement urbain érodent les surfaces agricoles disponibles. **Le Système Urbain Local de Brest est particulièrement concerné par les enjeux fonciers en raison de sa localisation à proximité du littoral.** La Surface Agricole Utile (SAU) a ainsi diminué. Cette diminution s'est répercutée sur les petites exploitations, dont le nombre a diminué, tandis que la taille des exploitations professionnelles a augmenté.

Selon une estimation de l'Agence d'Urbanisme du Pays de Brest, **la filière agro-alimentaire représente plus de 6 000 emplois directs** dans le Pays de Brest. La filière se caractérise principalement par deux activités :

- La transformation de produits de l'agriculture destinés à l'alimentation,
- La commercialisation de produits préalablement transformés.

L'agro-alimentaire est très présent par l'intermédiaire de grands groupes (Triscalia, Doux, Savéol, Coopagri, Even...) et d'un réseau de PME irrigant le territoire. Le secteur de la recherche dans l'agro-alimentaire est également très présent sur le territoire.

En lien avec cette filière, la grande distribution et le secteur de la logistique ont connu un essor particulièrement prononcé sur l'aire urbaine brestoise, avec notamment la naissance de Leclerc.

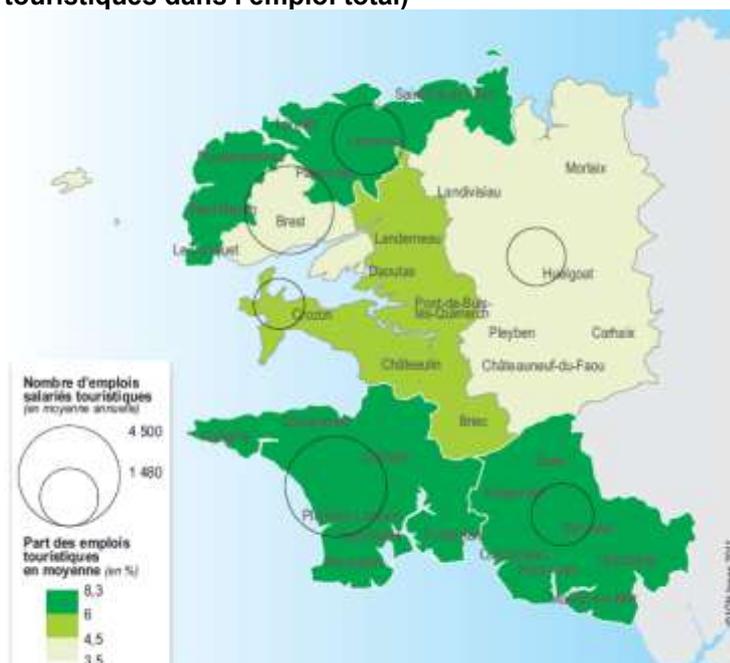
L'activité touristique liée au littoral

L'activité touristique est située en premier lieu dans les zones littorales et les pôles urbains.

L'aire urbaine de Saint-Pol-de-Léon comptait en 2007 près de 8,3% de ses emplois salariés en lien avec le tourisme. (cf. carte ci-après). Le pôle de Roscoff contribue à l'attrait touristique de l'aire urbaine à travers son offre dans la thalassothérapie.

Les parts des emplois touristiques dans les autres aires urbaines du SUL de Brest sont moins significatives : Brest (4,2%), Morlaix et Landivisiau (3,5%). Les emplois du bassin de vie de Brest, du fait de ses caractéristiques urbaines, sont principalement liés à des activités de restauration et d'hôtellerie.

Figure 67 : Les emplois touristiques dans le SUL de Brest (nombre d'emplois, par des emplois touristiques dans l'emploi total)



Source : Insee Bretagne – OCTANT Analyse n°14 – Janvier 2011

Les hébergements touristiques sont également situés en majeure partie sur le littoral. L'offre du parc d'hébergements marchand (hôtels et campings) a diminué entre 1999 et 2007 sur les aires urbaines de Morlaix, Landivisiau et Landerneau. L'incapacité de réinvestissement des professionnels du secteur, les départs en retraite et la pression immobilière en sont les principales raisons. Seules les aires urbaines de Brest et de Saint-Pol-de-Léon enregistrent une croissance de l'offre sur cette même période, contrairement aux moyennes observées à l'échelle du Finistère.

Le tourisme d'affaires est une composante importante de la fréquentation de Brest : plus de 7 000 congressistes/ an, extérieurs au bassin de Brest, assistent à des colloques, congrès ou séminaires. Il se développe en lien avec les activités d'enseignement et de recherche, notamment dans les domaines de la science.

Des manifestations, comme Sea Tech week, Safer Seas ou le colloque ITST sur les transports intelligents, en témoignent. **Toutefois, sa situation géographique en périphérie est un frein à son développement.**

Le SUL de Brest propose des activités touristiques liées à la mer : la plaisance, la pratique nautique, la pratique balnéaire, la pêche non professionnelle. Le tourisme n'est toutefois pas perçu culturellement et historiquement comme une activité économique importante.

Le SUL de Brest comprend des sites touristiques majeurs :

- L'aquarium de Brest « Océanopolis » : site le plus visité de Bretagne avec 420 000 entrées en 2011,
- Le parc de loisirs La Récré des Trois Curés situé à Milizac, 2^{ème} site le plus fréquenté du Finistère, avec près de 230 000 visiteurs en 2011,
- Le Musée National de la Marine de Brest avec plus de 60 000 visiteurs en 2011.

Figure 68 : Le site d'Océanopolis



Source : site Internet

Figure 69 : le Château de Brest accueillant le Musée National de la Marine de Brest



Source : site du Musée National de la Marine de Brest

Organisation et fonctionnement du territoire

Le Système Urbain Local de Brest, situé à la pointe bretonne occidentale, présente une organisation, un fonctionnement dicté notamment par sa situation géographique, son armature urbaine et ses attributs économiques.

L'analyse qui suit ne prétend pas à l'exhaustivité ; elle donne quelques coups de projecteur sur les grands traits de fonctionnement du territoire.

Des liaisons interurbaines marquées par un axe est-ouest

Les réseaux de transports permettent d'assurer les liaisons vers les grandes métropoles françaises et internationales. Ils permettent aussi, à l'échelle du système urbain, la mise en cohérence du territoire et les échanges de proximité. Avec des relations facilitées au sein des bassins d'emplois, et entre les différents pôles urbains, l'ensemble du système urbain local peut tirer profit du rayonnement et de l'attractivité de Brest.

Le réseau routier du Pays de Brest dispose d'une infrastructure de qualité. Il se structure en étoile à partir de Brest. Les principaux axes sont :

- la RN12 reliant Brest à Rennes,
- la RN165 reliant Brest à Nantes,
- la RD788 reliant Brest à Saint-Pol-de-Léon.

La RN12 et la RN165 sont des axes à 2x2 voies accessibles gratuitement et qui comptent un trafic supérieur à 20 000 véhicules/jour.

L'offre ferroviaire interurbaine présente un tracé est-ouest, et relie Brest à Morlaix via Landerneau. La ligne Brest-Landerneau est la plus fréquentée de la région Bretagne, grâce notamment à une offre performante sur ce trajet. Mais c'est aussi le résultat d'une extension de l'attractivité de Brest vers l'Est.

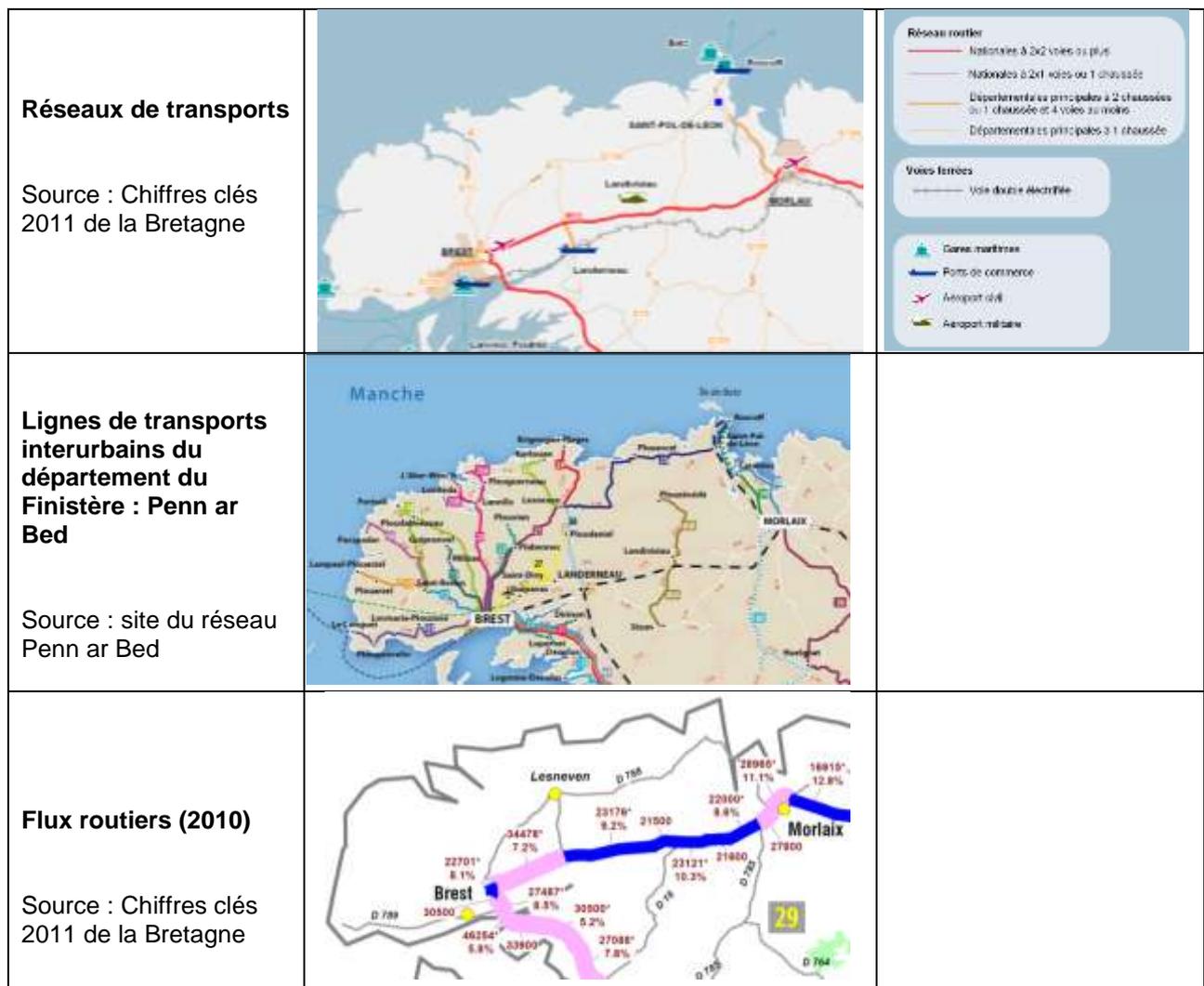
L'offre de transports interurbains par cars est majoritairement rayonnante par rapport à Brest. On notera que cette offre vient compléter la desserte des territoires situés notamment au nord de Brest. Le réseau de transports interurbains du département du Finistère Penn ar Bed compte 9 lignes en interne de l'aire urbaine de Brest desservant les communes de Le Conquet, Guipronvel, Lampaul-Plouarzel, Landéda, Plabennec, Ploudalmézeau, Plouvien, Prospoder et Saint-Renan (cf. carte ci-après). Deux lignes permettent de relier l'aire urbaine de Brest à celle de Saint-Pol-de-Léon (la ligne 21 qui relie Brest à Lesneven puis la ligne 25 qui relie Lesneven à Saint-Pol-de-Léon).

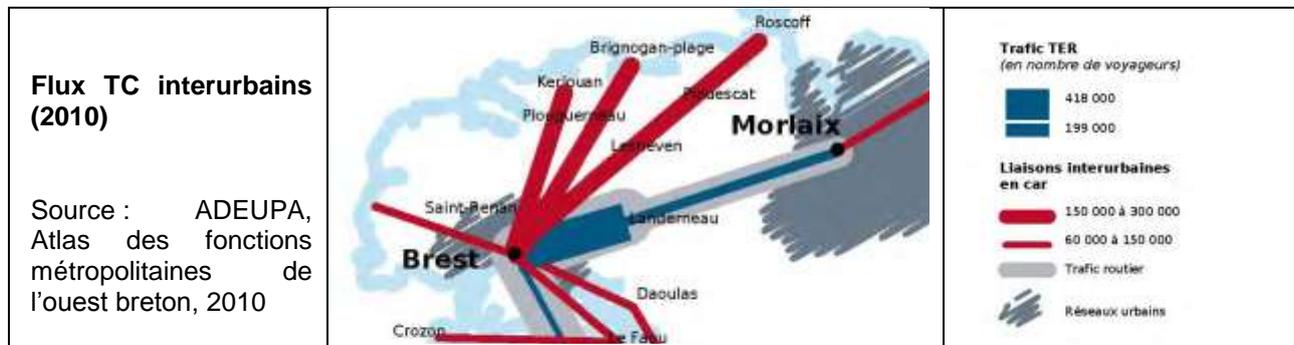
De façon générale, l'offre actuelle en transports montre le dessin d'un axe Brest – Landerneau – Morlaix, desservi par la RN12 et la ligne ferroviaire. Saint Pol de Léon et Landivisiau restent à l'écart ou mal reliés à l'axe majeur du Finistère.

L'absence d'un réseau de transports complet maillant le territoire à l'échelle intra SUL et efficient en termes de temps de parcours explique la prédominance de l'utilisation de la voiture particulière dans les déplacements. D'après l'enquête Ménages Déplacements, les transports collectifs sont utilisés dans moins de 10% des trajets.

Les acteurs locaux axent leur politique sur le développement durable du territoire avec pour objectif l'amélioration de l'offre de transports collectifs. Le renforcement du maillage urbain du Pays de Brest apparait comme une condition nécessaire au développement d'un réseau de transports en commun performant.

Figure 70 : Réseaux de transports et déplacements au sein du SUL de Brest





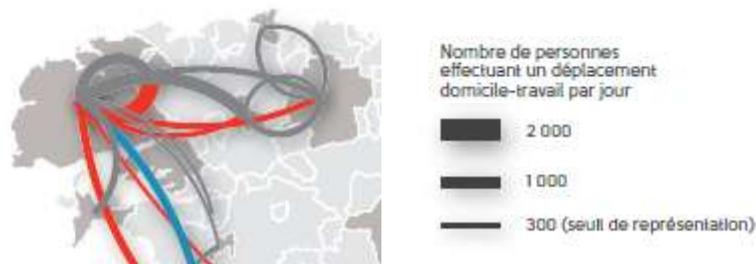
Des flux domicile-travail fortement liés à Brest et secondairement Morlaix

Les flux domicile-travail entre aires urbaines témoignent de l'organisation du territoire et mettent en évidence la **forte attraction brestoïse**, notamment en direction de l'est. A l'Est de Brest, le pôle de Landerneau est totalement intégré à la zone d'influence brestoïse. Au Sud, le bassin brestoïse couvre le Nord de la Presqu'île de Crozon (plus au sud l'influence de quimper se fait ressentir).

Secondairement, apparaît le pôle d'emploi de Morlaix. L'influence du pôle morlaisien s'étire à l'Est et au Sud ; à l'ouest plusieurs pôles d'emplois secondaires (Landivisiau, Saint-Pol-de-Léon / Roscoff) et le pôle brestoïse contribuent à limiter son influence.

On notera le dessin d'un axe Landivisiau / Morlaix / Brest, correspondant aussi au tracé de la voie express.

Figure 71 : Flux domicile travail sur la pointe bretonne



Source : ADEUPA, armature urbaine bretonne, 2012

Une forte attraction de Brest en matière de mobilités domicile-études

L'université de Bretagne Occidentale (UBO) est organisée en réseau. Cette organisation n'est pas originale, mais sans doute plus développée dans l'Ouest breton qu'ailleurs. Ce fonctionnement permet aux universités d'être présentes sur un territoire plus vaste et de proposer des cursus multi-sites. La localisation des établissements d'enseignement supérieur dessine une carte d'attractivité des pôles d'enseignement supérieur. **Les migrations domicile-études montrent une aire d'attractivité très locale pour Morlaix, et rayonnant sur l'ensemble du Finistère et au-delà pour Brest.**

Figure 72 : Part des étudiants allant étudier dans l'unité urbaine de Brest et flux domicile-études



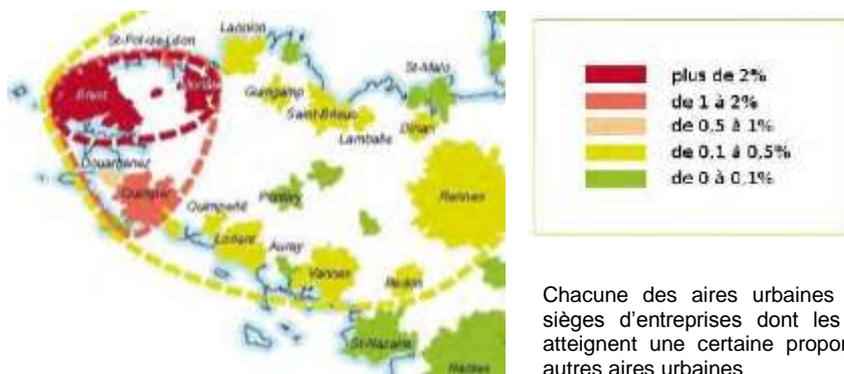
Source : ADEUPA, Atlas des fonctions métropolitaines de l'ouest breton, 2010
 Source : ADEUPA, armature urbaine bretonne, 2012

De fortes relations économiques internes au SUL, notamment sur un axe Brest - Morlaix

L'économie ouest bretonne s'est majoritairement développée sur sa partie littorale, notamment dans les principales agglomérations. Les axes de communication ont été structurés pour assurer le lien entre les pôles urbains et d'emplois et contribuent, à ce titre, à intensifier les échanges.

Le fonctionnement économique du territoire transparait au travers les relations entre sièges et établissements, ou encore au travers des coopérations scientifiques, techniques, comme c'est le cas pour le pôle de compétitivité Image et Réseaux.

Figure 73 : Part des établissements dépendants d'un siège d'entreprise situé dans l'Aire Urbaine de Brest



Chacune des aires urbaines accueille des sièges d'entreprises dont les implantations atteignent une certaine proportion dans les autres aires urbaines

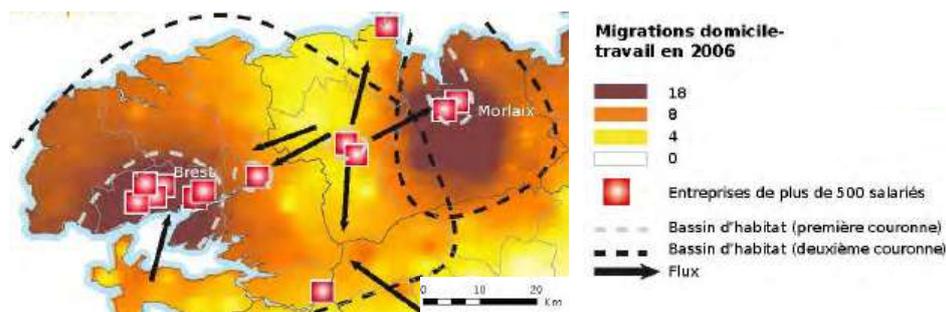
Source : ADEUPA, Atlas des fonctions métropolitaines de l'ouest breton, 2010

En synthèse, un système polarisé par Brest, et intégré selon un axe est-ouest

L'analyse du SUL montre pour ce qui concerne l'aire urbaine de Brest :

- Une prédominance résidentielle dans ses relations avec les urbaines de Landivisiau et Landerneau,
- Une prédominance économique dans ses relations avec l'aire urbaine de Morlaix,
- Une prédominance des « partenariats scientifiques » dans ses relations avec l'aire urbaine de Saint-Pol-de-Léon.

Figure 74 : Migrations domicile-travail, bassins d'habitat et grandes entreprises



Source : ADEUPA, Atlas des fonctions métropolitaines de l'ouest breton, 2010

Figure 75 : Relations du système urbain de Brest avec les autres aires urbaines françaises



Source : DATAR, 2012

Les points à retenir :

- **Le Système Urbain Local de Brest est situé à la pointe Ouest de la Bretagne, en marge du territoire national.** Il compte près de 400 000 habitants (données 2008), soit 12,4% de la population régionale. L'aire urbaine de Brest, avec 312 000 habitants, représente 80% de la population du SUL.
- **Le littoral profite de gains de population** du fait du solde migratoire favorable tandis que la ville de Brest perd de la population au profit de ses communes périphériques.
Le SUL de Brest est un territoire attractif pour les étudiants (offre de formation développée) et pour les retraités (cadre et qualité de vie).
- Avec près de 174 000 emplois en 2009, le Système Urbain Local de Brest représente 13,4% des emplois régionaux. **L'agriculture, le secteur maritime ainsi que le secteur public (administration publique, enseignement, santé et action sociale) y sont fortement représentés.** A noter que **la part des Cadres des Fonctions Métropolitaines (CFM) dans l'emploi total y est supérieure à la moyenne régionale (7,2% contre 6,8%),** avec des domaines comme la conception et recherche bien représentés.
- **L'activité touristique est principalement localisée sur le littoral (hébergements et activités liées à la mer).** L'Océanopolis, La Récré des Trois Curés et le Musée National de la Marine de Brest sont des sites d'intérêts majeurs.

- **L'aire urbaine de Brest joue le rôle de locomotive dans le fonctionnement de ce territoire, relayée par Morlaix.** En témoignent les flux domicile-travail et domicile-études, ainsi que les relations économiques. Il reste que **la ville de Brest marque le pas** du point de vue démographique, économique alors que **les autres aires urbaines du SUL enregistrent une dynamique globale plus favorable.**
- **La desserte en infrastructures de transports, avec un axe est-ouest particulièrement bien dessiné** (voie routière, desserte ferroviaire), permet, à l'échelle du système urbain, la mise en cohérence du territoire et les échanges de proximité surtout entre Brest, Landerneau voire Morlaix; au-delà, elle doit aussi permettre d'assurer les liaisons vers les grandes métropoles françaises et internationales.

3.2 - Enjeux d'aménagement du territoire du Système Urbain Local de Brest

Enjeux de développement économique

Conforter la tradition industrielle

L'un des enjeux de Brest réside dans le **renforcement de l'économie industrielle et productive** en :

- Mettant en place un environnement propice au développement des industries,
- Accompagnant la création et la reprise d'entreprises,
- Prenant appui sur les fonctions de recherches et de développement.

L'accompagnement de la mutation des secteurs productifs doit être assuré afin de concilier le maintien d'une valeur ajoutée sur le territoire et d'éviter les délocalisations d'entreprises.

Poursuivre la diversification de l'économie

L'économie du SUL de Brest s'est diversifiée au cours des 30 dernières années. Les technologies de l'information et de la communication se sont développées, notamment en lien avec les activités traditionnelles de construction et de réparation navale.

Différents leviers doivent être mis en place afin de **poursuivre la diversification de l'économie** :

- Investir dans le développement de la « matière grise » locale,
- Développer les secteurs des biotechnologies, de l'imagerie virtuelle, de l'aéronautique, de l'espace, de l'électronique de défense et de sécurité, d'exploitation des ressources énergétiques marines,
- Développer les emplois tertiaires, notamment en valorisant l'économie présente (effectifs dans les services aux particuliers, le commerce, la construction, etc.) non délocalisable et génératrice d'emplois,
- Développer l'activité touristique, de sorte à continuer à accueillir les touristes fidèles et conquérir de nouvelles clientèles (retraités, touristes attirés par les côtes, ...),
- Développer les emplois dans la culture et du divertissement pour répondre à la demande croissante dans ce domaine.

Le SCoT du Pays de Brest préconise de réserver les espaces connectés au réseau de voies express et situés à proximité des grands bassins de vie à des activités économiques à forte valeur ajoutée ou emblématiques du territoire.

S'appuyer sur l'économie de la connaissance

La capacité de développement de l'économie de demain repose sur la recherche, l'innovation, la formation et sur les relations entre ces trois composantes.

L'un des enjeux du Pays de Brest repose sur son investissement dans la matière grise en vue de développer de nouveaux champs économiques, porteurs de croissance et de valeur ajoutée.

Il s'agira de s'appuyer sur :

- L'appareil d'enseignement supérieur et de recherche figurant en bonne place nationale, grâce à la combinaison université – Grandes Ecoles – centres de recherche
- Le pôle de compétitivité Mer qui consacre la place de Brest dans les compétences marines
- Le technopôle Brest-Iroise, misant sur le croisement de l'économie et de la recherche.

Maîtrise des risques démographiques

Renforcer l'attractivité démographique du territoire

L'attractivité démographique du territoire constitue un réel enjeu. En effet, compte tenu du vieillissement de la population, la croissance démographique sera de plus en plus dépendante des soldes migratoires, et donc de l'attractivité du territoire.

Anticiper le vieillissement de la population

D'après les projections démographiques de l'INSEE, à l'horizon 2030, le pays de Brest enregistrerait une augmentation de 50% du poids des personnes de plus de 60 ans dans sa population, soit 28% de la population totale du Pays ayant 60 ans et plus.

Le vieillissement de la population doit être anticipé afin de pouvoir répondre au mieux à ses évolutions.

Les perspectives démographiques, à savoir le vieillissement de la population, ont un impact sur la population active.

Le nombre des départs en retraite va progressivement augmenter. Un manque de population d'âge actif sur le territoire aurait pour conséquences un nombre insuffisant d'actifs pour entrer sur le marché du travail. On peut alors présager :

- Une tension accrue sur le marché de l'emploi, notamment sur les emplois qualifiés,
- Une forte concurrence entre les entreprises et secteurs d'activités pour attirer les actifs.

Il existe un risque de déséquilibre économique avec une dépendance de l'économie des populations retraitées et de leurs pouvoirs d'achat.

Le territoire doit donc anticiper ces phénomènes et se mettre en capacité de garder ou d'attirer en particulier des ménages actifs. Cela passe notamment par l'amélioration globale de l'accessibilité du territoire.

Rendre les villes-centre plus attractives, Brest en particulier

La capacité pour le territoire à attirer de nouvelles populations, notamment d'âge actif, est déterminante.

Pour ce faire, il faut **conforter le cœur de métropole** afin que la ville-centre de Brest redevienne un moteur de la dynamique démographique en :

- Améliorant le traitement des espaces publics,
- Proposant différents services (commerces, santé, enseignement, etc.).

Organisation et fonctionnement du territoire

Promouvoir le rayonnement national et international de Brest

Le SUL de Brest doit s'affirmer sur la scène européenne, atteindre une masse critique, afin d'attirer les fonctions métropolitaines majeures : recherche et innovation.

Face à la compétitivité accrue entre territoires, Brest doit s'allier avec d'autres villes. Un des enjeux est d'**éviter une marginalisation de l'Ouest Breton** face à un centre et sud Bretagne dynamiques reposant sur les capitales régionales de Rennes et Nantes.

Brest doit structurer son propre espace métropolitain à partir de la coopération engagée avec Quimper, Morlaix et Lannion pour consolider l'offre globale notamment en matière de fonctions métropolitaines.

Brest au cœur du processus de métropolisation

Le SUL de Brest, et plus particulièrement l'aire urbaine de Brest, doivent être affirmés comme la Métropole Occidentale de la Bretagne afin de promouvoir un rayonnement national et international.

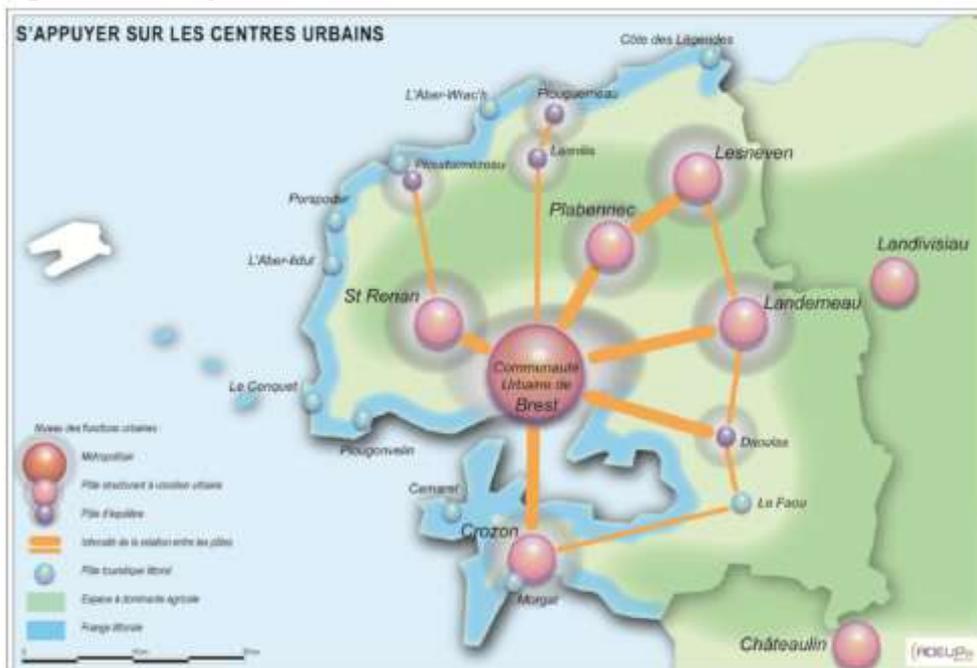
Le renforcement de cette métropolisation doit se faire en maintenant une organisation spatiale polycentrique qui s'appuie sur 4 niveaux de fonctions urbaines (cf. carte ci-après) :

- **Un pôle métropolitain central** (Brest et son agglomération) doté d'infrastructures de transport majeures et d'une gamme étendue de services,
- **Des pôles structurants à vocation urbaine** répartis et desservant une population de 30 000 à 50 000 habitants (communes de Landerneau, Saint-Renan et Plabennec),
- **Des pôles d'équilibre à consolider** avec une offre de services répondant aux besoins d'une population de 15 000 habitants (Lannilis, Plouguerneau, Ploudalmézeau, Daoulas),
- **Des pôles de proximité** (centres de communes).

Afin de conforter ce développement multipolaire, il convient de :

- Localiser prioritairement les services et équipements nouveaux dans les pôles métropolitains, structurants et d'équilibre,
- Relier les pôles et les centres de communes par les transports collectifs et articuler ce réseau avec le réseau de Brest Métropole océane.

Figure 76 : Les quatre niveaux de fonctions urbaines à structurer



Source : Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Scot du Pays de Brest, 2011

Maîtriser la périurbanisation

La consommation croissante des espaces, notamment pour répondre à une demande d'urbanisation et de développement économique, pose la question de l'usage des sols.

Il convient de **limiter les consommations foncières afin de contenir le processus d'étalement urbain**. La maîtrise de l'étalement urbain passe par :

- Une consommation d'espaces moindre afin de préserver les espaces naturels et agricoles,
- La maîtrise du développement de l'urbanisation du littoral,
- Le renforcement de l'agglomération brestoise, des centres urbains structurants et des bourgs.

Un enjeu fort du SUL de Brest réside dans le maintien de l'activité agricole, forte identité du territoire. L'usage des sols selon le type d'activités fait l'objet de diverses pressions. L'activité agricole subit de fortes pressions, notamment pour les activités économiques et immobilières :

- Dans les espaces situés sur le littoral,
- Dans les espaces périurbains.

La réduction de la consommation foncière par l'habitat au bénéfice du maintien des terres agricoles est un objectif fort.

Pour une pérennité de l'agriculture, l'activité devra être en mesure de s'adapter aux évolutions à venir.

Figure 77 : L'enjeu de la canalisation du développement urbain



Source : Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT du Pays de Brest, 2011

La mise en regard des enjeux d'aménagement du territoire avec les enjeux de mobilité

Les enjeux d'aménagement du territoire préalablement exposés doivent être associés aux enjeux de mobilité :

- Comment les enjeux de mobilité peuvent-ils contribuer à répondre aux enjeux de territoire ?
- Dans quelle mesure le mode ferroviaire peut-il apporter une réponse ?

Enjeux d'accessibilité aux échelles européenne, nationale et régionale

L'accessibilité d'un territoire reste un enjeu déterminant puisqu'elle conditionne l'attractivité démographique et économique.

L'élargissement récent de l'Europe, qui voit se déplacer son centre de gravité davantage à l'Est, excentre le SUL de Brest des grands couloirs de transports terrestres européens et des euros-métropoles de l'Union Européenne.

Un des enjeux est de renverser l'image de Brest de ville « lointaine » et de se prémunir contre le risque de marginalisation du territoire dans le contexte économique européen.

L'amélioration de l'accessibilité passe par le développement des transports, entre d'une part le SUL de Brest, d'autre part le reste de la Bretagne la France métropolitaine et l'Europe.

Au vu de sa situation géographique, l'accessibilité du SUL de Brest au monde, à l'Europe et aux régions limitrophes à la Bretagne constitue un enjeu fort. Il doit se traduire par :

- Une réduction des temps d'accès aux autres territoires,
- Une amélioration de la performance des principales infrastructures de transports et de communications.

Cette amélioration de l'accessibilité se caractérise par plusieurs enjeux :

- **Développer la desserte aéroportuaire** en élargissant l'offre proposée, notamment à travers la mise en service de la nouvelle aérogare, afin d'augmenter :
 - les liaisons avec les principales villes européennes,
 - les fréquences des vols à destination des grandes plateformes régionales pour lesquelles la desserte ferroviaire est peu avantageuse : Lyon, Marseille, Bordeaux, etc.
- **Développer le réseau ferroviaire**, notamment le réseau Grande Vitesse. C'est l'objet du projet Bretagne grande Vitesse (BGV), qui permettra d'améliorer :
 - la liaison Brest/Paris,
 - les liaisons Brest/Rennes et Brest/Nantes via Quimper.

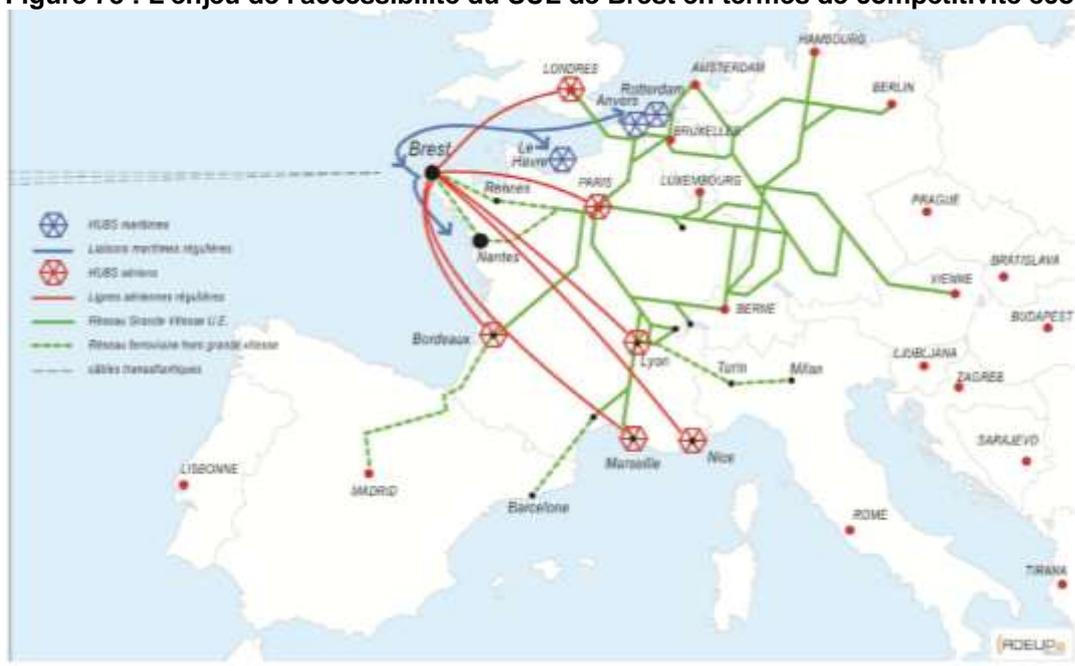
L'amélioration des liaisons ferroviaire Brest-Quimper et Brest-Nantes permettra de stimuler les interactions et les activités économiques entre ces pôles bretons.

- **Maintenir l'accessibilité maritime** qui permet des liaisons régulières avec les hubs du Havre, Anvers et Rotterdam. L'amélioration de la compétitivité du port de commerce de Brest à horizon 2020 doit passer par :
 - une consolidation de ses activités et de ses trafics actuels,
 - un positionnement sur de nouveaux secteurs,
 - l'ouverture de nouvelles lignes maritimes.

Améliorer les déplacements routiers. Le réseau routier national continuera à assurer au cours des prochaines années l'essentiel des flux vers le Pays de Brest ; la gratuité et la sécurité des voies express contribueront à cette perspective.

- **Elargir l'accès au très haut débit** afin de maintenir sur le territoire les établissements de recherche en position de tête de réseaux internationaux et les entreprises.

Figure 78 : L'enjeu de l'accessibilité du SUL de Brest en termes de compétitivité économique



Source : PADD du SCoT du Pays de Brest, 2011

Enjeux de renforcement de l'accessibilité entre les aires urbaines du SUL de Brest

L'offre routière répond globalement à la demande de déplacements. L'un des enjeux est de renforcer les relations entre aires urbaines via les transports collectifs. Le mode ferroviaire peut être pertinent sur l'axe Brest – Landerneau / Morlaix.

Il s'agit de faciliter les liaisons internes au SUL de Brest, à savoir :

- **Améliorer le réseau viaire** notamment par :
 - la liaison entre Saint-Renan et la RN12 via la RD 67,
 - des travaux de confortement de l'axe Lesneven / Landerneau / Daoulas.
- **Renforcer la liaison ferroviaire Brest / Landerneau / Morlaix** comme maillon de l'axe Brest – Rennes, notamment pour les relations internes au Sul de Brest (flux domicile-travail en particulier).
- **Améliorer la compétitivité des transports collectifs routiers**, en leur donnant la priorité sur les principaux axes à fort trafic, et en contenant l'espace réservé à la voiture et les vitesses autorisées.
- **Améliorer l'interconnexion des réseaux urbains et interurbains**, en fiabilisant les correspondances.

Enjeux de la mobilité à l'échelle des aires urbaines

Dans la logique d'assurer le lien urbanisation / services-équipements / transports et de réduire la consommation d'espaces, il conviendra de :

- **Densifier les espaces desservis par les transports en commun (TC).**
- **Urbaniser prioritairement les espaces desservis par les TC.**
- **Développer des pôles d'échanges multimodaux** qui constitueront des vecteurs d'aménagement du tissu urbain.

Les points à retenir :

Les enjeux territoriaux du SUL de Brest sont :

- **La poursuite de la diversification de l'économie** (activités tertiaires notamment), de sorte à sortir d'une économie trop fortement par le secteur public et par certains secteurs d'activités (agriculture et agro-alimentaire, activités liées au secteur maritime) ; ceci tout en assurant le maintien de l'activité agricole et de l'économie industrielle et productive,
- **La promotion du rayonnement national et international de Brest, qui doit gagner en lisibilité et faire preuve d'une taille critique à l'échelle européenne**
- **L'amélioration de l'attractivité afin d'attirer des populations nouvelles, notamment en âge de travailler** ; ceci en confortant en particulier le cœur de la métropole brestoïse de sorte à ce que la ville-centre redevienne un moteur de la dynamique démographique et que le territoire s'oriente vers une meilleure maîtrise de l'étalement urbain

Ces enjeux territoriaux sont pour la plupart intrinsèquement liés à la qualité de desserte en infrastructures de transports, à la qualité de l'irrigation du territoire. Une desserte ferroviaire de qualité amplifierait les déplacements de populations, et renforcerait la mise en réseau des territoires, en particulier les SUL de Brest et de Rennes.

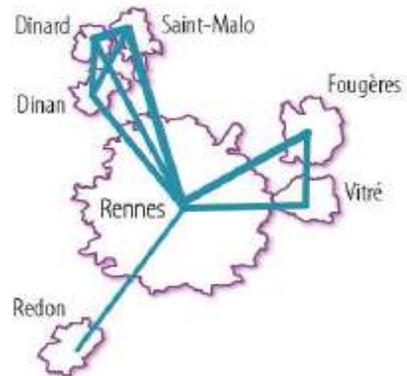
4 – Coup de projecteur sur le Système Urbain Local de Rennes

4.1 - Portrait du Système Urbain Local de Rennes

Le Système Urbain Local (SUL) de Rennes est composé de 7 aires urbaines :

Figure 79: Le Système Urbain Local de Rennes

- Rennes,
- Vitré,
- Fougères,
- Saint-Malo,
- Dinan,
- Dinard,
- Redon.

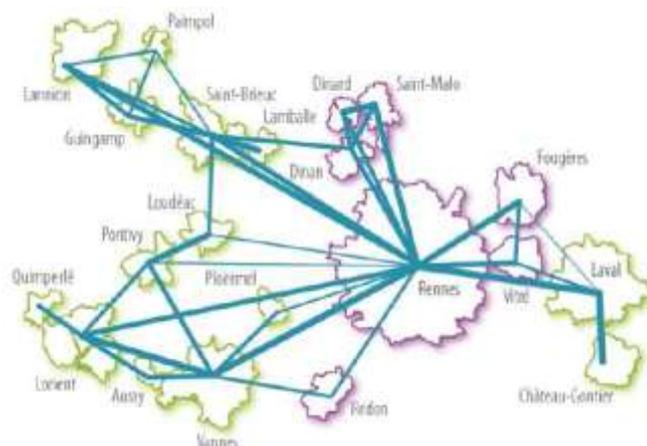


Source : DATAR

Il fait également partie du système interurbain de Rennes qui marque sa dimension interrégionale :

- Le système urbain local de Rennes,
- Le système urbain local de Saint-Brieuc,
- Le système urbain local de Vannes-Lorient,
- Le système urbain local de Laval.

Figure 80 : Le Système Urbain Local de Rennes au sein de son système interurbain interrégional



Source :
DATAR

Situation géographique

Situé au nord-ouest de la Bretagne, le SUL de Rennes est distant de :

- 350 kilomètres de Paris,
- 110 kilomètres de Nantes,
- 240 kilomètres de Brest.

Si Rennes est la seule grande agglomération bretonne qui n'est pas située en bord de mer ou d'estuaire, les aires urbaines de Dinard et Saint-Malo permettent à ce système urbain de disposer d'une ouverture maritime.

Le territoire est desservi par :

- Un réseau routier de bonne qualité à deux fois deux voies, reliant Rennes à Brest/Saint-Brieuc (RN12), à Lorient/ Vannes (RN24) ainsi qu'à Nantes (RN137) notamment grâce à la mise en place du plan routier breton.

La RN157 permet également les liaisons vers Paris via Le Mans, ainsi que l'A84 vers Caen et la Normandie.

- Un réseau ferroviaire constitué de lignes conventionnelles. Pour les relations régionales l'amélioration des liaisons ferroviaires avec Brest et Nantes constitue un enjeu fort. Pour les liaisons nationales, Rennes dispose de services TGV avec Paris (2h00) et l'aéroport de Roissy-CDG (2h45). Les services ferroviaires mettent également Rennes à environ 4h00 de Lyon et de Lille.

- L'aéroport de Rennes - Saint Jacques, avec un peu moins de 500 000 passagers transportés en 2011 offre des lignes régulières principalement vers Paris, Lyon, Nice, Marseille, Bordeaux et Toulouse. Outre des vols charters, il propose aussi des liaisons à bas-coûts vers la Grande-Bretagne, l'Irlande et l'Espagne.

L'aéroport de Dinard - Saint Malo offre également des liaisons vers les îles britanniques.

- Le Port de Saint-Malo, avec des activités de pêche (coquillages et crustacés) et de fret, notamment pour le commerce des engrais, les liaisons transmanche et vers les îles anglo-normandes. Le port fluviomaritime de Redon complète ce type de liaisons vers le sud pour le fret.
- Un réseau fluvial qui est aujourd'hui essentiellement utilisé pour des activités de tourisme et de loisir.

Démographie

Une population concentrée à près de 75% dans l'aire urbaine de Rennes

Le Système Urbain Local de Rennes comptait une population de près de **885 000 habitants en 2008**, soit 30% de la population régionale.

C'est principalement l'aire urbaine de Rennes qui structure ce système urbain. En effet **près de 75% de la population y est concentrée**.

Avec 654 500 habitants (et une densité de 258 habitants/km²), elle constitue la première aire urbaine bretonne devant celle de Brest (312 000 habitants).

En termes de population, l'aire urbaine de Rennes figure au 11^{ème} rang des grandes aires urbaines métropolitaines en 2008, alors qu'elle se situait au 14^{ème} rang en 1999.

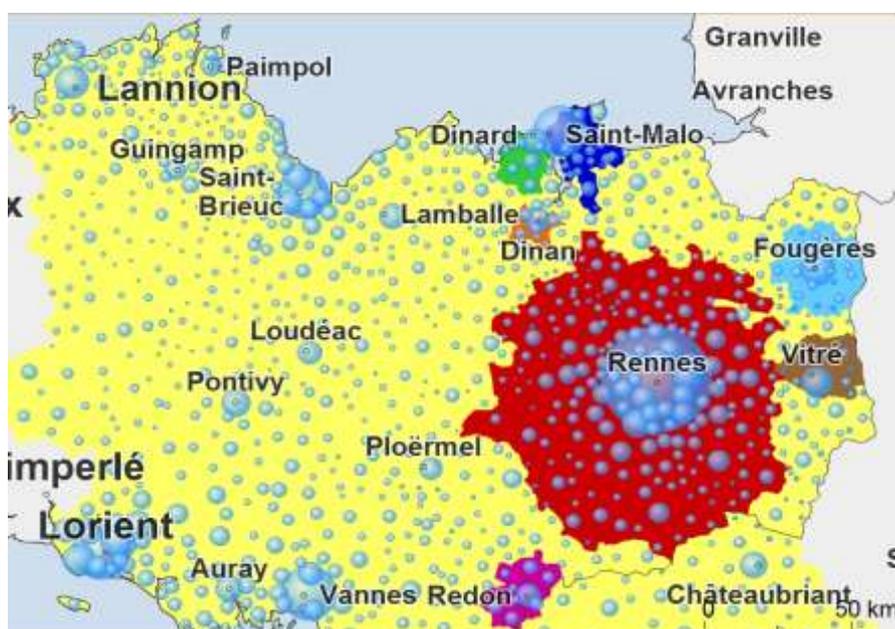
Elle se situe néanmoins légèrement en-deçà de la moyenne des aires urbaines françaises (705 000 habitants) et européennes (777 000).

Figure 81 : Population totale du Système Urbain Local de Rennes en 2008

	Nombre d'habitants en 2008
AU de Dinan	26 750
AU de Dinard	31 370
AU de Fougères	42 710
AU de Redon	28 520
AU de Rennes	654 480
AU de Saint-Malo	73 470
AU de Vitré	27 590
Système Urbain Local de Rennes	884 900
<i>Région Bretagne</i>	<i>3 150 000</i>
<i>France métropolitaine</i>	<i>62 135 000</i>

Source : INSEE

Figure 82 : Répartition de la population du Système Urbain Local de Rennes en 2008



Source : Espace cartographique de l'Observatoire des territoires

Une démographie particulièrement dynamique, tirée par le pôle rennais

Au cours de la période 1990-1999, avec une croissance annuelle de près de 1%, la population du système urbain local (SUL) de Rennes a enregistré une évolution démographique très largement supérieure à celle de la Bretagne et France métropolitaine (respectivement 0,44% et 0,37%).

La croissance démographique affichée lors de la période plus récente, 1999-2008, est toujours affirmée avec un taux annuel de 1,2%, encore au-dessus de celui de la Bretagne ou de la France dans son ensemble (respectivement 0,9% et 0,4%) mais avec un écart moindre.

Si Rennes affiche le taux de croissance annuel le plus élevé (1,4%), le caractère dynamique de la démographie du SUL est par contre mieux partagé pendant la période récente (à l'exception de Saint-Malo).

En effet, les aires urbaines de Redon, Dinard et surtout Vitré participent à cette évolution particulièrement vive.

Figure 83 : Evolution de la population du Système Urbain Local de Rennes entre 1990 et 2008

	1990	1999	2008	TCMA 90-99	TCMA 99-08
AU de Dinan	26 377	25 316	26 747	-0,46%	0,61%
AU de Dinard	27 198	28 602	31 368	0,56%	1,03%
AU de Fougères	41 693	41 617	42 706	-0,02%	0,29%
AU de Redon	25 823	26 523	28 517	0,30%	0,81%
AU de Rennes	517 195	577 405	654 478	1,23%	1,40%
AU de Saint-Malo	67 424	71 539	73 469	0,66%	0,30%
AU de Vitré	23 012	24 705	27 594	0,79%	1,24%
Système Urbain Local de Rennes	728 722	795 707	884 879	0,98%	1,19%
Région Bretagne	2 795 638	2 907 178	3 149 701	0,44%	0,89%
France métropolitaine	56 615 155	58 520 688	62 134 866	0,37%	0,67%

Source : INSEE

Une évolution démographique entre extension et densification des aires urbaines, due au pôle rennais

Si l'on considère les périmètres spécifiques de chaque période, on constate que la croissance remarquable de l'aire urbaine de Rennes sur la période 1999-2008 est due pour 49% à un mouvement de densification et pour 51% à une dynamique d'extension.

L'étalement s'observe surtout vers le sud, jusqu'aux limites du département et désormais à 20 km (contre 60 km en 1999) de l'aire de Nantes qui, elle, s'étend vers le nord.

Au cours des dernières années, ce sont les communes de proche périphérie ainsi que celles situées au-delà de 20 km qui ont enregistré les plus importants gains de population, et non la ville-centre.

Pour les autres aires urbaines du SUL de Rennes l'évolution est plus différenciée.

Au cours des années 1999 - 2008, l'effet de densification l'emporte nettement dans l'aire urbaine de Vitré (81% de la croissance).

A l'inverse, pour les aires urbaines de Saint-Malo, Redon et surtout Fougères la croissance de population s'exprime surtout par une dynamique d'extension.

Enfin, l'aire de Dinan se différencie par la combinaison d'un très fort mouvement d'extension et d'une réduction de la population de sa couronne, dont les communes, attirées par les aires de Saint-Malo et de Rennes, ont rejoint l'espace multi-polarisé.

Une population jeune, mais une tendance au vieillissement

Comparativement au reste de l'espace métropolitain, le territoire du Système Urbain Local de Rennes présente un profil de population plutôt jeune, les pôles de Rennes et de Vitré influant fortement cette caractéristique. (cf. tableau ci-après) :

- 26% de moins de 25 ans,
- 54% de 20-59 ans,
- 20% de 60 ans et plus.

Le rapport intergénérationnel est favorable au territoire pour lequel la part des « moins de 20 ans » reste sensiblement supérieure à celle des « 60 ans et plus ».

L'aire urbaine de Rennes mais aussi celle de Vitré, de par leurs caractéristiques urbaines et socioéconomiques, bénéficient d'une population relativement jeune, étudiants ou actifs, avec une proportion plus faible de résidents âgés de plus de 60 ans.

Les autres aires urbaines, de Dinan, Dinard, Fougères et Saint-Malo enregistrent, elles, une population plus âgée, avec une part des « 60 ans et plus » proche ou dépassant 30%.

L'aire urbaine de Redon présente un profil différent, avec une proportion de jeune et de « plus âgés » relativement élevée, alors que la part des âges « intermédiaires » actifs y est plus faible que la moyenne du SUL.

Toutefois pour l'ensemble du système urbain local, les projections des tendances d'évolution de la population se traduisent par un vieillissement accru à l'horizon 2030, comme au niveau national.

Figure 84 : Structure de la population par âge du Système Urbain Local de Rennes en 2009

	moins de 20 ans	entre 20 et 59 ans	60 ans et plus
AU de Dinan	22,3	48,4	29,4
AU de Dinard	21,2	45,0	33,8
AU de Fougères	24,2	51,0	24,8
AU de Redon	25,8	50,4	23,7
AU de Rennes	26,7	55,6	17,6
AU de Saint-Malo	23,1	49,2	27,7
AU de Vitré	26,8	53,4	19,8
Système Urbain Local de Rennes	26,0	54,1	20,0
Région Bretagne	24,3	51,2	24,5
France métropolitaine	24,5	52,9	22,6

Source : INSEE

Un niveau de revenu relativement plus élevé dû à la dynamique rennaise et aux zones littorales

Avec près de 19 500 €, la médiane du revenu déclaré au sein de l'ensemble du système urbain local de Rennes, se situe à un niveau sensiblement supérieur de celui enregistré au niveau régional ou national.

Cette situation est principalement due à la dynamique de l'aire urbaine de Rennes, mais aussi à celle des espaces littoraux, plus touristiques et résidentiels, notamment l'aire urbaine de Saint-Malo et dans une moindre mesure, celles de Dinan et Dinard.

Si l'aire urbaine de Vitré se situe à un niveau proche de celui des médianes régionales et nationales, les aires urbaines de Redon et Fougères par contre sont marquées par une situation plus défavorable relativement au reste du SUL.

Figure 85 : Niveau de revenu des ménages du Système Urbain Local de Rennes en 2009

	Revenu médian déclaré en €
AU de Dinan	18 511
AU de Dinard	18 924
AU de Fougères	17 015
AU de Redon	17 173
AU de Rennes	19 461
AU de Saint-Malo	19 461
AU de Vitré	17 958
Système Urbain Local de Rennes	19 175
Région Bretagne	18 080
France métropolitaine	18 355

Source : INSEE

Economie

La grande majorité des emplois localisés sur l'aire urbaine de Rennes mais une tendance à la déconcentration

Le Système Urbain Local de Rennes comptait près de 410 000 emplois en 2009, soit 24% des emplois régionaux et 0,7% des emplois nationaux (cf. tableau ci-après). **La grande majorité des emplois du Système Urbain Local de Rennes est localisée sur l'aire urbaine de Rennes proprement dite (75% des emplois totaux) qui compte plus de 305 000 emplois.**

Le Système Urbain Local de Rennes s'est enregistré sur la période 1999-2009 une augmentation moyenne annuelle de ses emplois de près de 2%, soit une augmentation plus vive que celle enregistrée au niveau régional (+1,5%/an sur la même période) et surtout national (+1,2%).

L'aire urbaine de Rennes a enregistré sur la période 1999-2009 une des augmentations du nombre d'emplois les plus fortes (+2,2%, soit + 60 000 emplois). Mais c'est l'aire urbaine de Dinard qui a affiché le taux de croissance le plus élevé (+2,4% avec 2 200 emplois supplémentaires).

Les aires urbaines de Saint-Malo et Vitré enregistrent de leur part des taux de croissance conformes aux dynamiques régionales avec respectivement 4 200 et 2 200 emplois nouveaux en 2009.

Figure 86 : Emploi total du Système Urbain Local de Rennes en 1999 et 2009

	1999	2009	TCMA 99-09
AU de Dinan	11 290	12 543	1,06%
AU de Dinard	8 117	10 325	2,44%
AU de Fougères	18 289	19 092	0,43%
AU de Redon	12 326	13 707	1,07%
AU de Rennes	245 239	305 207	2,21%
AU de Saint-Malo	28 120	32 301	1,40%
AU de Vitré	13 057	15 286	1,59%
Système Urbain Local de Rennes	336 438	408 461	1,96%
Région Bretagne	1 115 252	1 294 142	+1,50%
France métropolitaine	22 800 731	25 718 171	+1,21%

Source : INSEE

Il est intéressant de noter que les aires urbaines de Rennes, Saint-Malo, Vitré et Dinard, ainsi d'ailleurs que l'ensemble du système urbain local enregistrent jusqu'en 2009 des taux de croissance de leur emploi supérieurs à ceux de leur population.

Il s'agit d'un marqueur de leur vitalité économique de long terme mais également pour certaines, l'effet des dynamiques résidentielles également créatrices d'emplois.

A l'inverse, l'aire urbaine de Fougères et dans une moindre mesure celles de Dinan et de Redon, ont été marquées par une évolution de l'emploi beaucoup plus ralentie, comprise entre 0,5 % et 1,0 % en moyenne annuelle sur la période 1999-2009.

Un profil d'emploi assez proche des caractéristiques nationales

L'analyse de l'emploi au lieu de travail du Système Urbain Local de Rennes en 2009, apporte les enseignements suivants :

- Une part de ses emplois dans l'agriculture inférieure à celle observée à l'échelle régionale (2,8% contre 5,2%) et proche de la moyenne nationale (2,9%),
- Une part significative des emplois générés par les secteurs industriels (14,3% de ses emplois contre respectivement 14,9% et 13,9% pour la région Bretagne et la France métropolitaine),
- Une part d'emplois dans l'administration publique, enseignement, santé et action sociale – APESAS, inférieure à celle de la Bretagne (30,9% contre 32,0%) et proche de celle de la France métropolitaine (30,7%).

Au final une structure des emplois, plutôt plus proche du profil national que de la structure affichée par la région Bretagne.

Figure 87 : Structure de l'emploi au lieu de travail du Système Urbain Local de Rennes selon le type d'activités entre 1999 et 2009 (en %)

	1999				
	Agriculture	Industrie	Construction	CTSD	APESAS
AU de Dinan	1,6	12,4	5,4	37,7	42,9
AU de Dinard	3,0	14,5	10,4	41,9	30,2
AU de Fougères	7,2	27,9	7,3	33,4	24,2
AU de Redon	2,2	27,8	6,2	33,7	30,1
AU de Rennes	4,0	15,8	6,1	42,3	31,8
AU de Saint-Malo	4,2	13,0	6,2	44,7	31,8
AU de Vitré	5,8	37,2	6,8	27,3	22,9
Système Urbain Local de Rennes	4,1	17,4	6,3	40,9	31,3
Région Bretagne	7,5	17,6	6,6	37,2	31,2
France métropolitaine	4,0	17,9	5,9	43,1	29,1

	2009				
	Agriculture	Industrie	Construction	CTSD	APESAS
AU de Dinan	1,1	10,6	5,5	43,3	39,6
AU de Dinard	1,8	15,6	10,1	44,2	28,3
AU de Fougères	5,0	24,0	7,8	37,1	26,0
AU de Redon	1,8	25,0	7,2	32,7	33,2
AU de Rennes	2,7	12,8	6,6	46,9	31,0
AU de Saint-Malo	2,8	10,3	7,8	46,4	32,7
AU de Vitré	4,4	35,0	5,8	31,1	23,7
Système Urbain Local de Rennes	2,8	14,3	6,8	45,1	30,9
Région Bretagne	5,2	14,9	7,6	40,4	32,0
France métropolitaine	2,9	13,9	6,9	45,6	30,7

CTSD : Commerce, transports, services divers

APESAS : Administration publique, enseignement, santé, action sociale

Source : INSEE

Une aire urbaine rennaise relativement diversifiée, avec un poids important des services mais aussi une présence significative d'activités productives

Chacune des aires urbaines du système urbain local de Rennes présente un profil différencié :

- L'aire urbaine de Redon et surtout celles de Fougères ou Vitré sont plutôt marquées par les activités productives, agricoles et industrielles à la fois (agro-alimentaire, habillement, équipement du foyer et pharmacie),
- Les aires urbaines de Rennes, Saint-Malo, Dinan et Dinard présentent un profil où s'affirment plutôt les services. Pour ces trois derniers cas, il s'agit surtout d'activités liées au tourisme (mais aussi aux activités liées à la finance et à la santé, par exemple, pour Dinan).
- Si du fait de ses fonctions métropolitaines, Rennes concentre les emplois d'administration publiques, de recherche & développement ainsi que de formation (notamment universitaire), les activités productives liées à la fabrication des composants électroniques, des équipements électriques et à l'industrie automobile y sont également bien présentes.
- Rennes s'affirme ainsi véritablement comme la principale métropole tertiaire bretonne. En effet si elle concentre 29 % du total des emplois industriels des aires urbaines de Bretagne, elle en regroupe 35 % des emplois de services (notamment pour les activités financières et l'immobilier) et 46 % des activités stratégiques du conseil - assistance.

L'évolution des emplois entre 1999 et 2009 s'est accompagnée d'une modification de la structure des emplois occupés au lieu de travail du Système Urbain Local de Rennes.

Cette transformation est de même nature que celle qui affecte l'ensemble du tissu économique national, avec une diminution des emplois dans l'agriculture et l'industrie et une croissance des emplois de services.

Toutefois on constate deux différences intéressantes :

- **La part des emplois industriels est affectée d'un repli moins important qu'au niveau national**, à l'image de l'ensemble de la Bretagne,
- Par un effet de « rattrapage », **le système urbain de Rennes se situe maintenant au niveau des moyennes nationales pour les emplois dans le commerce, transports et services divers.**

Un taux de chômage inférieur aux moyennes régionales et nationales Le taux de chômage au sein du Système Urbain Local de Rennes en 2009 était de 8,7%. Il est inférieur à la moyenne régionale (9,3%) et nationale (11,2%).

Ce sont d'ailleurs les bassins les plus productifs, les aires urbaines de Rennes, Fougères et Vitré, qui permettent ce résultat positif.

Figure 88 : Taux de chômage du Système Urbain Local de Rennes en 2009

	Taux de chômage
AU de Dinan	11,5
AU de Dinard	9,9
AU de Fougères	8,5
AU de Redon	11,2
AU de Rennes	8,3
AU de Saint-Malo	10,5
AU de Vitré	7,1
Système Urbain Local de Rennes	8,7
Région Bretagne	9,3
France métropolitaine	11,2

Source : INSEE

Une part de Cadres des Fonctions Métropolitaines proche de la moyenne nationale Les emplois de **Cadres des Fonctions Métropolitaines** (CFM) sont présents à des degrés divers dans toutes les aires urbaines, notamment dans les plus importantes d'entre elles qui assurent alors des fonctions d'animation et d'irrigation pour les autres aires urbaines composant leur système urbain local.

La **part des Cadres des Fonctions Métropolitaines** (CFM) au lieu de travail du Système Urbain Local de Rennes est de 9,3% (cf. tableau ci-après), soit plus de 38 000 emplois. Cette part **est supérieure à la moyenne régionale** (6,8%) mais très proche de la moyenne nationale (9,7%).

Figure 89 : Emplois CFM au lieu de travail au sein du Système Urbain Local de Rennes en 2009

	Emploi total	Part des CFM dans l'emploi total (en %)
AU de Dinan	12 543	4,1
AU de Dinard	10 325	6,3
AU de Fougères	19 092	4,4
AU de Redon	13 707	3,7
AU de Rennes	305 207	10,8
AU de Saint-Malo	32 301	5,7
AU de Vitré	15 286	5,2
Système Urbain Local de Rennes	408 461	9,3
Région Bretagne	1 294 142	6,8
France métropolitaine	25 718 171	9,7

Source : INSEE

L'aire urbaine de Rennes compte la plus forte part d'emplois de Cadres des Fonctions Métropolitaines (10,8% de l'emploi total).

Les emplois CFM des prestations intellectuelles et surtout ceux du secteur de la conception, recherche sont fortement présents dans le Système Urbain Local de Rennes (23,3% contre respectivement 19,2% et 20,5% pour la région Bretagne et la France métropolitaine). A noter que cette part est encore plus élevée pour l'aire urbaine de Rennes (25,2%).

Ces emplois y sont particulièrement liés aux activités de recherche & développement (y compris universitaires), par exemple dans le domaine des composants électroniques et des équipements électriques.

Toutefois, des déficits relatifs (à la Bretagne et à la France métropolitaine) subsistent pour ce qui concerne les CFM dans les domaines de la culture et des loisirs.

Il convient de relever la forte proportion des emplois CFM dans les secteurs suivants :

- Le commerce pour les aires urbaines de Dinard et de Saint-Malo,
- La conception, recherche pour l'aire urbaine de Rennes,
- La culture et les loisirs pour les aires urbaines de Dinan et de Redon,
- La gestion pour toutes les aires urbaines, sauf celle de Rennes,
- Les prestations intellectuelles pour les aires urbaines de Rennes et de Redon.

Figure 90 : Structure de l'emploi CFM au lieu de travail pour le SUL de Rennes en 2009

	Commerce	Conception Recherche	Culture Loisirs	Gestion	Prestations Intellectuelles
AU de Dinan	10,7	7,8	15,2	49,9	16,5
AU de Dinard	16,9	11,0	11,3	46,5	14,3
AU de Fougères	12,6	18,2	8,7	47,9	12,6
AU de Redon	13,2	8,0	17,2	44,5	17,1
AU de Rennes	11,5	25,2	10,3	33,7	19,4
AU de Saint-Malo	15,5	6,5	12,1	49,9	16,0
AU de Vitré	12,9	18,2	13,2	47,5	8,2
Système Urbain Local de Rennes	11,9	23,3	10,5	35,6	18,7
Région Bretagne	11,3	19,2	12,2	39,5	17,9
France métropolitaine	12,0	20,5	11,3	39,2	17,0

Source : INSEE

Une main d'œuvre qualifiée La part de la population du Système Urbain Local de Rennes titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur était en 2009 de 28%, part nettement supérieure aux moyennes régionale et nationale (respectivement 23,2% et 24,5%). **Ce constat est un atout fort pour le territoire afin d'asseoir son développement économique.**

Rennes dispose d'une **riche offre de formation** (classes préparatoires aux grandes écoles, université, écoles d'ingénieurs, etc.). Il s'agit du 1^{er} pôle universitaire breton avec plus de 61 000 étudiants accueillis, soit la 8^{ème} ville universitaire de France en nombre d'étudiants.

Les trois aires urbaines de Fougères, Redon et Vitré présentent le plus faible taux de formation. Ce sont également celles dont le profil économique est le plus marqué par les activités de production, agricoles et industrielles. Ce caractère pourrait constituer à termes un facteur de fragilité économique et sociale.

Figure 91 : Part de la population de plus de 16 ans non scolarisée titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur (court ou long) en 2009

	Part en %
AU de Dinan	23,4
AU de Dinard	22,2
AU de Fougères	16,4
AU de Redon	18,5
AU de Rennes	30,8
AU de Saint-Malo	22,5
AU de Vitré	20,4
Système Urbain Local de Rennes	28,0
Région Bretagne	23,2
France métropolitaine	24,5

Source : INSEE

De grands établissements En 2011 le Système Urbain Local de Rennes comptait 5 établissements de plus de 1 000 salariés, représentant près de 12 300 emplois.

Parmi ces 9 établissements 2 sont dans le domaine des services (services financiers),

Le plus gros employeur était en 2011 la société PSA avec plus de 5 500 emplois.

La SVA (Société Vitreuse d'Abattage – Groupe Intermarché) représente également un impact économique fort pour le SUL de Rennes et la Bretagne où elle dispose de nombreux établissements.

Comparativement aux autres SUL, celui de Rennes n'accueille qu'un faible nombre de sièges sociaux d'entreprises importantes.

Figure 92 : Liste des établissements comptant plus de 1 000 salariés dans le Système Urbain Local de Rennes en 2011

Nom de l'établissement	Commune	Région	Effectifs 2011	Siège social	Secteur d'activité	Activités
PSA - Peugeot Citroën	Chartres de Bretagne	Bretagne	5 560		Industrie	Construction automobile
SNCF - Direction Régionale	Rennes	Bretagne	2 588		Services	Transport
Ste Vitreuse d'Abattage / Jean Rozé	Vitré	Bretagne	1 416	oui	IAA	Agro-alimentaire
Caisse Régionale Crédit Agricole	Saint Jacques de La Lande	Bretagne	1355	oui	Services	Banques
Crédit Mutuel ARKEA	Rennes	Bretagne	1 326		Services	Banques

Source : CCI AEF

Un pôle industriel catalyseur d'activités de services, d'innovation et de formation de haut niveau

Si l'activité industrielle n'est plus désormais génératrice d'une forte progression de l'emploi, elle reste un secteur moteur, à forte valeur ajoutée dont l'influence se fait sentir sur les autres domaines d'activité.

De nombreuses activités y sont implantées, d'où émergent 3 filières fortes, structurées par la conjonction de pôles de formation spécialisés, d'établissements de recherche publique et de diffusion de l'innovation associée à la présence d'entreprise de production et d'ingénierie :

- La construction mécanique,
- Les équipements électroniques et électriques,
- L'agroalimentaire.

Le SUL accueille également d'autres filières moins structurées comme les activités liées à l'environnement ou encore le pôle santé et biotechnologies s'appuyant sur la présence du CHU de Rennes.

La filière mécanique et automobile s'appuie sur un réseau d'établissements de formation et de recherche qui rassemble environ 1 000 étudiants et 500 chercheurs (Rennes 1, ENS, INSA, SUPELEC, Louis de Broglie, etc.).

Les entreprises industrielles comptent environ 23 000 salariés (PSA, Lear Corporation, Sanden, Delphi, Faurecia, Visteon, Valéo, etc.) et sont renforcées par la présence d'un tissu d'entreprises innovantes et de services d'ingénierie qui regroupent environ 4 000 emplois (Sanden, SPBT, Legris Autoline, ESTAR, etc.).

Les passerelles permettant le passage de l'innovation et de la technologie vers les entreprises et notamment les PME s'effectuent par le moyen d'un réseau structuré de diffusion et de soutien (pépinière Rennes Atalante, incubateur Energys, institut Maupertuis, plateforme Opase, Pôle de compétitivité ID4CAR).

La filière des équipements électroniques bénéficie de la présence d'organismes de formation et de recherche avec 5 200 étudiants et 2 000 chercheurs dans 35 laboratoires publics (IRISA, IETR, INRIA, ENST, IFSIC, ENS, SUPELEC, ENSAI, Rennes 1, etc.).

Les 3 000 emplois industriels (ST Microelectronics, Canon, Thales, Oberthur, etc.) sont soutenus par la présence 170 entreprises innovantes dans les services ou de centres de recherches et développement de grands groupes.

Le réseau de diffusion de l'innovation s'appuie également sur la présence du pôle de compétitivité « Images & Réseaux » (en relation avec Lannion).

La filière agro-alimentaire constitue un pôle de première importance au niveau national qui profite de la présence de près de 4 000 étudiants et 800 chercheurs (Agrocampus Ouest, EHESP, ENS Chimie, CEMAGREF, instituts du porc, des fromages, etc.)

Outre SVA déjà cité, 8 000 emplois se répartissent au sein des nombreuses entreprises du secteur des IAA qui constituent un débouché important pour l'agriculture régionale (Coopert, Lactalis, Entremont, Triballat, Kermené, etc.).

Celles-ci sont accompagnées par le réseau de transfert de technologie (Pôle agronomique de l'Ouest, Ouest, CBB Développement, pépinière Rennes Atalante, incubateur Energys, etc.) ainsi que sur le pôle de compétitivité « Valorial » (Lait, ovoproduits, viandes et produits dérivés, nutrition santé, process, etc.).

Une attractivité touristique très variée en fonction de la localisation des aires urbaines,...

... avec une prépondérance du tourisme d'affaires pour Rennes

Les aires urbaines qui composent le système urbain local de Rennes sont très diverses du fait de leur localisation, mais elles possèdent toutes un important patrimoine touristique, naturel ou culturel.

L'activité touristique y est située en premier lieu dans les zones littorales et les pôles urbains.

La situation littorale ou proche du littoral des aires urbaines de Dinan, Saint-Malo et Dinard en font des pôles touristiques importants en période estivale, mais fréquentés également plus régulièrement pour des activités de loisirs notamment par les résidents rennais.

Le bassin touristique littoral du SUL de Rennes enregistre plus de 4 000 emplois en moyenne, soit plus de 12% de l'emploi total.

La part des emplois touristiques dans les aires urbaines de l'intérieur du SUL de Rennes paraissent moins significatives : 4,2%. Toutefois elle représente près de 10 000 emplois.

La capacité d'accueil touristique des aires urbaines de l'intérieur comme celles de Vitré, Fougères et Redon est beaucoup plus restreinte que celle du littoral. Du fait de la taille de sa population et son dynamisme économique c'est l'aire urbaine de Rennes qui concentre la majorité des emplois touristiques de l'intérieur, essentiellement pour motif d'affaires.

Figure 93 : Part des nuitées du tourisme d'affaires dans l'hôtellerie en 2010

Bassin touristique	Nuitées d'affaires	Part des nuitées d'affaires (en %)
Rennes	705 200	70%
Fougères -Vitré	104 000	67%
Redon	83 800	61%
Dinan	73 700	35%
Saint-Malo - Dinard	231 700	19%

Source : Observatoire Tourisme Bretagne

Le tourisme d'affaires présente l'avantage d'une plus grande régularité dans l'année comparativement au tourisme littoral, plutôt estival.

Les palais des congrès et parcs d'expositions contribuent également de manière importante à l'animation touristique. L'aire urbaine de Rennes est bien sûr dotée de plusieurs infrastructures de congrès et d'expositions, mais les aires urbaines de taille moyenne s'équipent également. Ainsi par exemple, profitant de la qualité de son parc hôtelier et de sa situation littorale Saint-Malo a quasiment doublé en 2010 la capacité de son Palais du Grand Large.

Le SUL de Rennes comprend des sites touristiques majeurs. Parmi ceux-ci quelques lieux accueillent une fréquentation annuelle supérieure à 100 000 visiteurs :

- Grand Aquarium de Saint-Malo (367 000 visiteurs),
- Espace des Sciences de Rennes (150 000 visiteurs),
- Domaine de Trémelin à Iffendic près de Rennes (150 000 visiteurs),
- Château et parc zoologique de la Bourbansais à Pleugueneuc près de Dinan (146 000 visiteurs),
- Cobac Parc à Lanhélin près de Dinan (124 000 visiteurs),
- Chapelle Saint-Yves de Rennes (101 000 visiteurs),
- Château de Fougères (95 000 visiteurs).

Outre la programmation des salles de théâtre et d'opéra, notamment à Rennes, des festivals de renommée nationale prennent également place au sein des aires urbaines du système urbain local et contribuent à son attractivité résidentielle ou touristique : la route du Rock de Saint-Malo, et à Rennes les Tombées de la Nuit, les Trans'musicales, etc.

Organisation et fonctionnement du territoire

Le Système Urbain Local de Rennes, situé au nord-est de la région Bretagne, présente une organisation, un fonctionnement dicté notamment par sa situation géographique, son armature urbaine et ses attributs économiques.

Des liaisons interurbaines organisées en étoile autour de Rennes

Les réseaux de transports permettent d'assurer les liaisons vers les grandes métropoles françaises et internationales. Ils permettent aussi, à l'échelle du système urbain, la mise en cohérence du territoire et les échanges de proximité.

Avec des relations facilitées au sein des bassins d'emplois, et entre les différents pôles urbains, l'ensemble du système urbain local peut tirer profit du rayonnement et de l'attractivité de Rennes.

Le réseau routier de ce système urbain dispose d'une infrastructure de qualité. Il se structure en étoile à partir de Rennes. Les principaux axes sont :

- La RN12 reliant Rennes à Brest,
- La RN137 reliant Rennes à Nantes,
- La RN24 permettant d'assurer les liaisons vers Lorient et Vannes,
- La RN157 permet également les liaisons vers Paris via Le Mans, et l'A84 vers Caen et la Normandie.

Le territoire bénéficie d'un réseau routier exceptionnel dont 425 km sont à 2 x 2 voies sans péage. La plupart des communes se situent à moins de 10 mn d'une route performante et à moins d'une heure de Rennes.

Nantes et Saint-Brieuc sont à 1 h de Rennes, Le Mans et Caen à 1 h 30, Angers à 1 h 45, Brest à 2 h 30 et Paris à 3 h 15.

L'offre ferroviaire interurbaine présente également un profil en étoile autour de Rennes, vers Paris, Nantes, Châteaubriant et St-Brieuc/Brest.

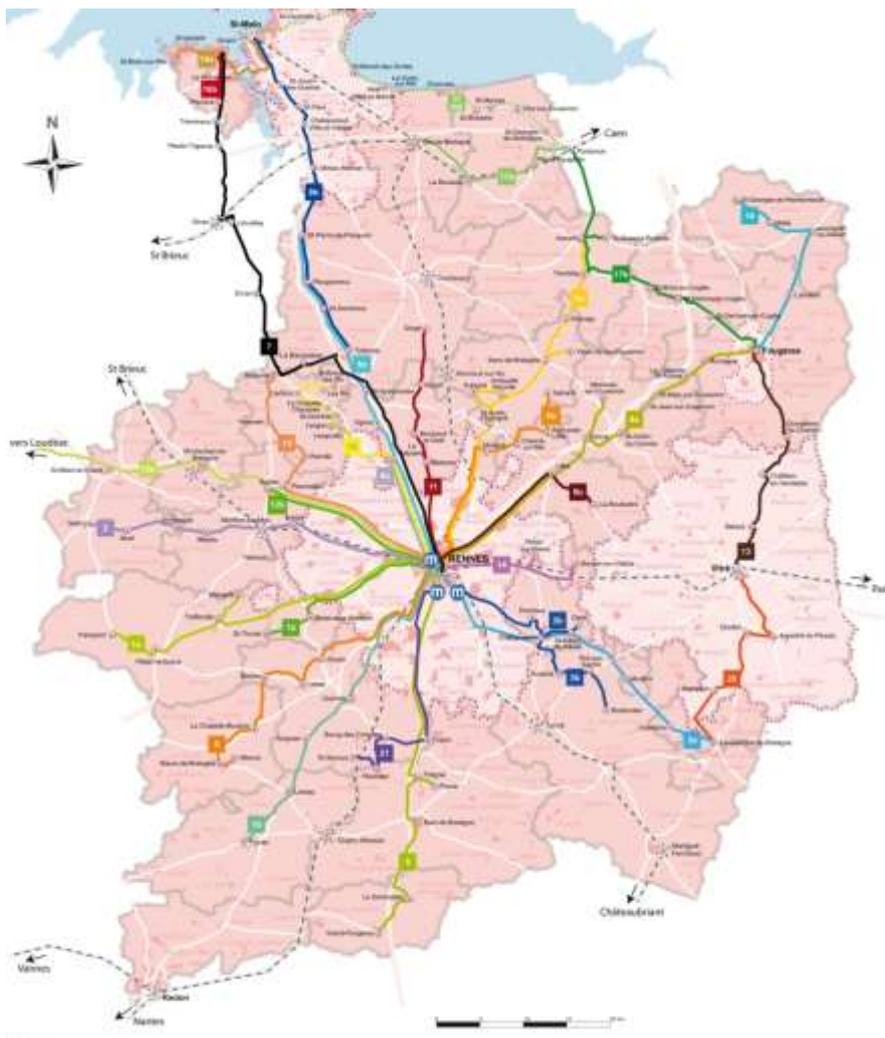
Le nœud ferroviaire de Rennes est toutefois complété par celui de Dol-de-Bretagne, au nord du SUL qui dessert les gares de Saint-Malo et de Dinan et permet de rallier Saint-Brieuc et Brest à l'ouest ou Caen à l'est.

L'offre de transports interurbains par cars est organisée par le réseau ILLENOO sous responsabilité du Département. Ce réseau assure le transport d'environ 15 000 personnes chaque jour, dont 9 000 scolaires.

Il est également organisé en étoile autour de Rennes et propose des lignes transversales, notamment entre Vitré et Fougères et vers le littoral, ou encore entre Saint-Malo et Dinard (voir carte ci-après).

Les acteurs locaux axent actuellement leur politique sur le développement durable du territoire avec pour objectif l'amélioration de l'offre de transports collectifs, assurant le maillage des différents territoires du SUL de Rennes.

Figure 94 : Réseaux de transports au sein du SUL de Rennes



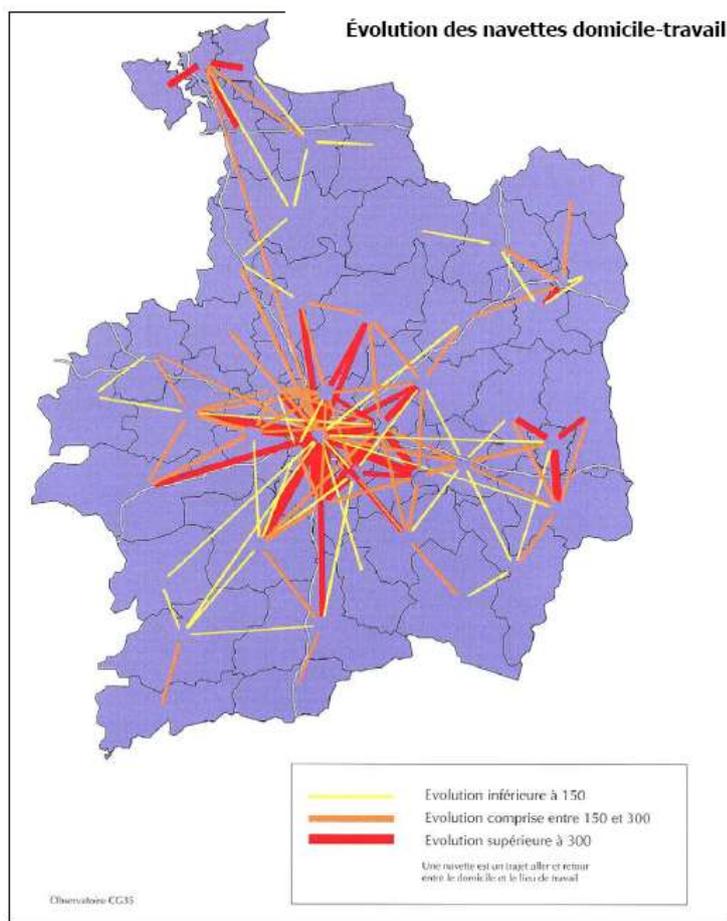
Source : Département d'Ille et Vilaine

Des flux domicile-travail fortement liés au pôle rennais, ... mais des pôles secondaires actifs dans le nord du SUL

Les flux domicile-travail entre aires urbaines témoignent de l'organisation du territoire et mettent en évidence la **forte attraction rennaise**, notamment en direction du sud. A l'est de Rennes, le pôle de vitré fait l'objet d'intenses relations avec zone d'influence rennaise.

Les bassins de Fougères et de Saint-Malo / Dinard sont un peu plus éloignés, au nord de l'aire urbaine de Rennes. Moins bien desservis par les infrastructures de transport, la densité des déplacements vers Rennes y est aussi plus modérée, mais elle s'est renforcée au sein même de ces deux bassins.

Figure 95 : Evolution des flux domicile travail



Source : Département d'Ille et Vilaine

Une importance des flux liés au caractère métropolitain de l'aire urbaine de Rennes

Toutefois, les déplacements pour motif Travail à partir du domicile, s'ils structurent fortement les flux journaliers, ne représentent que 15% des trafics.

Le reste, soit 85% des déplacements, est lié aux motifs Etudes, Achats et Loisirs, marquant ainsi la polyvalence de l'attraction rennaise qui polarise la plupart des déplacements.

Un territoire fortement ouvert vers l'extérieur avec des relations régionales très denses

La vie économique et sociale du SUL de Rennes est également très ouverte sur **un axe nord-sud, allant de Nantes à Saint-Malo**, aires urbaines avec lesquelles les relations sont fortes, tout comme d'ailleurs avec celle de Saint-Brieuc et Brest vers la pointe ouest bretonne.

Il convient de signaler l'importance des relations entre les deux pôles constitués par Rennes et Nantes.

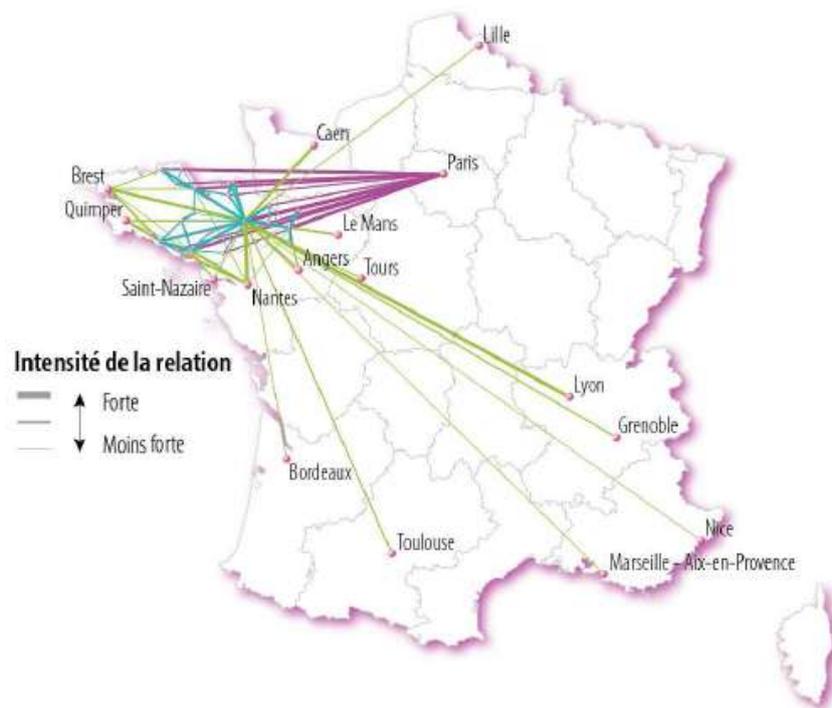
En effet, les aires urbaines de ces deux villes ont tendance à se rapprocher et les échanges s'amplifient : tous les jours on compte en moyenne 7 000 déplacements de ville à ville et plus de 250 sociétés pratiquent la double localisation. A l'horizon 2030, ces deux aires urbaines devraient gagner 400 000 habitants, répartis équitablement entre les deux villes.

Le système urbain local de Rennes est aussi intégré à l'économie mondiale et à l'économie de la connaissance. Il accueille près de 150 entreprises à capitaux étrangers qui regroupent 22 000 salariés et 15% des emplois sont liés à des entreprises exportatrices.

Il entretient enfin des relations très denses avec l'espace métropolitain Loire-Bretagne, et de façon générale avec les principales aires urbaines du quart nord-ouest du territoire national.

Mais au-delà, les liens sont majeurs avec Paris, et avec d'autres métropoles françaises (Lyon, Marseille, Lille, Toulouse, Bordeaux).

Figure 96 : Relations du système urbain de Rennes avec les autres aires urbaines françaises



Source : DATAR, 2012

Les points à retenir :

- **Le Système Urbain Local de Rennes est situé au nord-est de la Bretagne, en marge du territoire national.** Il compte près de 885 000 habitants (données 2008), soit 30% de la population régionale. L'aire urbaine de Rennes, avec 655 000 habitants, représente 75% de la population du SUL.
- **Les aires urbaines de Rennes et de Vitré profitent principalement des gains de population** du fait de leur attractivité économique. Pour l'aire urbaine de Rennes le rythme soutenu de sa croissance démographique est entretenu en partie du fait de son pôle universitaire et de la qualité des services métropolitains qu'elle propose (cadre et qualité de vie). De ce fait, les générations s'équilibrent, la part des « moins de 20 ans » y étant supérieure à celle des « 60 ans et plus ».

Toutefois, cette croissance s'accompagne dans la plupart des aires urbaines d'un processus d'étalement urbain générateur de nombreux dysfonctionnements.

- **Avec près de 410 000 emplois en 2009**, le Système Urbain Local de Rennes représente 24% des emplois régionaux. Les activités productives, agricoles et industrielles, y sont fortement représentées au côté des activités de services et notamment de haute technologie. **C'est ce qui donne un profil très diversifié à ce SUL**, profil très proche de celui constaté au niveau national.

La part des Cadres des Fonctions Métropolitaines (CFM) dans l'emploi total y est supérieure à la moyenne régionale et proche du niveau national (9,3% contre respectivement 6,8% et 9,3%), avec des domaines comme la conception et recherche bien représentés.

Toutefois, la diversification des secteurs industriels et commerciaux n'est pas encore suffisante tout comme le nombre de sièges sociaux d'entreprises significatives.

- **L'activité touristique est principalement localisée sur le littoral (hébergements et activités liées à la mer)**, Au sein des aires urbaines de Saint-Malo et de Dinard.

Les territoires de « l'intérieur » et surtout l'aire urbaine de Rennes proposent également de nombreuses manifestations culturelles et un patrimoine qui attirent également un grand nombre de visiteurs.

Mais les capacités d'accueil hôtelières y sont encore trop faibles du fait notamment d'une activité plutôt de loisirs (sans hébergement) et d'une organisation de congrès encore modeste.

- **Le Système Urbain Local de Rennes forme un système urbain polycentrique articulé autour de l'aire urbaine de Rennes** mais disposant de pôles secondaires actifs maillés, surtout dans l'est et le sud. Les aires urbaines situées dans la partie nord-est sont moins densément reliées, mais elles disposent d'une attractivité propre.

- Même s'il dispose d'une accessibilité aérienne réduite, **le SUL de Rennes entretient par ailleurs, dans différents domaines, d'importantes relations avec les principales aires urbaines du grand quart nord-ouest du territoire national, avec Paris et d'autres métropoles françaises.**

4.2 - Enjeux d'aménagement du territoire du Système Urbain Local de Rennes

Enjeux de développement économique

Conforter la dynamique économique de long terme

L'un des enjeux de Rennes réside dans **le renforcement de l'économie industrielle et productive, notamment pour les domaines de l'automobile et de l'électronique** en :

- Favorisant un environnement propice à l'installation de nouvelles entreprises,
- Accompagnant la création et la reprise d'entreprises,
- Prenant appui sur les fonctions de recherches et de développement.

L'accompagnement de la mutation des secteurs productifs doit être assuré afin de concilier le maintien d'une valeur ajoutée sur le territoire et d'éviter les délocalisations d'entreprises.

Poursuivre la diversification de l'économie et son insertion dans les grands réseaux de communication

L'économie du SUL de Rennes s'est diversifiée.

Les technologies de l'information et de la communication se sont développées, notamment en lien avec les activités traditionnelles de l'automobile et de l'électronique.

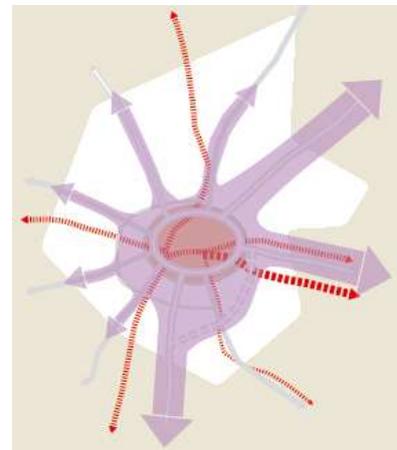
Il en est de même pour les secteurs de l'environnement, de la santé et des biotechnologies (dont les biotechnologies marines) qui ont aussi un impact sur les activités agro-alimentaires, l'agriculture et la pêche.

Différents leviers doivent être mis en place afin de **poursuivre la diversification de l'économie** :

- Investir dans le développement de « l'économie de la connaissance », en favorisant les synergies entre connaissance et entreprises,
- Stimuler l'innovation et intensifier le développement économique pour affirmer le territoire au niveau européen,
- Développer les emplois tertiaires de haut niveau, mais aussi en valorisant l'économie résidentielle (services aux particuliers, le commerce, l'artisanat, etc.) génératrice d'emplois,
- Développer et diversifier l'activité touristique pour satisfaire aux attentes actuelles et attirer de nouvelles clientèles (tourisme actif, vert ou patrimonial, etc.),
- Développer les emplois liés aux domaines de la culture, du divertissement et des loisirs pour répondre à la demande croissante dans ce domaine.

Une attractivité économique qui se développe, se renforce au cœur des réseaux de communication

(PADD - SCOT du pays de Rennes)



S'appuyer sur l'économie de la connaissance

La capacité de développement de l'économie de demain repose sur la recherche, l'innovation, la formation et sur les relations entre ces trois composantes.

L'un des enjeux du SUL de Rennes repose sur son investissement dans la matière grise en vue de développer de nouveaux champs économiques, porteurs de croissance et de valeur ajoutée.

Il s'agira de s'appuyer sur :

- L'appareil d'enseignement supérieur et de recherche figurant en bonne place nationale, grâce à la combinaison Université – Grandes Ecoles – centres de recherche,
- Des pôles de compétitivité ID4CAR pour les technologies liées à l'automobile ou encore « Images & Réseaux » pour les TIC,
- Le technopôle Rennes-Atalante, deuxième de province par sa taille, misant sur le croisement de l'économie et de la recherche,
- Les différents organismes et dispositifs de transfert de technologies afin de faire profiter les différents bassins du SUL de Rennes du dynamisme de l'agglomération métropolitaine rennaise.

Maîtrise des évolutions démographiques et d'emploi

Accueillir de manière équilibrée un nombre accru d'habitants

Le territoire du SUL de Rennes connaît une dynamique démographique qui le conduira à poursuivre sa croissance pour une vingtaine d'années encore.

Ce phénomène est dû à la conjonction de soldes naturels et migratoires très positifs. Mais il induit de graves risques de déséquilibre quant à la mixité de l'habitat, la production de logements et la maîtrise foncière.

C'est le modèle d'une organisation territoriale choisi jusqu'alors, la ville-archipel qui pourrait être remis en cause.

Pour cela il conviendra de penser autrement les formes urbaines, de sorte à mettre en perspective un modèle de peuplement plus économe en espace, avec un moindre étalement de l'urbanisation et une moindre consommation de foncier.

Anticiper les besoins très divers de population

Contrairement au reste de la Bretagne, les projections démographiques de l'INSEE, à l'horizon 2030 montrent que le pays de Rennes maintiendrait une part de « moins de 20 ans » toujours supérieure à celle des « plus de 60 ans ».

Dans ce contexte, la part des plus âgés serait plus affirmée, la proportion des « plus de 80 ans » doublant. Ce relatif vieillissement de la population doit être anticipé afin de pouvoir répondre au mieux à de nouveaux besoins.

Toutefois, la proportion des plus jeunes restant stable, il conviendra de pouvoir répondre à toutes les demandes qui pourraient s'exprimer parfois de manière contradictoire.

Rendre plus attractives les villes-centre et les aires urbaines du nord du SUL de Rennes

La capacité pour le territoire à continuer à attirer de nouvelles populations, notamment d'âge actif, est déterminante.

Pour ce faire, il faut **conforter le cœur de métropole de Rennes** autour des fonctions centrales et des grands équipements.

Celle-ci pourra alors constituer un moteur de la dynamique démographique pour les aires urbaines environnantes.

Les projections réalisées par l'INSEE à l'horizon 2030 montrent que les aires urbaines de Redon et Vitré pourront bénéficier d'une évolution favorable en termes d'emplois et de population, au sein d'un arc très dynamique allant de Vannes/Auray jusqu'à Rennes.

Par contre l'enjeu de diffusion de la dynamique métropolitaine est essentiel pour les aires urbaines du nord du SUL, celles de Fougères, Saint-Malo, Dinard et Dinan qui devraient voir leur population et leur bassin d'emploi décliner.

La poursuite d'un développement équilibré, « en archipel » sur un territoire élargi à l'ensemble du SUL de Rennes, sera également conditionnée par une meilleure accessibilité à ces différents espaces et une meilleure connexion aux grands réseaux de communication.

Organisation et fonctionnement du territoire

Mieux structurer son espace métropolitain pour renforcer le rayonnement national et international de Rennes

En termes d'indicateurs de métropolisation, les performances constatées au niveau national et européen, placent l'aire urbaine de Rennes à un niveau supérieur de celui attendu du fait de son poids démographique.

Toutefois, face à la compétitivité accrue entre territoires, Rennes doit renforcer les coopérations déjà engagées avec d'autres agglomérations.

Un des enjeux consiste à favoriser les synergies reposant sur la dynamique des deux capitales régionales que sont Rennes et Nantes.

Mais c'est aussi **la complémentarité entre les différents systèmes urbains de niveau régional de l'espace métropolitain Loire-Bretagne** qui permettra au SUL de Rennes de s'affirmer sur la scène européenne et d'atteindre une masse critique, afin d'attirer les fonctions métropolitaines majeures, notamment dans le domaine de la technologie et de l'innovation.

Pour cela Rennes doit structurer son propre espace métropolitain et renforcer les liens au sein de son système urbain, avec Dinan, Dinard, Fougères, Redon, Saint-Malo et Vitré pour assoir son offre globale notamment en matière de fonctions métropolitaines.

Maîtriser la périurbanisation

La consommation croissante des espaces, notamment pour répondre à une demande d'urbanisation et de développement économique, pose la question de l'usage des sols.

Il convient de **limiter les consommations foncières afin de contenir le processus d'étalement urbain.** La maîtrise de l'étalement urbain passe par :

- Une consommation d'espaces moindre afin de préserver les espaces naturels et agricoles,
- La maîtrise du développement de l'urbanisation du littoral,
- Le renforcement de l'agglomération rennaise, des centres urbains structurants et des bourgs.

Préserver l'activité agricole

Un enjeu fort du SUL de Rennes réside dans le maintien de l'activité agricole, celle-ci est un élément de l'identité de ce territoire ainsi que de son dynamisme économique.

Or, l'activité agricole subit de fortes pressions, notamment pour les activités économiques et immobilières :

- Dans les espaces situés sur le littoral,
- Dans les espaces périurbains.

La réduction de la consommation foncière par l'habitat au bénéfice du maintien des terres agricoles constitue donc un enjeu fort, car la présence d'activités agricoles significatives, avec des productions diversifiées, et porteuses d'une image forte et reconnue est un atout qu'il faut se donner les moyens de préserver.

Il s'agira donc de protéger l'espace agricole, notamment périurbain, des extensions urbaines, à travers une maîtrise forte de l'urbanisation, et une utilisation optimale des espaces déjà urbanisés et prévus pour les extensions urbaines.

Les enjeux d'accessibilité et de mobilité

Les enjeux territoriaux évoqués ci-dessus doivent être mis en regard des enjeux de mobilité, de sorte à répondre aux deux questions suivantes :

- Comment les enjeux de mobilité peuvent-ils contribuer à répondre aux enjeux de territoire ?
- Dans quelle mesure le mode ferroviaire peut-il répondre aux enjeux d'aménagement du territoire ?

Enjeux d'accessibilité aux échelles européenne, nationale et régionale

L'accessibilité d'un territoire reste un enjeu déterminant puisqu'elle conditionne l'attractivité démographique et économique.

L'élargissement récent de l'Europe, qui voit se déplacer son centre de gravité davantage à l'Est, excentre le territoire Loire-Bretagne et le SUL de Rennes des grands couloirs de transports terrestres européens et des euros-métropoles de l'Union Européenne.

Dans ce contexte, la situation « périphérique » de Rennes rend nécessaire d'augmenter la qualité et la performance des infrastructures la reliant à « l'épine dorsale » européenne.

L'accessibilité de la métropole et sa connexion aux grands réseaux est une des conditions de son existence à l'échelle européenne, c'est pourquoi les grandes infrastructures de transports (ports, aéroports) et les réseaux (ferrés et routiers) de communication rapides sont fondamentaux.

Ils doivent permettre une réduction des temps d'accès aux autres territoires, et une amélioration de la performance des principales infrastructures de transports et de communications.

Deux enjeux majeurs apparaissent auxquels il convient de répondre simultanément pour un aménagement équilibré du territoire :

- **Développer les grandes infrastructures de déplacement concourant à l'amélioration de l'accessibilité de la façade atlantique par rapport au cœur géographique de l'Europe.**

- **Améliorer l'accessibilité de la métropole, porte d'entrée du Système Urbain Local, et la structurer par les transports collectifs.**

Pour y répondre il conviendra de :

- **Développer la desserte aérienne** du territoire en s'appuyant sur :
 - La réalisation d'une plate-forme aéroportuaire à Notre-Dame-des-Landes, entre Nantes et Rennes, à condition de prévoir une liaison performante, routière et ferroviaire, depuis Rennes,
 - Le « *city airport* » de Rennes–Saint-Jacques, situé dans le cœur de métropole ; essentiellement positionné sur les segments « affaires » et « fret », il doit cependant développer des liaisons aériennes de type « low-cost » favorables à l'activité touristique.
- **Développer le réseau ferroviaire**, avec notamment le réseau Grande Vitesse :
 - La mise en service de la LGV Bretagne – Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes, qui représentera un gain de temps relatif sur la liaison avec Paris,
 - La réalisation d'un « barreau TGV » au sud de l'Île-de-France est nécessaire pour assurer une véritable interconnexion avec les réseaux à grande vitesse transeuropéens.
 - L'amélioration des liaisons ferroviaires inter-régionales notamment entre Rennes, Quimper, Brest et Nantes afin de stimuler les interactions et les activités économiques entre ces pôles bretons.
- **Maintenir l'accessibilité des ports bretons, dont celui de Saint-Malo** qui permettent des liaisons régulières avec les hubs du Havre, Anvers et Rotterdam et contribuent à la compétitivité du tissu économique du territoire du SUL de Rennes. Favoriser également les liaisons fluviomaritimes alternatives à la route.
- **Améliorer des liaisons routières rapides** ainsi que les infrastructures de transit au droit des principales agglomérations du SUL de Rennes de sorte à mieux intégrer la façade atlantique dans les échanges européens. Cela demande également l'achèvement de la liaison entre Rennes et Angers à 2x2 voies.
- **Elargir l'accès au très haut débit** afin de maintenir sur le territoire les établissements de recherche en position de tête de réseaux internationaux ainsi que pour favoriser l'installation d'entreprises, notamment les plus innovantes.

Enjeux de renforcement des liaisons entre les aires urbaines du SUL de Rennes

- **L'offre routière** répond globalement à la demande de déplacements. Il reste toutefois à **poursuivre la réalisation de la liaison routière à 2x2 voies entre Rennes et Redon ainsi que le renforcement de l'axe Dinan-Dol et Dol-Fougères.**
- **Dans le cadre du plan de rénovation du réseau ferré, la modernisation de la ligne entre Dol-de-Bretagne et Dinan** devrait améliorer les dessertes du nord du SUL de Rennes.
- La mise en place du cadencement et la réalisation des pôles d'échanges multimodaux renforceront l'offre ferroviaire ainsi que la création de nouvelles haltes ferroviaires dans les agglomérations.
- **Améliorer la compétitivité des transports collectifs routiers**, en leur donnant la priorité sur les principaux axes à fort trafic, et en contenant l'espace réservé à la voiture et les vitesses autorisées.
- **Améliorer l'interconnexion des réseaux urbains et interurbains**, en fiabilisant les correspondances et en s'appuyant sur les pôles d'échanges.

Enjeux de la mobilité à l'échelle des aires urbaines

Le fait d'assurer une bonne cohérence entre urbanisation / services-équipements / transports permet la production d'un espace plus « économe » en déplacements. Pour cela il conviendra de :

- **Densifier les espaces desservis par les transports en commun** (TC et TCSP).
- **Urbaniser prioritairement les espaces déjà desservis par les TC.**
- **Développer des pôles d'échanges multimodaux** qui constitueront des vecteurs d'aménagement du tissu urbain.

Les points à retenir :

En synthèse, les enjeux territoriaux au niveau du SUL de Rennes s'établissent ainsi :

- **Favoriser le renforcement de la diffusion de l'innovation et des technologies dans les secteurs productifs structurant l'économie du territoire** (automobile, électronique), **tout en accompagnant la diversification déjà engagée** avec les filières agro-alimentaires, celles de l'environnement, les biotechnologies et la santé et **en confortant également le maintien des activités agricoles et halieutiques,**
- **Consolider les fonctions métropolitaines de l'aire urbaine de Rennes au sein de l'espace Loire-Bretagne, et ce au service des différents pôles de son système urbain local.**
- **Pour cela, améliorer encore l'attractivité du SUL de Rennes en poursuivant son organisation en villes-archipels où les différents territoires disposent d'une dynamique propre, avec une diversification de leurs activités touristiques et culturelles et une attention accrue au cadre de vie proposé.**

Ces enjeux territoriaux sont pour la plupart intrinsèquement liés à la qualité des dessertes par les infrastructures de transports, à la qualité de l'irrigation d'un territoire ouvert sur les dimensions, régionale, nationale et internationale.

5 – Coup de projecteur sur le Système Urbain Local de Nantes

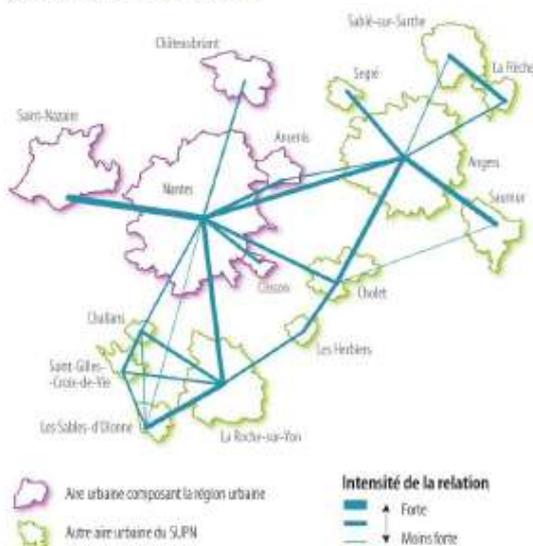
5.1 – Portrait du Système Urbain Local de Nantes

Le **Système Urbain Local (SUL)** de Nantes est composé de 5 aires urbaines (cf. figure ci-dessous) :

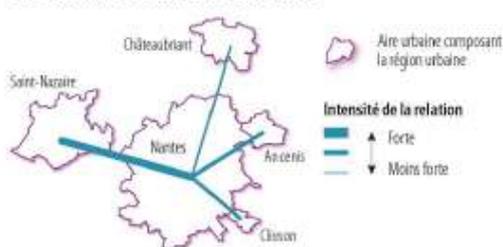
- Nantes,
- Saint-Nazaire,
- Châteaubriant,
- Ancenis,
- Clisson.

Figure 97 : Le Système Urbain Local de Nantes

Le système urbain local de Nantes dans son système interurbain régional



Le système urbain local de Nantes



Source : DATAR

"Ni tout à fait terrienne, ni tout à fait maritime, ni chair ni poisson.
Juste ce qu'il faut pour faire une sirène..."

Julien Gracq - *La forme d'une ville (au sujet de Nantes)*

Le Système urbain local de Nantes se situe à l'ouest d'une Europe qui s'élargit vers l'est, sur la façade atlantique. Il bénéficie d'une ouverture à la fois sur la mer, et sur l'espace national au travers notamment de l'axe de la Loire.

A une échelle plus locale, le SUL de Nantes s'inscrit dans un site estuarien, associant notamment les agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire au sein d'un espace qui s'étend sur les deux rives de la Loire. S'ensuit un potentiel maritime, tant pour le fret que pour les activités nautiques.

Cette situation excentrée, longtemps considérée comme pénalisante, à l'écart des grands courants européens, se conjugue avec une situation de ville-porte, ouverte sur la mer, constituant un atout à faire valoir et à positiver.

La situation de la métropole sur la façade maritime, dans un espace peu dense, un environnement valorisant et à l'écart des grandes concentrations urbaines ou des grands flux, est un facteur d'attractivité au travers d'un cadre de vie de qualité. Ce positionnement littoral est attractif pour les actifs, le tourisme, les entreprises, les retraités, ...

Plus le SUL de Nantes sera visible et lisible, plus il pourra prétendre accueillir les sièges sociaux des grandes entreprises, attirer des chercheurs, développer des activités de conception et de direction qui ont un effet d'entraînement sur les activités de production et de services.

En dépit de son positionnement excentré, le SUL de Nantes bénéficie d'une relativement bonne accessibilité. Celle-ci demeure cependant perfectible, avec la nécessité de développer des liaisons inter-régionales de sorte à mutualiser les ouvertures sur l'Europe à l'échelle interrégionale. **Le SUL de Nantes doit pouvoir s'insérer dans les flux nationaux et internationaux en s'appuyant sur de grands projets structurants.**

Le territoire est desservi par :

- **Plusieurs autoroutes ou axes routiers** structurants permettent d'accéder au périphérique nantais : l'autoroute A11 (en direction d'Angers, puis Paris), l'autoroute A83 (vers Niort, Bordeaux, Poitiers et Limoges), la RN165 (vers Quimper et Brest) et la RN137 (vers Rennes et Caen).
- **La LGV Atlantique** (en provenance de Paris en 2h, Lyon, Marseille, Lille ou Strasbourg), et les lignes principales conduisant vers le sud (Vendée, Bordeaux) et vers l'ouest (La Baule et la région Bretagne).
- **Le Grand Port maritime de Nantes – Saint-Nazaire**, quatrième port français (1er port agro-alimentaire, 1^{ère} place de négoce de bois, 1^{er} premier port de la façade Atlantique en France). Il traite annuellement environ 33,6 millions de tonnes (chiffre 2008) de marchandises (dont 77 % d'hydrocarbures). Le terminal méthanier de Montoir est le plus important d'Europe.
- **L'aéroport Nantes Atlantique**, situé au sud-ouest de l'agglomération (3,2 millions de passagers en 2011), offre une bonne accessibilité à l'ensemble du territoire national. A noter le **projet d'aéroport du Grand Ouest**, qui a fait l'objet le 10 février 2008 d'un décret d'utilité publique sous réserve que cet aéroport soit de haute qualité environnementale. Celui-ci pourrait permettre une augmentation du nombre de dessertes directes vers les capitales européennes en mutualisant les clientèles de Nantes et de Rennes.

Démographie

Une population concentrée à près de 80% dans l'aire urbaine de Nantes

Le Système Urbain Local de Nantes enregistrait une population de plus de **1,1 million d'habitants en 2008**, soit plus de 31% de la population régionale.

Le Système Urbain Local de Nantes est fortement structuré autour des aires urbaines de Nantes (77% de la population) et de Saint-Nazaire (18% de la population).

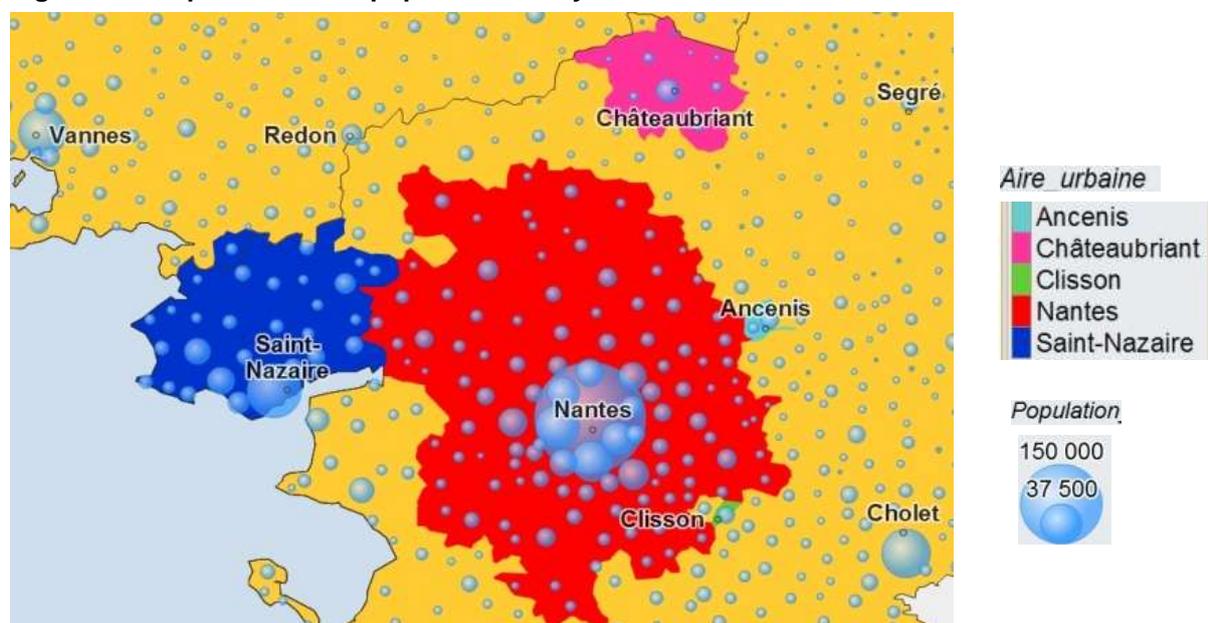
L'aire urbaine de Nantes occupe le huitième rang des plus grandes aires urbaines de France métropolitaine, derrière Bordeaux et Nice mais devant Strasbourg et Grenoble.

Figure 98 : Population totale du Système Urbain Local de Nantes en 2008

	Nombre d'habitants en 2008	Répartition en %
AU d'Ancenis	10 156	0,9
AU de Châteaubriant	24 200	2,2
Commune de Clisson	6 739	0,6
AU de Nantes	854 807	77,5
AU de Saint-Nazaire	207 559	18,8
Système Urbain Local de Nantes	1 103 461	100
Région Pays de la Loire	3 510 170	-
France métropolitaine	62 134 866	-

Source : INSEE

Figure 99 : Répartition de la population du Système Urbain Local de Nantes en 2008



Source : Espace cartographique de l'Observatoire des territoires

Une croissance démographique soutenue, et un vif processus d'étalement urbain

Le Système Urbain Local de Nantes enregistre une croissance démographique soutenue (+1,03 %/an en moyenne sur la période 1999-2008), supérieure aux moyennes constatées à l'échelle régionale (+0,95%/an) et nationale (+0,67%/an).

L'aire urbaine de Nantes enregistre une des plus fortes augmentations de population sur la période 1999-2008 (+1,06 % / an en moyenne), dans la continuité du rythme de croissance enregistré au cours de la période 1990-1999.

Sur le reste du territoire, **les aires urbaines de Saint-Nazaire, Clisson, Ancenis profitent d'une forte augmentation de population** sur la période 1999-2008, et notamment d'un fort regain de croissance par rapport à la période intercensitaire précédente. **L'aire urbaine de Châteaubriant renoue depuis 1999 avec un gain de population**, après une période de diminution de son nombre d'habitants.

Solde migratoire et solde naturel participent à parts égales à la croissance de la population. Depuis 1999, la pression due au solde migratoire s'exerce sur l'ensemble du SUL et de façon accentuée sur le littoral et les territoires périurbains. Cette pression est liée aux différents marchés de l'habitat (prix, offre, disponibilité foncière).

Le cadre de vie de la métropole nantaise convainc la population de s'y installer. 68 km de plages, la Loire sur 110 km, des zones humides remarquables, la diversité des paysages mais aussi les équipements pour les mettre en valeur, le patrimoine et la vie culturelle attirent aussi bien une population permanente que de nombreux touristes.

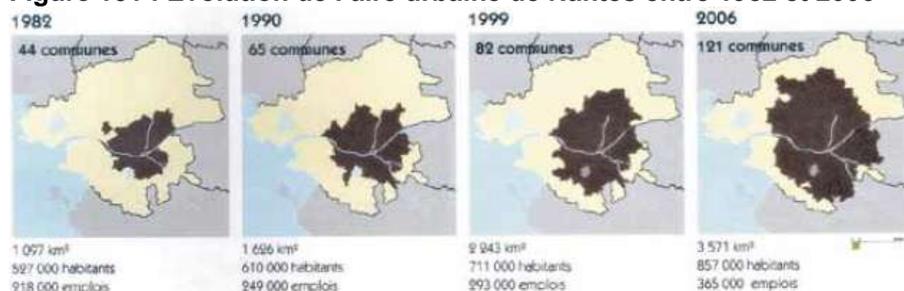
Depuis le début des années 1980, on assiste à un vif processus d'étalement urbain, autour de Nantes et dans une moindre mesure autour de Saint-Nazaire. Les surfaces urbanisées se sont fortement étendues, sous la double poussée démographique et économique. Les mobilités se sont multipliées, l'aire d'influence de Nantes s'est considérablement élargie dans un rayon de 30 à 40 kilomètres, illustrant le découpage croissant entre lieu de résidence et localisation des emplois ; le constat pour Saint-Nazaire est le même. Sous l'effet de ce développement urbain, l'urbanisation se traduit par une morphologie en tâches d'huile, le long des axes de transport ; et ce au détriment de l'agriculture périurbaine.

Figure 100 : Evolution de la population du Système Urbain Local de Nantes entre 1990 et 2008

	1990	1999	2008	TCMA 90-99	TCMA 99-08
AU d'Ancenis	9 258	9 497	10 156	0,28%	0,75%
AU de Châteaubriant	23 833	22 940	24 200	-0,42%	0,60%
Commune de Clisson	5 495	5 932	6 739	0,85%	1,43%
AU de Nantes	707 153	777 121	854 807	1,05%	1,06%
AU de Saint-Nazaire	183 777	190 849	207 559	0,42%	0,94%
Système Urbain Local de Nantes	929 516	1 006 339	1 103 461	0,89%	1,03%
Région Pays de la Loire	3 059 112	3 222 784	3 510 170	0,58%	0,95%
France métropolitaine	56 615 155	58 520 688	62 134 866	0,37%	0,67%

Source : INSEE

Figure 101 : Evolution de l'aire urbaine de Nantes entre 1982 et 2006



Source : AURAN

Une population jeune, mais une tendance au vieillissement

La structure par âge de la population du Système Urbain Local de Nantes en 2009 est globalement plus jeune que celle de la population nationale et régionale (cf. tableau ci-après) :

- 26% de moins de 20 ans ;
- 54% de 20-59 ans ;
- 20% de 60 ans et plus.

Le rapport intergénérationnel est favorable au territoire : la part des « moins de 20 ans » reste sensiblement supérieure à celle des « 60 ans et plus ».

L'aire urbaine de Nantes, de par ses caractéristiques urbaines, bénéficie d'une population relativement jeune. La commune de Clisson présente des caractéristiques comparables.

Les aires urbaines de Saint-Nazaire, Châteaubriant et Ancenis enregistrent une population plus âgée : la part des « 60 ans et plus » est respectivement de 26,0%, 24,7% et 24,6%.

Les tendances au vieillissement de la population, observées à l'échelle nationale, se vérifient également à l'échelle du territoire du SUL de Nantes. Les 60 ans et plus représentent, en 2008, 20% de la population du SUL de Nantes ; cette part sera portée à 30% en 2030.

Figure 102 : Structure de la population par âge (en %) du Système Urbain Local de Nantes en 2009

	moins de 20 ans	entre 20 et 59 ans	60 ans et plus
AU d'Ancenis	24,3	51,1	24,6
AU de Châteaubriant	25,5	49,9	24,7
Commune de Clisson	25,5	53,3	21,2
AU de Nantes	26,4	55,0	18,6
AU de Saint-Nazaire	23,8	49,8	26,4
Système Urbain Local de Nantes	25,8	53,9	20,3
Région Pays de la Loire	25,5	51,8	22,7
France métropolitaine	24,5	52,9	22,6

Source : INSEE

Economie

La grande majorité des emplois localisés sur l'aire urbaine de Nantes

Le Système Urbain Local de Nantes compte plus de 500 000 emplois en 2009, soit plus du tiers des emplois régionaux (cf. tableau ci-après). **La grande majorité des emplois du Système Urbain Local de Nantes est localisée sur l'aire urbaine de Nantes (77,7% des emplois) qui compte 392 000 emplois** ; celle-ci est relayée par Saint-Nazaire (17,0% des emplois).

Le Système Urbain Local de Nantes a enregistré sur la période 1999-2009 une augmentation moyenne annuelle de ses emplois de +2,2%, soit une augmentation très nettement supérieure aux données nationales et régionales (respectivement +1,2%/an et +1,5%/an en moyenne sur cette même période). Cette dynamique s'appuie sur l'attractivité du positionnement littoral et sur la présence d'une métropole. L'emploi a crû plus vite que la population sur la période récente. Le développement de la résidentialisation est porteur de dynamiques économiques induites.

Hormis Châteaubriant qui présente un moindre dynamisme, chacune des aires urbaines du SUL profite de dynamiques d'emploi très favorables.

L'aire urbaine de Nantes a enregistré sur la période 1999-2009 une augmentation du nombre d'emplois très importante (+2,27%/an en moyenne, soit près de 80 000 emplois supplémentaires sur la période).

Figure 103 : Emploi total du Système Urbain Local de Nantes en 1999 et 2009

	1999	2009	TCMA 99-09
AU d'Ancenis	8 305	11 191	3,03%
AU de Châteaubriant	10 145	11 057	0,86%
Commune de Clisson	3 122	3 836	2,08%
AU de Nantes	313 157	392 064	2,27%
AU de Saint-Nazaire	72 614	86 233	1,73%
Système Urbain Local de Nantes	407 343	504 380	2,16%
Région Pays de la Loire	1 276 353	1 483 198	1,51%
France métropolitaine	22 800 731	25 718 171	1,21%

Source : INSEE

Un profil économique équilibré

Le SUL de Nantes présente un profil économique diversifié et équilibré avec une répartition par branches d'activités voisine de la moyenne nationale, et globalement plus tertiaire que la moyenne régionale.

L'analyse de l'emploi au lieu de travail du Système Urbain Local de Nantes apporte les enseignements suivants :

- Une part d'emplois dans l'agriculture inférieure à celle observée à l'échelle régionale (2,1% contre 4,7%),
- Une industrialisation conforme à la moyenne nationale mais moindre qu'en moyenne régionale (14,0% de ses emplois contre respectivement 13,9% en France métropolitaine et 17,7% en région Pays de la Loire),
- **Une forte part d'emplois tertiaires**, notamment dans les commerces, transports et services divers (76,8% contre 64,7% en région Pays de la Loire).

Au sein du SUL, les aires urbaines présentent des profils particulièrement contrastés :

- Agricole et industriel à Châteaubriant
- Industriel à Ancenis et Saint-Nazaire
- Industriel avec commerces et services à Clisson
- Tertiaire à Nantes

La complémentarité des fonctions des différents espaces (industriels, tertiaires dont public, résidentiel, ..) assure au SUL un équilibre remarquable.

Ses secteurs d'excellence traditionnels (construction navale, aéronautique, agroalimentaire) ne sont plus désormais ceux qui tirent le développement.

Le SUL de Nantes affiche un certain nombre de points faibles : absence de pôles d'excellence reconnus (hormis la construction navale), faible rayonnement de la recherche, sous-représentation des centres de décision. Un certain nombre de secteurs émergents (informatique, logistique) n'ont pas encore de visibilité à l'international.

Figure 104 : Structure de l'emploi au lieu de travail selon le type d'activités du Système Urbain Local de Nantes entre 1999 et 2009 (en %)

	1999				
	Agriculture	Industrie	Construction	CTSD	APESAS
AU d'Ancenis	0,7	33,9	5,5	40,0	19,9
AU de Châteaubriant	6,7	28,5	5,2	32,0	27,6
Commune de Clisson	1,9	26,1	8,9	39,7	23,3
AU de Nantes	3,3	15,2	5,7	45,6	30,2
AU de Saint-Nazaire	2,6	22,4	7,5	40,7	26,8
SUL de Nantes	3,2	17,3	6,0	44,2	29,2
Région Pays de la Loire	6,7	21,9	6,7	37,3	27,4
France métropolitaine	4,0	17,9	5,9	43,1	29,1

	2009				
	Agriculture	Industrie	Construction	CTSD	APESAS
AU d'Ancenis	0,4	29,0	7,0	43,2	20,5
AU de Châteaubriant	5,6	24,8	6,3	33,6	29,7
Commune de Clisson	1,2	19,6	7,0	46,9	25,2
AU de Nantes	2,2	11,9	6,9	49,4	29,6
AU de Saint-Nazaire	1,6	19,8	8,2	42,2	28,3
SUL de Nantes	2,1	14,0	7,2	47,6	29,2
Région Pays de la Loire	4,7	17,7	7,9	41,0	28,7
France métropolitaine	2,9	13,9	6,9	45,6	30,7

CTSD: Commerce, transports, services divers

APESAS : Administration publique, enseignement, santé, action sociale

Source : INSEE

La croissance de l'emploi s'est accompagnée d'une évolution de la structure des emplois occupés au lieu de travail du Système Urbain Local de Nantes.

Elle se traduit entre 1999 et 2009 par :

- Une diminution de la part des emplois dans l'agriculture (de 3,2% à 2,1%),
- Une diminution de la part des emplois dans l'industrie (de 17,3% à 14,0%), notamment pour les biens de consommation, la construction automobile,
- **Une augmentation de la part des emplois dans le commerce, transports et services divers** (de 44,2% à 47,6%). La croissance a été particulièrement soutenue pour les services aux entreprises (surtout service opérationnels : location de matériel, fourniture de personnel, sécurité, nettoyage, services divers aux entreprises).

Un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale

Le taux de chômage du Système Urbain Local de Nantes en 2009 était de 9,7%, soit un chiffre moindre que la moyenne nationale (11,2%).

Chacune des aires urbaines du SUL présente un taux de chômage ne dépassant pas la moyenne nationale. L'aire urbaine de Nantes présente un faible taux de chômage (9,3%) ; l'aire urbaine d'Ancenis ainsi que Clisson présentent des chiffres très favorables.

Figure 105 : Taux de chômage du Système Urbain Local de Nantes en 2009

	Taux de chômage
AU d'Ancenis	7,4
AU de Châteaubriant	10,3
Commune de Clisson	7,5
AU de Nantes	9,3
AU de Saint-Nazaire	11,2
Système Urbain Local de Nantes	9,7
Région Pays de la Loire	9,5
France métropolitaine	11,2

Source : INSEE

Une part de Cadres des Fonctions Métropolitaines légèrement supérieure à la moyenne régionale

La **part des Cadres des Fonctions Métropolitaines (CFM)** au lieu de travail du Système Urbain Local de Nantes est de 9,7% (cf. tableau ci-après), soit plus de 43 000 emplois. Cette part, **supérieure à la moyenne régionale** (6,8%), est conforme à la moyenne nationale.

L'aire urbaine de Nantes compte la plus forte part d'emplois de Cadres des Fonctions Métropolitaines (11% de l'emploi total).

Figure 106 : Emplois CFM au lieu de travail du Système Urbain Local de Nantes en 2009

	Emploi total	Part des CFM dans l'emploi total (en %)
AU d'Ancenis	11 191	7,2
AU de Châteaubriant	11 057	4,1
Commune de Clisson	3 836	6,1
AU de Nantes	392 064	11,0
AU de Saint-Nazaire	86 233	5,3
Système Urbain Local de Nantes	504 380	9,7
Région Pays de la Loire	1 483 198	6,8
France métropolitaine	25 718 171	9,7

Source : INSEE

Les emplois CFM du secteur de la conception, recherche sont fortement présents dans le Système Urbain Local de Nantes (23,1% contre respectivement 19,0% et 20,5% pour la région Pays de la Loire et la France métropolitaine) ; de même que les emplois de commerce (encadrement du commerce de gros et inter-industriel, cadres commerciaux d'entreprises). A noter que cette part est encore plus élevée pour l'aire urbaine de Nantes (24,7%).

Ces emplois, principalement liés au domaine maritime, se sont fortement développés cette dernière décennie.

Des déficits relatifs (aux Pays de la Loire et à la France métropolitaine) subsistent toutefois dans les domaines de la culture / loisirs et de la gestion.

Il convient de relever la forte part des emplois CFM dans les secteurs suivants :

- Le commerce pour Ancenis et Clisson,
- La conception, recherche pour l'aire urbaine de Nantes,
- La culture et les loisirs pour Châteaubriant et Clisson,
- La gestion chacun des aires urbaines sauf Nantes,
- Les prestations intellectuelles pour Saint-Nazaire.

Figure 107 : Structure de l'emploi CFM au lieu de travail du SUL de Nantes en 2009

	Commerce	Conception, recherche	Culture, Loisirs	Gestion	Prestations Intellectuelles
AU d'Ancenis	20,1	20,0	6,6	46,7	6,7
AU de Châteaubriant	13,8	6,6	18,5	44,9	16,2
Commune de Clisson	16,7	9,8	13,7	43,9	15,9
AU de Nantes	13,5	24,7	9,0	36,4	16,5
AU de Saint-Nazaire	15,0	11,6	11,2	44,0	18,3
SUL de Nantes	13,8	23,1	9,2	37,4	16,5
Région Pays de la Loire	13,7	19,0	10,3	41,9	15,2
France métropolitaine	12,0	20,5	11,3	39,2	17,0

Source : INSEE

Un bon niveau de formation

La part de la population du Système Urbain Local de Nantes titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur était en 2009 de 27,6%, part nettement supérieure aux moyennes régionale et nationale (respectivement 21,3% et 24,5%). Ce constat est un atout fort pour le territoire afin d'asseoir son développement économique.

Nantes dispose d'une riche offre de formation (classes préparatoires aux grandes écoles, université, écoles d'ingénieurs, etc.).

A remarquer le faible niveau de formation de la population des aires urbaines de Saint-Nazaire et plus encore de Châteaubriant, constitue une source de fragilité sociale et économique ; ces territoires présentent d'ailleurs les plus forts taux de chômage et de CFM.

Figure 108 : Part de la population de plus de 16 ans non scolarisée titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur (court ou long) en 2009

	Part en %
AU d'Ancenis	22,9
AU de Châteaubriant	14,5
Commune de Clisson	26,0
AU de Nantes	30,1
AU de Saint-Nazaire	20,2
SUL de Nantes	27,6
Région Pays de la Loire	21,3
France métropolitaine	24,5

Source : INSEE

Peu de grands établissements En 2011 le Système Urbain Local de Nantes comptait seulement 7 établissements de plus de 1 000 salariés, représentant de l'ordre de 12 500 emplois. Parmi ces établissements :

- 3 sont dans le domaine des services (transport, assurance),
- 4 sont dans le domaine industriel (industrie aéronavale et aéroportuaire, transport).

Figure 109 : Liste des établissements comptant plus de 1 000 salariés dans le Système Urbain Local de Nantes en 2011

Nom de l'établissement	Nom de la commune	Région	Effectifs 2011	Siège social	Région du Siège social	Catégorie d'activité	Activités
SNCF	Nantes	PdL	2 450		Autre	Service	Transport
STX FRANCE S.A.	Saint-Nazaire	PdL	2 031	oui	PdL	industrie	Aéronavale, aéroportuaire
AIRBUS OPERATIONS	Bouguenais	PdL	1 951		Autre	industrie	Aéronavale, aéroportuaire
AIRBUS OPERATIONS	Montoir-de-Bretagne	PdL	1 750		Autre	industrie	Aéronavale, aéroportuaire
SEMITAN	Nantes	PdL	1 689	oui	PdL	Service	Transport
SOCIETE GENERALE	Nantes	PdL	1 284		Autre	Service	Banque et assurance
MANITOU BF	Ancenis	PdL	1 213	oui	PdL	industrie	Transport

Source : CCI AEF, infogreffe

Un pôle industriel qui reste fort L'industrie dans le SUL de Nantes et plus globalement en Loire-Atlantique est bâtie sur un socle ancien et diversifié qui évolue en permanence. L'industrie est toujours pour le SUL de Nantes un déterminant de sa richesse économique.

De nombreuses activités sont implantées, d'où émergent 3 filières fortes :

- La construction aéronautique,
- La construction navale,
- L'agroalimentaire.

Le SUL accueille également un pôle énergétique : raffinerie, centrale thermique, terminal méthanier, centres de transport et de distribution du gaz et de l'électricité notamment.

Si l'activité industrielle n'est plus désormais génératrice d'une forte progression de l'emploi, elle reste un secteur moteur, à forte valeur ajoutée.

Le SUL de Nantes se distingue dans plusieurs domaines :

- Saint-Nazaire est l'un des premiers sites européens de construction navale. Il reste le seul chantier français en mesure de produire des navires civils de grande taille à haute valeur ajoutée,
- Nantes – Saint-Nazaire est un pôle français de première importance dans le domaine de l'aéronautique,
- En matière d'agroalimentaire, le SUL bénéficie de son ancrage dans le grand ouest, l'une des régions françaises leaders dans ce domaine,
- L'ensemble des installations portuaires du Port de Nantes Saint-Nazaire est situé dans le SUL, générant une activité industrielle et logistique importante. Il est associé à un pôle énergétique conséquent (terminaux méthanier et charbonnier de Montoir, raffinerie de Donges, centrale thermique de Cordemais).

Aujourd'hui, le secteur industriel reste exposé aux aléas de la conjoncture nationale et internationale ainsi qu'à des mouvements de fond qui vont dans le sens d'un regroupement des activités à l'échelle européenne.

Le bâtiment et les travaux publics tirent parti de l'importance de la population, de la vitalité démographique et des grands chantiers lancés ces dernières années. En amont, la production industrialisée pour le bâtiment a donné naissance à de belles PMI, notamment dans la menuiserie bois, mixte ou PVC ou encore dans les équipements sanitaires.

*Une tertiarisation
accélérée*

Comme au niveau national, les activités de service représentent près des 3/4 des emplois du SUL de Nantes.

Les services aux entreprises (notamment les services dits métropolitains) y **sont fortement représentés et se sont particulièrement développés au sein du SUL**. La vitalité du couple industrie/service est donc bien réelle. Parmi les activités fortement implantées : les prestations informatiques, les activités financières, l'ingénierie, analyse et R&D. Complément essentiel, le commerce de gros. Il reste que les services stratégiques à haute valeur ajoutée restent encore en deçà du potentiel.

Le développement tertiaire du SUL est en partie tiré par l'emploi public (fonctions administratives, université, santé).

La croissance des services à la personne, du commerce de détail, de la construction est largement liée à l'attractivité résidentielle du territoire. Le SUL, notamment l'aire urbaine de Nantes, est devenue une destination privilégiée pour les entreprises et actifs souhaitant quitter la région parisienne. Cette attractivité résidentielle est aujourd'hui considérée comme un moteur de développement.

*Un environnement
scientifique et
universitaire*

Grandes écoles et université de Nantes accueillent 52 000 étudiants. 2000 chercheurs travaillent au sein de 200 laboratoires.

Cet environnement scientifique et universitaire avec ses moyens d'essais parfois rarissimes a permis à 7 pôles de compétitivité de se développer en Loire-Atlantique.

Quatre pôles de compétitivité impliquant directement la métropole Nantes Saint-Nazaire ont été labellisés par l'État, mettant en synergie industriels, laboratoires et écoles :

- EMC2 Ensembles métalliques et composites complexes, organisé autour de 5 industriels d'envergure mondiale et européenne dont 3 sont implantés en Loire-Atlantique,
- Atlantic Biothérapies, regroupant une soixantaine d'entreprises ou de laboratoires nantais ou angevins,
- Génie civil Ouest, implanté essentiellement au sein de la Métropole Nantes Saint-Nazaire qui possède un potentiel exceptionnel en matière de centres de formation et d'unités de recherche et d'essais en génie civil,

- Images et réseaux, pôle de compétitivité à vocation mondiale centré sur les nouvelles technologies de l'image et des réseaux, fixes et mobiles, de distribution de contenus.

L'objectif est de développer leur compétitivité et leur visibilité internationale en valorisant leurs atouts respectifs, notamment en matière d'innovation et de recherche.

*L'économie
touristique, un
potentiel à exploiter*

La façade maritime est un atout majeur en matière d'économie touristique. La Loire-Atlantique est avec 23 millions de nuitées la 7^{ème} destination touristique des Français. Plus de 20000 emplois sont liés au tourisme.

Le tourisme est devenu un secteur économique non négligeable, également vecteur de promotion de l'image de la métropole. Toutefois la capacité d'accueil ne progresse pas.

Plusieurs filières sont identifiables :

- Tourisme d'affaires, générant d'importantes retombées économiques et contribuant au positionnement international. La métropole dispose d'une offre conséquente (cité des congrès, parc des expositions, ...) mais nécessitant à moyen terme une mise à niveau (réinvestissements, augmentation de la capacité d'accueil hôtelière).
- Tourisme urbain, en s'appuyant sur la notoriété nantaise autour des grands événements, et sur le tourisme industriel à Saint-Nazaire (thèmes des croisières et du voyage).
- Tourisme littoral, le plus significatif en termes de fréquentation. La zone littorale concentre à elle seule plus de 60% des nuitées et 70% de l'offre d'hébergement marchand, et constitue donc la première zone touristique du SUL. Elle est caractérisée par une forte saisonnalité. S'y ajoute un parc important de résidences secondaires. L'offre touristique de la façade littorale est davantage structurée au nord de l'estuaire, notamment autour du concept de « station nautique ». Les activités connexes comme la thalasso sont encore peu développées.
- Tourisme rural, grâce à un environnement naturel diversifié : Parc naturel de Brière, Lac de Grand Lieu, Canal de Nantes à Brest, espaces boisés, vignoble, ... Il joue un rôle certain en termes de diversification pour les communes rurales.
- Nautisme, avec une capacité d'accueil significative de bateaux de plaisance.

Organisation et fonctionnement du territoire

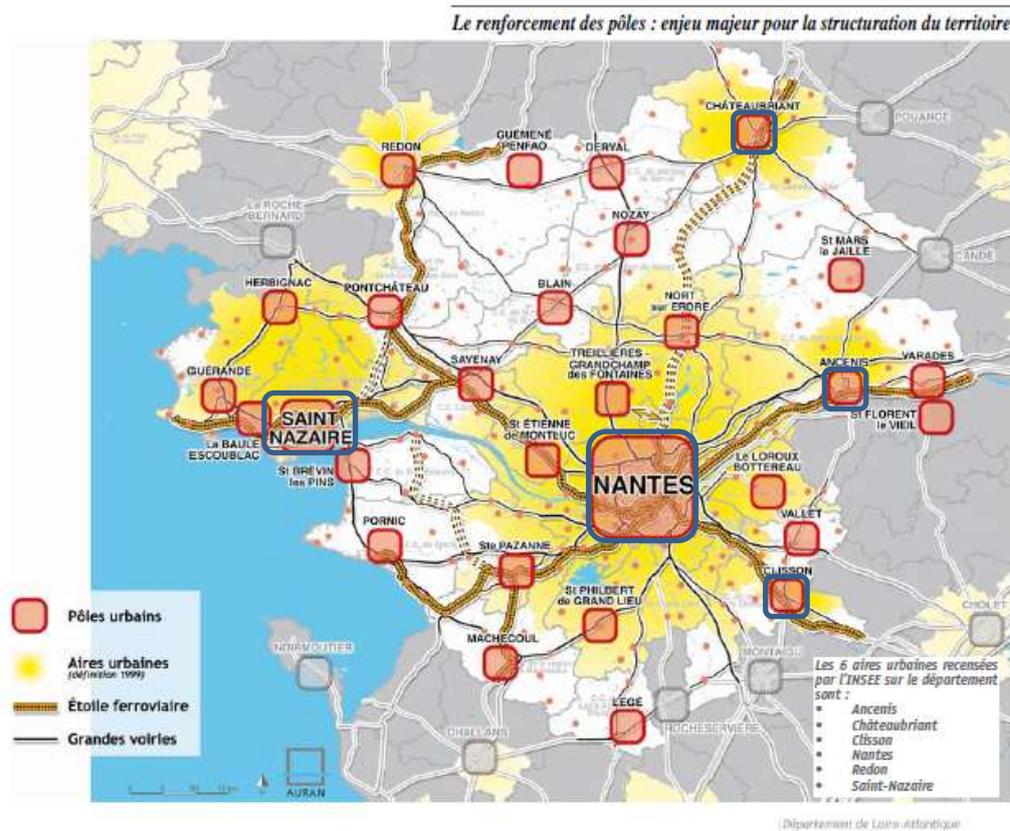
Un système urbain à la fois hiérarchisé et polycentrique

Le Système Urbain Local de Nantes est organisé en système urbain multipolaire, polycentrique, autour des aires urbaines de Nantes et de Saint-Nazaire.

Le SUL de Nantes bénéficie du dynamisme du pôle de l'agglomération nantaise, « locomotive » économique régionale d'ambition européenne. En lien historique et économique avec ce pôle, s'est développée une dynamique estuarienne s'appuyant sur le pôle régional de Saint-Nazaire.

Venant à l'appui de ce bi-pôle, trois pôles (Ancenis, Châteaubriant et Clisson) complètent l'armature urbaine et assurent un rôle d'équilibre de premier plan pour le département de Loire-Atlantique, que ce soit en matière d'emplois, de services, etc.

Figure 110 : La structuration du département de Loire-Atlantique



Source : Conseil Général de Loire-Atlantique

Un maillage en infrastructures de transports en étoile autour de Nantes

Un ensemble de réseaux assure le maillage du territoire, le lien entre les aires urbaines. La qualité de ce maillage apparaît comme une clé essentielle du fonctionnement du SUL.

Le SUL de Nantes, à l'image du département de Loire-Atlantique, présente un maillage routier bien développé.

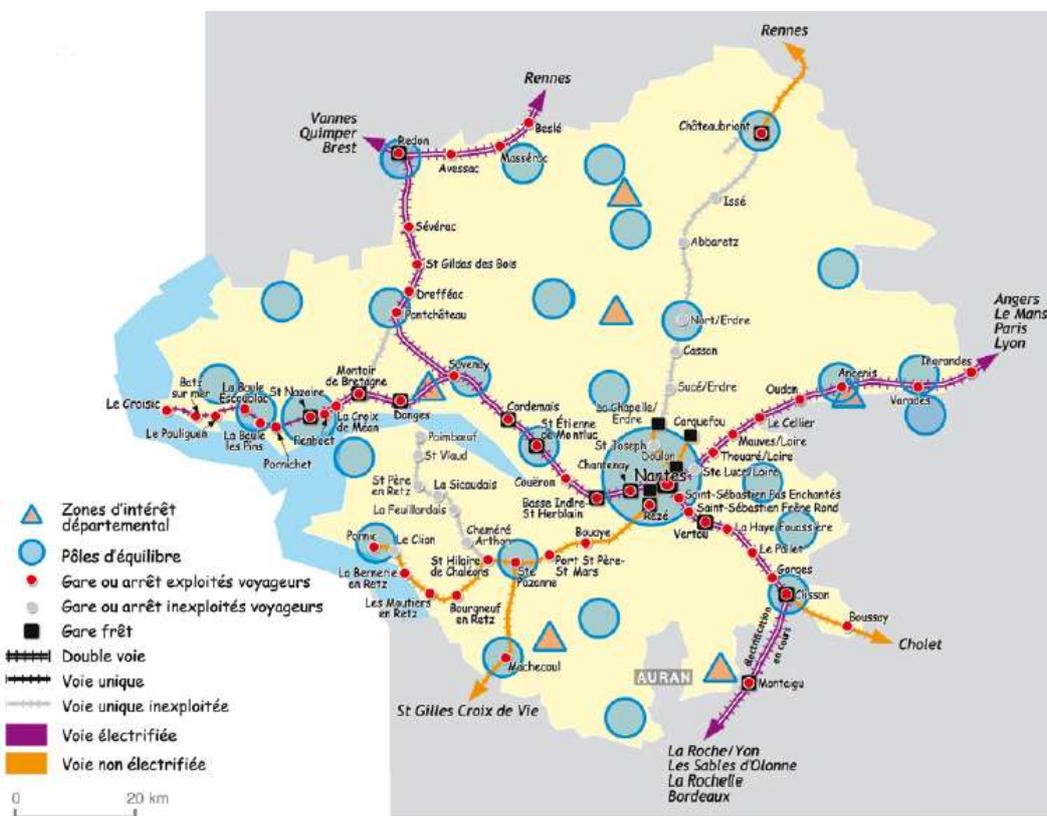
Le réseau ferroviaire et les gares, et de façon générale le réseau de transport collectif, organisés en étoile autour de Nantes, ont permis de maintenir la part de marché du transport collectif à un niveau satisfaisant. Gares et voies ferrées constituent des outils essentiels à l'organisation des territoires.

La complémentarité des réseaux et leur intégration dans un système global est la clé d'un développement viable sur le long terme de l'offre de transports.

Figure 111 : Schéma routier départemental de Loire-Atlantique



Figure 112 : Réseau ferré et pôles de développement de Loire-Atlantique

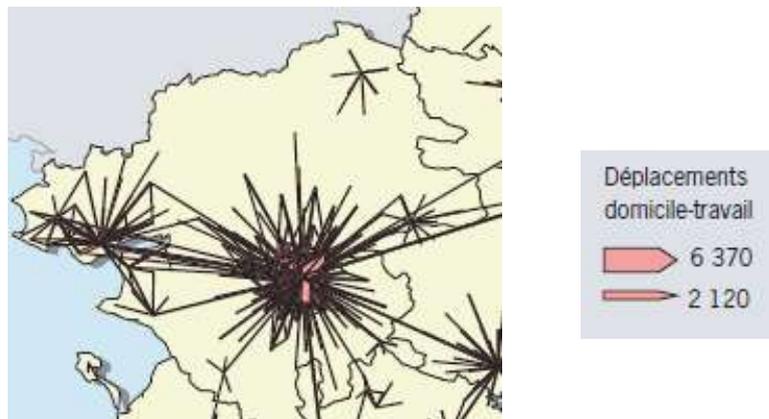


Une organisation des relations entre aires urbaines fortement liée au bi-pôle Nantes – Saint-Nazaire

Les flux domicile-travail entre aires urbaines témoignent de l'organisation du territoire et mettent en évidence :

- La forte attraction de Nantes,
- L'intensité des relations sur le Val de Loire entre Nantes et Saint-Nazaire, et Nantes et Ancenis,
- Des relations nettement moindres entre d'une part Nantes, d'autre part Châteaubriant et Clisson.

Figure 113 : Flux domicile-travail en Loire-Atlantique en 2008



Source : INSEE

D'après les travaux de la DATAR, la nature des relations préférentielles constatées entre Nantes et les quatre aires urbaines du SUL montre :

- Une prédominance économique des relations entre Nantes, Ancenis et Clisson,
- Une prédominance résidentielle des relations entre Nantes et Châteaubriant,
- Enfin, une prédominance « partenariats scientifiques » entre Nantes et Saint-Nazaire.

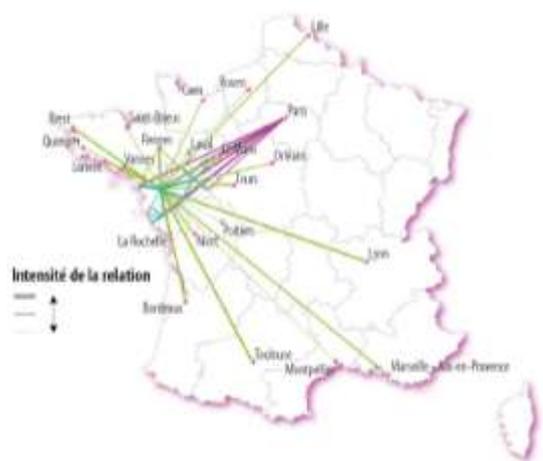
Une réelle ouverture vers l'extérieur

En même temps, l'économie du SUL de Nantes est intégrée à l'économie mondiale et à l'économie de la connaissance.

Elle entretient des relations avec l'ensemble de la région Pays de la Loire, et plus globalement avec l'espace métropolitain Loire-Bretagne, et de façon générale avec les principales aires urbaines du quart nord-ouest du territoire national.

Au-delà, les liens sont majeurs avec Paris, et avec d'autres métropoles françaises (Lyon, Marseille, Lille, Toulouse, Bordeaux).

Figure 114 : Relations du système urbain de Nantes avec les autres aires urbaines françaises



Source : DATAR, 2012

Les points à retenir :

- **Le Système urbain local de Nantes**, composé de 5 aires urbaines (Nantes, Saint-Nazaire, Châteaubriant, Ancenis, Clisson) se situe sur la façade atlantique, à l'ouest d'une Europe qui s'élargit vers l'est. Il **bénéficie d'une ouverture** à la fois sur la mer, et sur l'espace national au travers notamment de l'axe de la Loire.

On y dénombre **1,1 million d'habitants en 2008**, dont 95% sont concentrés dans les aires urbaines de Nantes et de Saint-Nazaire.

- **Le Système Urbain Local de Nantes enregistre une croissance démographique soutenue**, portée à parts égales par les soldes naturel et migratoire. Depuis 1999, la pression due au solde migratoire s'exerce sur l'ensemble du SUL et de façon accentuée sur le littoral et les territoires périurbains. **Sur la période 1982-2008, la population de l'aire urbaine de Nantes a augmenté de l'ordre de 150 000 habitants, majoritairement dans l'espace périurbain.**

L'aire urbaine de Nantes présente une très forte dynamique, relayée par les aires urbaines de Saint-Nazaire, Clisson, Ancenis.

Le rapport intergénérationnel est favorable au territoire (la part des « moins de 20 ans » reste sensiblement supérieure à celle des « 60 ans et plus »), tandis qu'une tendance au vieillissement se dessine.

- **Le Système Urbain Local de Nantes compte plus de 500 000 emplois** en 2009, soit plus du tiers des emplois régionaux. **Son profil économique est diversifié et équilibré**, de nombreux indicateurs favorables : faible taux de chômage, bon niveau de formation, industrie relativement forte et en renouvellement, forte croissance de l'emploi sur fond de tertiarisation accélérée, économie touristique en développement, évolution positive des emplois de CFM.

Il convient néanmoins de souligner quelques points faibles : absence de pôles d'excellence reconnus (hormis la construction navale), faible rayonnement de la recherche, sous-représentation des centres de décision.

La grande majorité des emplois (plus des trois-quarts) est localisée sur l'aire urbaine de Nantes.

- **Le Système Urbain Local de Nantes forme un système urbain polycentrique articulé autour des aires urbaines de Nantes et de Saint-Nazaire.** Un ensemble de réseaux assure le maillage du territoire, le lien entre les aires urbaines.

Le SUL entretient par ailleurs d'importantes relations avec les principales aires urbaines du grand quart nord-ouest du territoire national, avec Paris et d'autres métropoles françaises.

5.2 – Enjeux d'aménagement du territoire du Système Urbain Local de Nantes

Enjeux d'organisation et de fonctionnement du territoire

Renforcer l'attractivité de la métropole de Nantes – Saint-Nazaire

La compétition entre les territoires pour attirer les populations et les entreprises nécessaires à leur développement s'accroît et se déroule à l'échelle nationale et européenne.

La métropole Nantes Saint-Nazaire est inscrite dans une géographie d'ouverture (le fleuve, l'estuaire et l'océan). Parmi les 450 millions d'Européens, plus de la moitié vivent à moins de 100 km des côtes. Ceci relativise le caractère « continental » du développement en Europe et ouvre la possibilité de faire de la métropole Nantes Saint-Nazaire une « porte Atlantique de l'Europe ».

La métropole Nantes Saint-Nazaire par son dynamisme économique et culturel, la qualité de son cadre de vie bénéficie à l'échelle nationale, voire internationale d'une image positive. Ses atouts doivent lui permettre de se différencier d'autres métropoles françaises ou européennes.

Les facteurs de cette attractivité (dynamisme, qualité de vie...) doivent être pérennisés afin de poursuivre le développement de la métropole.

Elle trouve ses points forts dans l'évolution de sa population, son positionnement portuaire, son accessibilité satisfaisante vis-à-vis des autres villes européennes, sa position de place financière, le nombre de sites et de grandes manifestations dans le domaine culturel.

Enfin, le Projet de territoire métropolitain doit encourager l'attractivité en intensifiant les actions pour augmenter et diversifier l'offre en logements, faciliter les parcours résidentiels, préserver la qualité de vie et l'offre de loisirs ; cet ensemble de mesures participant à l'amélioration des conditions d'accueil de nouveaux habitants.

Rendre visible la métropole à l'échelle européenne

La métropole de Nantes – Saint-Nazaire manque de visibilité à l'international.

La volonté de mieux positionner la métropole Nantes Saint-Nazaire sur l'échiquier européen est clairement affirmée comme un enjeu majeur. Pour conforter et améliorer son positionnement européen la métropole doit :

- **Développer les collaborations métropolitaines** pour affirmer la place de la métropole au sein du grand ouest.

La réflexion sur la stratégie de développement de la métropole ne peut se concevoir dans les strictes limites du Scot. Une lecture à l'échelle du SUL de Nantes est nécessaire.

Plus largement, c'est l'espace métropolitain Loire-Bretagne, qui associe les agglomérations de Nantes, Saint-Nazaire, Angers, Brest et Rennes (soit plus d'1,5 million d'habitants), qui constitue désormais le cadre privilégié des collaborations à l'échelle du Grand-Ouest. Au sein de cet espace, les relations avec Rennes doivent être renforcées.

- Pour asseoir son statut de métropole européenne, **affirmer une stratégie de présence à l'international.**
- **Consolider le potentiel industriel et développer de nouveaux pôles d'excellence.**

La notoriété économique de Nantes Saint-Nazaire repose aujourd'hui majoritairement sur son dispositif industriel et les savoir-faire qui y sont associés, notamment dans les secteurs de la construction navale et aéronautique. Ces activités s'inscrivent désormais dans un contexte fortement concurrentiel à l'échelle mondiale, d'où la nécessité du développement du potentiel industriel de la métropole, fortement générateur de richesses et d'emplois.

■ **Renforcer les fonctions métropolitaines.**

Le positionnement à l'échelle européenne de la métropole suppose le renforcement des fonctions métropolitaines majeures, notamment :

- L'enseignement supérieur et la recherche, atout majeur pour le développement métropolitain.
- Les activités tertiaires à haute valeur ajoutée, de sorte à assurer l'implantation de sièges sociaux d'entreprises multinationales.
- La politique événementielle et culturelle de la métropole.
- Le tourisme, activité économique à fort potentiel de développement, vecteur privilégié pour promouvoir une image de la métropole. L'un des enjeux est d'inscrire la métropole comme destination touristique à l'échelle internationale.

Enjeux économiques

L'objectif économique majeur est de **répondre au défi du développement d'une économie performante**. Cet objectif passe par plusieurs enjeux, à savoir :

Pérenniser l'équilibre économie productive, publique et résidentielle

La complémentarité des fonctions des différents espaces constitutifs de la métropole assure à cette dernière un équilibre remarquable entre création de richesses par la production, notamment industrielle, et revenus résidentiels et publics. C'est pourquoi, malgré le profil « modeste » d'une économie métropolitaine diversifiée, **il est nécessaire de préserver l'équilibre des activités et des grandes fonctions économiques.**

Développer l'emploi et améliorer sa répartition territoriale

L'équilibre du développement est également à rechercher entre les différents territoires qui constituent la métropole Nantes Saint-Nazaire, et au-delà avec les autres territoires constitutifs du SUL. **Les emplois méritent d'être mieux répartis.**

Accroître les compétences du territoire

L'évolution du niveau de formation et la qualification de l'ensemble de la population constitue le socle de la cohésion sociale et d'une économie performante.

Le passage à une économie de plus en plus tertiaisée et traitant toujours davantage d'informations suppose un environnement culturel, intellectuel et technologique de plus en plus performant. Cet environnement est désormais essentiel au développement des organisations, des entreprises et de l'emploi. Il s'agit donc notamment de :

- Développer les fonctions d'enseignement supérieur et recherche, en renforçant la coopération régionale et interrégionale,
- Promouvoir une stratégie concourant au dispositif d'enseignement et de recherche métropolitain (université, écoles, CNRS, collectivités...),
- Accompagner les initiatives visant à l'innovation et aux projets de recherche/ développement, notamment portés par les PME.

Renforcer et développer les pôles d'excellence

Il est nécessaire de renforcer les pôles d'excellence métropolitains, en s'appuyant à la fois sur le potentiel industriel et logistique de la métropole et en accompagnant le développement de ses filières tertiaires, scientifiques et technologiques.

La métropole dispose d'une industrie très performante dans les domaines de la construction navale, de l'aéronautique, de l'agro-alimentaire et de la mécanique.

Le rôle de l'industrie métropolitaine demeure essentiel par l'effet d'entraînement qu'elle exerce sur le reste de l'économie, pour les échanges de biens et services, pour les progrès des sciences et techniques qui l'accompagnent et donc pour la compétitivité du territoire.

Le port est un acteur économique majeur du territoire, occupant un espace qui va des bassins de Saint-Nazaire à l'île de Nantes, mais son positionnement sur la carte des ports européens reste à conforter, en raison notamment de la faiblesse des trafics conteneurisés.

Il s'agit donc de développer la logistique métropolitaine.

Pour être positionnée comme une place tertiaire de rayonnement national et européen, la métropole doit être en capacité de proposer une offre de bureaux qualifiée et de services associés. C'est pourquoi, il est important :

- De structurer deux grands pôles tertiaires à Nantes et Saint-Nazaire à proximité immédiate des gares TGV,
- D'assurer la promotion commune de ces quartiers d'affaires dans des salons nationaux et internationaux,
- D'inscrire ces projets à l'échelle de la coopération métropolitaine entre Nantes, Saint-Nazaire, Angers, Rennes et Brest et notamment dans un corridor ligérien reliant les grands centres tertiaires régionaux d'Angers, Nantes et Saint-Nazaire par des liaisons cadencées,
- De développer des pôles d'échanges multimodaux autour des gares.

*Affirmer la vocation
touristique de la
métropole*

Le tourisme est un secteur économique de premier plan et créateur d'emplois. Il est aussi un vecteur privilégié pour promouvoir l'image de la métropole. Celle-ci dispose d'une offre diversifiée : tourisme balnéaire, tourisme de loisirs, tourisme vert, tourisme culturel, tourisme d'affaires....

Il s'agit de développer l'activité touristique et de façon pratique :

- Réserver des espaces pour le développement touristique, dédiés notamment à l'installation d'équipements touristiques marchands,
- Poursuivre et développer la politique événementielle et d'équipements touristiques portée par les deux centres urbains,
- Aménager les sites de loisirs et de découverte notamment lorsqu'ils proposent une relation avec l'eau,
- Valoriser les sites naturels remarquables,
- Promouvoir une offre touristique métropolitaine à une échelle macro-géographique.

*Préserver l'activité
agricole*

La présence d'activités agricoles significatives, avec des productions diversifiées, et porteuses d'une image forte et reconnue (élevage, viticulture, maraîchage, cultures, production laitière) est un atout qu'il faut se donner les moyens de préserver.

Enjeux démographiques

*Poursuivre la
tendance à la
croissance
démographique*

La croissance de la population est très soutenue dans les aires urbaines de Nantes et Saint-Nazaire, avec plus de 10 000 habitants supplémentaires chaque année sur la période 1999-2008.

La croissance démographique se poursuivra à un rythme soutenu.

Ce développement profite à l'ensemble du territoire et crée des richesses bénéfiques à l'ensemble de la population (emplois, services, équipements...).

Accompagner la croissance démographique

De sorte à accompagner cette dynamique, il faudra notamment :

- **Assurer les solidarités intergénérationnelles**, dans un contexte où d'ici 2030, les personnes de plus de 60 ans seront nettement plus nombreuses.
- **Penser autrement les formes urbaines**, de sorte à mettre en perspective un modèle de peuplement plus économe en espace, avec un moindre étalement de l'urbanisation et une moindre consommation de foncier. La métropole devra à la fois :
 - Répondre aux demandes croissantes des habitants du périurbain en matière de services, de commerces, au plus près de leurs lieux de domicile.
 - Renforcer les pôles urbains, et notamment les pôles structurants.
- **Maîtriser le développement urbain et assurer la protection de l'espace agricole.**

Il s'agira de protéger l'espace agricole périurbain des extensions urbaines, à travers une maîtrise forte de l'urbanisation, et une utilisation optimale des espaces déjà urbanisés et prévus pour les extensions urbaines.

Enjeux d'accessibilité et de mobilité

Les enjeux territoriaux évoqués ci-dessus doivent être mis en regard des enjeux de mobilité, de sorte à répondre aux deux questions suivantes :

- Comment les enjeux de mobilité peuvent-ils contribuer à répondre aux enjeux de territoire ?
- Dans quelle mesure le mode ferroviaire peut répondre aux enjeux d'aménagement du territoire ?

Enjeux d'accessibilité aux échelles européenne, nationale et régionale

La situation « périphérique » de la métropole Nantes Saint-Nazaire rend nécessaire d'augmenter la qualité et la performance des infrastructures la reliant à « l'épine dorsale » européenne.

L'accessibilité de la métropole et sa connexion aux grands réseaux est une des conditions de son existence à l'échelle européenne, c'est pourquoi le devenir des grandes infrastructures de transports (ports, aéroports) et des réseaux (ferrés et routiers) est fondamental.

Il est nécessaire pour le SUL de Nantes et utile pour la France dans son ensemble d'améliorer les liaisons depuis / vers les grands marchés et centres de décision européens, et de réduire l'espace-temps vers / depuis les grandes métropoles centre et est-européennes.

Il s'agit aussi de préserver la possibilité de se déplacer pour toutes les catégories de la population (notamment dans un contexte de renchérissement du coût de l'énergie particulièrement préoccupant en phase de périurbanisation).

L'un des enjeux est de développer les grandes infrastructures de déplacement concourant à l'amélioration de l'accessibilité de la façade atlantique par rapport au cœur géographique de l'Europe.

L'enjeu majeur est d'améliorer l'accessibilité de la métropole, porte d'entrée du Système Urbain Local, et la structurer par les transports collectifs.

Les liaisons ferroviaires permettent d'ores et déjà de rallier des métropoles de rang européen (liaisons TGV directes avec Paris – service cadencé en 2 heures, Lyon, Marseille, Lille).

Plusieurs orientations ou projets permettront de mieux répondre à ces enjeux :

- La mise en service de la LGV Bretagne – Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes, qui représentera pour la métropole Nantes – Saint-Nazaire un gain de temps relatif sur la liaison avec Paris.
- La réalisation d'un « barreau TGV » au sud de l'Île de France est nécessaire pour assurer une véritable interconnexion avec les réseaux à grande vitesse trans-européens.
- L'amélioration des liaisons ferroviaires inter-régionales et nationales notamment entre Rennes et Nantes, Quimper, Nantes et Bordeaux.
- La poursuite du projet de création d'un aéroport pour le grand Ouest, et la réalisation des dessertes terrestres, notamment ferroviaires, dans un souci de complémentarité air/fer et de développement durable.
- L'amélioration des liaisons routières rapides de sorte à mieux intégrer la façade atlantique dans les échanges européens.
- L'amélioration des infrastructures de transit au droit de l'agglomération nantaise, en particulier pour la route des estuaires et les liaisons de la Bretagne vers l'est et le sud.

Enjeux de renforcement de l'accessibilité entre les villes du SUL de Nantes

Il s'agit de **développer une organisation multimodale et hiérarchisée des réseaux et services de transports et déplacements** pour assurer à l'intérieur du SUL de Nantes :

- Le développement du potentiel de l'étoile ferroviaire Nantaise,
- Le renforcement du cadencement des lignes existantes,
- Une bonne accessibilité à l'ensemble des territoires, sites économiques, équipements et services,
- Une complémentarité des fonctions entre les villes, et des facilités en termes de mobilités domicile-travail.

Les modes ferroviaires (train, tram-train, tramway) peuvent assurer la desserte des pôles structurants considérés comme des points de convergence de l'ensemble des modes de déplacements. **Leur développement doit être encouragé en complémentarité avec l'organisation du tissu urbain.**

Les gares et les voies ferrées constituent des outils essentiels d'organisation des territoires. Quelques enjeux majeurs se dessinent :

- Le renforcement des dessertes ferroviaires existantes (offre TER notamment), éventuellement la réouverture de certaines lignes ferroviaires,
- L'organisation des rabattements vers les gares,
- Le renforcement des centralités existantes ou à créer,
- La maîtrise du foncier et de l'urbanisation autour des pôles gares.

En complément, il s'agit de définir un réseau de voiries routières hiérarchisées pour une circulation automobile apaisée, dans une perspective de fluidité et de sécurité du trafic automobile plutôt que de vitesse.

La création de nouvelles grandes voiries doit être limitée à la desserte des grands équipements métropolitains et à l'insertion dans les réseaux régionaux et nationaux.

Enjeux de mobilité à l'échelle des aires urbaines

L'évolution de la métropole nantaise depuis 40 ans montre combien le lien entre forme urbaine et déplacements est étroit. **Le SCOT de la métropole Nantes – Saint-Nazaire entend faire de sa stratégie en matière de déplacements et de mobilité un outil d'organisation de son territoire.** Il s'inscrit également dans une perspective de lutte contre les inégalités socio-spatiales. Il s'agit de préserver la possibilité de se déplacer pour toutes les catégories de la population.

En matière de déplacements, l'automobile est aujourd'hui le mode dominant. Elle assure une desserte de l'ensemble du territoire à toute heure du jour et de la nuit. À ce titre, elle se présente comme irremplaçable dans le mode d'urbanisation de la métropole et dans les interrelations avec l'extérieur.

L'un des enjeux est d'infléchir cette tendance, et donc de **développer une autre manière d'utiliser la voiture particulière en complément des autres moyens de déplacements. Il est important d'encourager à utiliser l'automobile autrement, notamment en zone urbaine dense.**

Le développement de l'offre en transports collectifs doit se poursuivre. Il s'agit de rendre accessible à tous le réseau de transport collectif, d'assurer une meilleure connexion aux autres réseaux.

La saturation de nombreuses voies, en particulier aux heures de pointe, réduit la performance des transports en commun, qui ne présentent pas d'avantage en temps de parcours par rapport à la voiture individuelle. Le temps de transport restant une des principales raisons d'utilisation de la voiture individuelle, il est important **de renforcer la complémentarité avec les autres modes collectifs** (TER, tramway, ...) qui ne sont pas soumis aux aléas de la circulation. Le renforcement de l'offre et de sa lisibilité, un meilleur partage de la voirie avec la mise en place de priorités pour les autocars répondent à cette double exigence du périurbain.

Il s'agit de :

- **Favoriser le rabattement des usagers des TC vers les pôles de transports et en particulier les gares,**
- **Optimiser les services offerts par les gares actuelles et futures,**
- **Réorganiser le tissu urbain autour de ces gares** (activités, logements), ainsi qu'autour des grands pôles de transports multimodaux. Afin de permettre aux gares de jouer leur rôle de pôles d'échanges entre différents modes de transports, les interfaces TC / automobile devront être multipliées notamment en périphérie des zones urbaines denses et autour des gares ; le stationnement devra être développé et organisé à proximité de chacune des gares du territoire.

Les points à retenir :

Les enjeux territoriaux du SUL de Nantes sont :

- Organisation et fonctionnement du territoire :
 - **Renforcer l'attractivité de la métropole de Nantes – Saint-Nazaire.**

La métropole Nantes Saint-Nazaire est résolument ouverte sur l'extérieur, et bénéficie d'une attractivité littorale qui peut en faire une « porte Atlantique de l'Europe ». Les facteurs de cette attractivité (dynamisme démographique, positionnement portuaire, accessibilité satisfaisante, qualité de vie...) doivent être pérennisés afin de poursuivre le développement de la métropole.
 - **Rendre visible la métropole à l'échelle européenne**, mieux la positionner sur l'échiquier européen. Il s'agira de renforcer les fonctions et développer les collaborations métropolitaines, affirmer une stratégie de présence à l'international, consolider le potentiel industriel, développer de nouveaux pôles d'excellence.
- Economie :
 - **Préserver l'équilibre des activités** et des grandes fonctions économiques.
 - **Développer l'emploi et améliorer sa répartition territoriale.**
 - **Accroître les compétences du territoire**, de sorte à répondre aux enjeux d'une économie de plus en plus tertiaisée. Ceci passe par le développement des fonctions d'enseignement supérieur et recherche, et l'accompagnement de l'innovation et de la recherche / développement.
 - **Renforcer et développer les pôles d'excellence**, en s'appuyant à la fois sur le potentiel industriel et logistique de la métropole et en accompagnant le développement de ses filières tertiaires, scientifiques et technologiques.
 - **Affirmer la vocation touristique de la métropole**, en s'appuyant sur une offre diversifiée (tourisme balnéaire, tourisme de loisirs, tourisme vert, tourisme culturel, tourisme d'affaires...).
 - **Préserver l'activité agricole** qui s'appuie sur des productions diversifiées, et porteuses d'une image forte et reconnue.
- Démographie :
 - **Poursuivre la tendance à la croissance démographique**, en faire profiter l'ensemble du territoire et en favoriser les retombées en termes d'emplois, de services et d'équipements.
 - **Accompagner la croissance démographique.** Pour cela il s'agira de maîtriser l'étalement urbain, assurer la protection de l'espace agricole, et assurer les solidarités intergénérationnelles. La maîtrise de la périurbanisation constitue un enjeu d'aménagement du territoire majeur.

Ces enjeux d'aménagement du territoire doivent être mis en regard des enjeux d'accessibilité et de mobilité :

- **Aux échelles européenne, nationale et régionale**, les grandes infrastructures de déplacement concourant à l'amélioration de l'accessibilité de la façade atlantique doivent être développées. La métropole Nantaise doit pouvoir conforter son rôle de porte d'entrée du SUL, en s'appuyant notamment sur sa desserte en transports collectifs.

- **Entre les aires urbaines du SUL de Nantes**, les infrastructures de transport ferroviaires doivent assurer un réel rôle de desserte, en particulier pour les mobilités domicile-travail ; les gares ont un rôle majeur à jouer en termes d'organisation du territoire et du tissu urbain. Le réseau routier structurant doit jouer un rôle complémentaire à la desserte en transports collectifs.
- **A l'échelle des aires urbaines**, il est important d'encourager à utiliser l'automobile autrement, en complémentarité des transports collectifs (notamment en zone urbaine dense). Les transports collectifs urbains doivent être promus et bien connectés aux réseaux interurbains. Les gares doivent pouvoir conforter leur rôle de pôles d'échanges, et être vecteur d'organisation du tissu urbain.

6 – Coup de projecteur sur le Système Urbain Local de Vannes-Lorient

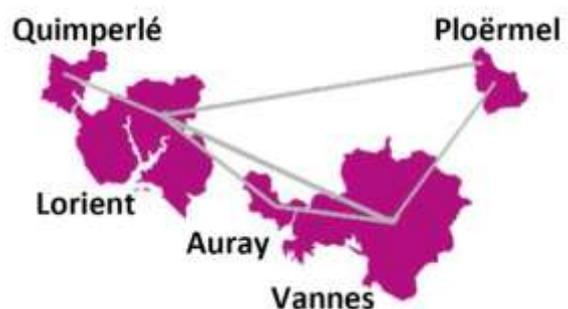
6.1 - Portrait du Système Urbain Local de Vannes-Lorient

Le Système Urbain Local (SUL) de Vannes-Lorient est composé de 5 aires urbaines :

- Lorient,
- Vannes,
- Auray,
- Quimperlé,
- Ploërmel.

Celles-ci sont toutes situées dans le département du Morbihan, à l'exception de l'aire urbaine de Quimperlé, localisée dans le Finistère.

Figure 115: Le Système Urbain Local de Vannes-Lorient



Source : DATAR

Situation géographique

Situé au sud-est de la Bretagne, le SUL de Vannes-Lorient est distant de :

- 481 kilomètres de Paris,
- 130 kilomètres de Nantes,
- 130 kilomètres de Rennes,
- 170 kilomètres de Brest.

Le territoire est desservi par :

- Un réseau routier de bonne qualité à deux fois deux voies, notamment la RN165 permettant les liaisons vers Nantes et Quimper/Brest, ainsi que la RN24 entre Lorient et Rennes ou la RN166 entre Vannes et Rennes.

Au-delà de Rennes la RN157 permet les liaisons vers Paris via Le Mans, ainsi que l'A84 vers Caen et la Normandie.

- Un réseau ferroviaire constitué de lignes conventionnelles. Pour les relations régionales l'amélioration des liaisons ferroviaires avec Rennes, Brest et Nantes constitue un enjeu fort.

Pour les liaisons nationales, Lorient et Vannes sont desservis par des services TGV vers Paris (3h30) et l'aéroport de Roissy-CDG (4h30).

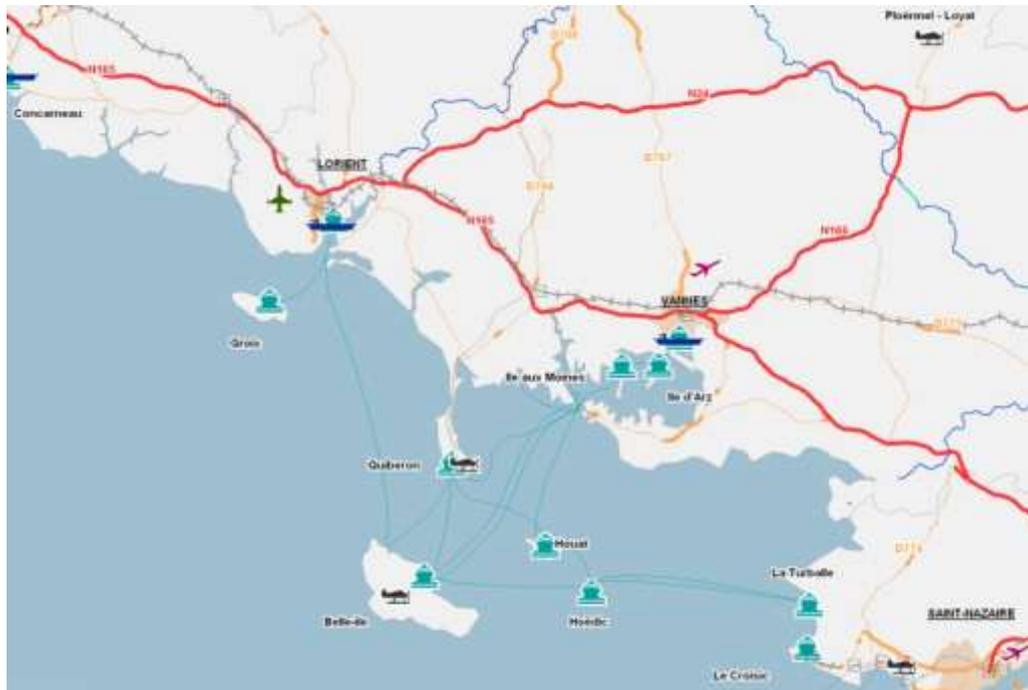
A cela s'ajoute la ligne dite « tire-bouchon » qui permet de desservir Quiberon à partir d'Auray pendant l'été.

- L'aéroport de Lorient Lann-Bihoué (mixte civil et militaire), avec un peu moins de 182 000 passagers transportés en 2011 offre des lignes régulières principalement vers Paris, Lyon, et vers l'Irlande.

L'aérodrome de Vannes-Meucon accueille des avions d'affaires et de tourisme.

- Les ports de Lorient et de Vannes assurent le traitement du fret maritime (3 millions de tonnes pour Lorient) ainsi que la desserte des îles de Groix, Belle-Île, Houat et Hoëdic (1,5 million de passagers).
- Un réseau fluvial de 270 km de voies navigables qui est aujourd'hui utilisé pour les seules activités de tourisme et de loisir.

Figure 116 : Les infrastructures de transport



Source : Observatoire régional des transports de Bretagne

Démographie

Une population principalement concentrée au sein du bi-pôle Lorient-Vannes

Le Système Urbain Local de Vannes-Lorient comptait une population de près de **408 000 habitants en 2008**, soit 13% de la population régionale.

Ce sont les deux pôles de Lorient et de Vannes qui structurent ce territoire avec respectivement 52% et 35% de la population du système urbain.

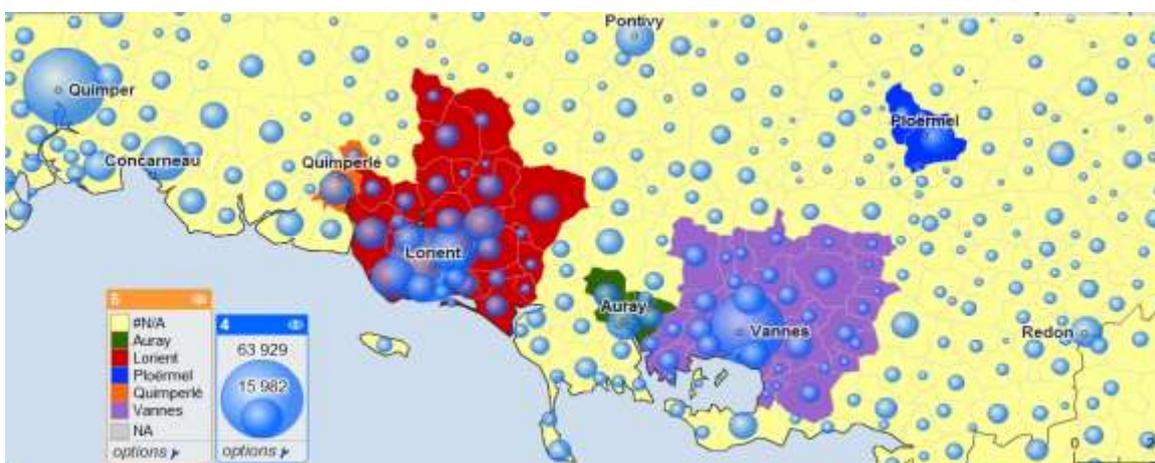
L'aire urbaine de Lorient avec plus de 212 000 habitants se situe au 3^{ème} rang des aires urbaines de Bretagne en 2008, et celle de Vannes au 5^{ème} rang. Elles se situent toutes les deux largement au-dessous de la moyenne des aires urbaines françaises (705 000 habitants) et européennes (777 000).

Figure 117 : Population totale du Système Urbain Local de Vannes-Lorient en 2008

	Nombre d'habitants en 2008
AU d'Auray	26 100
AU de Lorient	212 300
AU de Ploërmel	11 800
AU de Quimperlé	13 200
AU de Vannes	144 400
Système Urbain Local de Vannes / Lorient	407 800
<i>Région Bretagne</i>	<i>3 150 000</i>
<i>France métropolitaine</i>	<i>62 135 000</i>

Source : INSEE

Figure 118 : Répartition de la population du Système Urbain Local de Vannes-Lorient en 2008



Source : Espace cartographique de l'Observatoire des territoires

Une démographie dynamique, tirée par 3 des 5 aires urbaines du SUL, dont Vannes

Au cours de la période 1990-1999, avec une croissance annuelle de 0,61%, la population du système urbain local (SUL) de Vannes-Lorient a enregistré une évolution démographique largement supérieure à celle de la Bretagne et de la France métropolitaine (respectivement +0,44% et +0,37%).

La croissance démographique affichée lors de la période plus récente, 1999-2008, est toujours affirmée avec un taux annuel de plus de 1 %, encore au-dessus de celui de la Bretagne ou de la France dans son ensemble (respectivement +0,9% et +0,7%).

Au sein de ce système urbain local, on constate deux profils de parcours. D'un côté les aires urbaines de Vannes, Ploërmel et surtout d'Auray qui affichent un dynamisme démographique très au-dessus des moyennes régionales et nationales.

Dans le même temps, les aires urbaines de Lorient et de Quimperlé sont plus atones au regard de cet indicateur. Toutefois, la période plus récente, entre 1999 et 2008, semble marquer une légère reprise démographique même si les évolutions restent inférieures aux moyennes régionales et nationales.

Figure 119 : Evolution de la population du Système Urbain Local de Vannes-Lorient entre 1990 et 2008

	1990	1999	2008	TCMA 90-99	TCMA 99-08
AU d'Auray	19 138	20 969	26 117	1,02%	2,47%
AU de Lorient	200 744	202 969	212 317	0,12%	0,50%
AU de Ploërmel	9 546	10 088	11 793	0,62%	1,75%
AU de Quimperlé	12 824	12 858	13 220	0,03%	0,31%
AU de Vannes	109 738	124 969	144 353	1,45%	1,62%
SUL de Vannes / Lorient	351 990	371 853	407 800	0,61%	1,03%
Région Bretagne	2 795 638	2 907 178	3 149 701	0,44%	0,89%
France métropolitaine	56 615 155	58 520 688	62 134 866	0,37%	0,67%

Source : INSEE

Une évolution démographique entre extension et densification des aires urbaines

Si l'on considère les périmètres spécifiques de chaque période, on constate que la croissance remarquable de l'aire urbaine de Vannes-Lorient sur la période 1999-2008 est due pour 51% à un mouvement de densification et pour 49% à une dynamique d'extension.

Par contre au niveau des aires urbaines, l'effet de densification l'emporte sensiblement dans l'aire de Vannes et plus nettement encore dans celle d'Auray.

Tandis que la croissance de l'aire de Lorient est principalement due à l'extension de sa couronne périurbaine.

Une population encore équilibrée, mais une tendance au vieillissement

Comparativement au reste de l'espace métropolitain, le territoire du Système Urbain Local de Vannes-Lorient présente un profil de population légèrement plus âgé :

- 24% de moins de 25 ans,
- 52% de 20-59 ans,
- 24% de 60 ans et plus.

Le rapport intergénérationnel est équilibré dans ce territoire pour lequel la part des « moins de 20 ans » est égale à celle des « 60 ans et plus ».

L'aire urbaine de Vannes mais aussi celle de Ploërmel, de par leurs caractéristiques urbaines et socioéconomiques, bénéficient d'une population relativement jeune, étudiants ou actifs.

A l'inverse les populations de « 60 ans et plus » sont plus représentées dans les aires urbaines d'Auray, de Lorient et de Quimperlé.

Enfin, les catégories intermédiaires, plus actives, sont également moins présentes dans les aires urbaines de Quimperlé et surtout d'Auray.

Pour l'ensemble du système urbain local, les projections des tendances d'évolution de la population se traduisent par un vieillissement accru à l'horizon 2030, comme au niveau national.

Figure 120 : Structure de la population par âge du Système Urbain Local de Vannes-Lorient en 2009

	moins de 20 ans	entre 20 et 59 ans	60 ans et plus
AU d'Auray	24,7	49,1	26,2
AU de Lorient	23,6	51,4	25,0
AU de Ploërmel	25,2	50,8	24,0
AU de Quimperlé	23,6	50,7	25,7
AU de Vannes	25,2	52,3	22,5
SUL de Vannes / Lorient	24,3	51,5	24,2
Région Bretagne	24,3	51,2	24,5
France métropolitaine	24,5	52,9	22,6

Source : INSEE

Un niveau de revenu relativement plus élevé dû à la dynamique rennaise et aux zones littorales

Avec plus de 18 500 €, la médiane du revenu déclaré au sein de l'ensemble du système urbain local de Vannes-Lorient, se situe juste au-dessus de celui enregistré au niveau régional ou national.

Cette situation est principalement due à la dynamique de l'aire urbaine de Vannes, alors que les autres aires urbaines affichent un revenu médian conforme aux niveaux régional et national.

Seule l'aire urbaine de Quimperlé présente une situation moins favorable, avec un revenu médian inférieur.

Figure 121 : Niveau de revenu des ménages du Système Urbain Local de Vannes-Lorient en 2009

	Revenu médian déclaré en €
AU d'Auray	18 109
AU de Lorient	18 103
AU de Ploërmel	18 022
AU de Quimperlé	17 563
AU de Vannes	19 297
Système Urbain Local de Vannes/Lorient	18 506
Région Bretagne	18 080
France métropolitaine	18 355

Source : INSEE

Economie

Une dynamique d'emploi positive

Le Système Urbain Local de Vannes-Lorient comptait 175 000 emplois en 2009, soit 14% des emplois régionaux (cf. tableau ci-après). La plus grande partie des emplois du Système Urbain Local de Vannes-Lorient se répartit entre les deux pôles principaux, Lorient (47%) et Vannes (38%).

Le Système Urbain Local de Vannes-Lorient a enregistré sur la période 1999-2009 une augmentation moyenne annuelle de ses emplois de 1,6%, soit une augmentation plus vive que celle enregistrée au niveau régional (+1,5%/an sur la même période) et surtout national (+1,2%).

Figure 122 : Emploi total du Système Urbain Local de Vannes-Lorient en 1999 et 2009

	1999	2009	TCMA 99-09
AU d'Auray	8 344	10 854	2,66%
AU de Lorient	74 025	83 095	1,16%
AU de Ploërmel	6 092	7 208	1,70%
AU de Quimperlé	7 576	8 078	0,64%
AU de Vannes	53 091	65 781	2,17%
SUL de Vannes / Lorient	149 128	175 016	1,61%
Région Bretagne	1 115 252	1 294 142	+1,50%
France métropolitaine	22 800 731	25 718 171	+1,21%

Source : INSEE

L'aire urbaine de Vannes a enregistré sur la période 1999-2009 une des augmentations du nombre d'emplois les plus forte (+2,17%, soit + 12 690 emplois). Mais c'est l'aire urbaine d'Auray qui a affiché le taux de croissance le plus élevé (+2,66% avec 2 510 emplois supplémentaires). L'aire urbaine de Ploërmel a également affiché pour la même période un taux de croissance annuel très favorable de l'emploi, avec +1,7%.

L'aire urbaine de Lorient et surtout celle de Quimperlé en revanche enregistrent des taux de croissance inférieurs aux évolutions régionales et nationales. Néanmoins le pôle lorientais avait réussi à créer plus de 9 000 emplois entre 1999 et 2009.

Il est intéressant de noter que toutes les aires urbaines du système urbain local de Vannes-Lorient (hormis Ploërmel) enregistrent jusqu'en 2009 des taux de croissance de leur emploi supérieurs à ceux de leur population.

Pour certaines, il s'agit d'un marqueur de leur vitalité économique de long terme mais également pour toutes, l'effet des dynamiques résidentielles également créatrices d'emplois.

Un profil d'emploi dominé par les services mais où les activités industrielles restent significatives

L'analyse de l'emploi au lieu de travail du Système Urbain Local de Vannes-Lorient en 2009, apporte les enseignements suivants :

- Une part de ses emplois dans l'agriculture inférieure à celle observée à l'échelle régionale (2,2% contre 5,2%) comme au niveau national (2,9%),
- Une part significative des emplois générés par les secteurs industriels (14,0% de ses emplois contre respectivement 14,9% et 13,9% pour la région Bretagne et la France métropolitaine),
- Un niveau d'emplois dans le commerce et les services (CTSD) supérieur à celui du niveau régional (41,8% contre 40,4%) mais encore inférieur au niveau national (45,6%),
- Une part d'emplois dans l'administration publique, enseignement, santé et action sociale – APESAS, supérieure à celle de la Bretagne (34,0% contre 32,0%) et de la France métropolitaine (30,7%).

Figure 123 : Structure de l'emploi au lieu de travail du Système Urbain Local de Vannes-Lorient selon le type d'activités entre 1999 et 2009 (en %)

	1999				
	Agriculture	Industrie	Construction	CTSD	APESAS
AU d'Auray	2,9	11,6	6,3	41,2	38,1
AU de Lorient	3,0	18,1	6,6	39,2	33,2
AU de Ploërmel	3,2	24,0	6,7	33,5	32,6
AU de Quimperlé	1,2	28,9	3,4	35,1	31,4
AU de Vannes	3,9	13,4	5,8	39,4	37,5
SUL de Vannes / Lorient	3,2	16,9	6,1	38,9	34,9
Région Bretagne	7,5	17,6	6,6	37,2	31,2
France métropolitaine	4,0	17,9	5,9	43,1	29,1

	2009				
	Agriculture	Industrie	Construction	CTSD	APESAS
AU d'Auray	1,3	10,3	8,3	44,5	35,7
AU de Lorient	2,2	15,5	8,4	40,4	33,6
AU de Ploërmel	2,2	23,3	7,3	35,7	31,4
AU de Quimperlé	0,8	22,0	3,5	40,1	33,5
AU de Vannes	2,5	10,6	8,3	44,0	34,5
SUL de Vannes / Lorient	2,2	14,0	8,1	41,8	34,0
Région Bretagne	5,2	14,9	7,6	40,4	32,0
France métropolitaine	2,9	13,9	6,9	45,6	30,7

CTSD : Commerce, transports, services divers

APESAS : Administration publique, enseignement, santé, action sociale

Source : INSEE

Un système urbain local relativement diversifié, avec un poids important des services

Chacune des aires urbaines du système urbain local de Vannes-Lorient présente un profil différencié :

- **L'aire urbaine de Lorient et surtout celles de Quimperlé ou de Ploërmel sont plutôt marquées par les activités productives industrielles** (agro-alimentaire, construction navale et mécanique, cosmétique, etc.),
- **Les aires urbaines d'Auray et de Vannes présentent un profil où s'affirment plutôt les services marchands** comme les services publics (santé, éducation, administration, etc.)
- Enfin les aires urbaines de Vannes, Lorient et Auray affichent un taux d'activités liées au secteur de la construction plus affirmé.

L'évolution des emplois entre 1999 et 2009 s'est accompagnée d'une modification de la structure des emplois occupés au lieu de travail du Système Urbain Local de Vannes-Lorient.

Cette transformation est de même nature que celle qui affecte l'ensemble du tissu économique national, avec une diminution des emplois dans l'agriculture et l'industrie et une croissance des emplois de services notamment marchands.

Toutefois on constate que **la part des emplois industriels est affectée d'un repli moins important qu'au niveau national, à l'image de l'ensemble de la Bretagne.**

Un taux de chômage inférieur aux moyennes régionales et nationales

Le taux de chômage au sein du Système Urbain Local de Vannes-Lorient en 2009 était de 10,5%. Il est supérieur à la moyenne régionale (9,3%) mais reste inférieur au niveau national (11,2%).

Si deux des bassins les plus industriels, les aires urbaines de Quimperlé et de Lorient, enregistrent un taux de chômage relativement élevé, en revanche l'aire urbaine de Ploërmel également industrielle connaît une situation d'emploi beaucoup plus favorable.

Pour les bassins de services, la situation est là aussi contrastée, avec l'aire urbaine d'Auray dont le taux de chômage est élevé et l'aire urbaine de Vannes où la situation est à l'image de celle de la Bretagne.

Figure 124 : Taux de chômage du Système Urbain Local de Vannes-Lorient en 2009

	Taux de chômage
AU d'Auray	11,3
AU de Lorient	11,3
AU de Ploërmel	6,8
AU de Quimperlé	11,8
AU de Vannes	9,4
SUL de Vannes / Lorient	10,5
Région Bretagne	9,3
France métropolitaine	11,2

Source : INSEE

Une part de Cadres des Fonctions Métropolitaines à un niveau encore modeste pour les activités de recherche et de conception

Les emplois de Cadres des Fonctions Métropolitaines (CFM) sont présents à des degrés divers dans toutes les aires urbaines, notamment dans les plus importantes d'entre elles qui assurent alors des fonctions d'animation et d'irrigation pour les autres aires urbaines composant leur système urbain local.

La part des Cadres des Fonctions Métropolitaines (CFM) au lieu de travail du Système Urbain Local de Vannes-Lorient est de 6,2% (cf. tableau ci-après), soit près de 11 000 emplois partagés quasiment à égalité entre Vannes et Lorient. **Cette part est inférieure à la moyenne régionale (6,8%) et relativement éloignée de la moyenne nationale (9,7%).**

Figure 125 : Emplois CFM au lieu de travail au sein du Système Urbain Local de Vannes-Lorient en 2009

	Emploi total	Part des CFM dans l'emploi total (en %)
AU d'Auray	10 854	5,5
AU de Lorient	83 095	5,9
AU de Ploërmel	7 208	4,7
AU de Quimperlé	8 078	5,4
AU de Vannes	65 781	7,1
SUL de Vannes / Lorient	175 016	6,2
Région Bretagne	1 294 142	6,8
France métropolitaine	25 718 171	9,7

Source : INSEE

L'aire urbaine de Vannes compte la plus forte part d'emplois de Cadres des Fonctions Métropolitaines (7,1% de l'emploi total).

Pour l'ensemble du SUL de Vannes-Lorient, les emplois CFM les plus marquants sont ceux liés aux activités de gestion.

Il s'agit d'une situation « par défaut » lorsque les autres fonctions sont relativement peu présentes, notamment celles liées aux prestations de conception et recherche.

Pour les autres activités, le profil est assez proche de la structure régionale ou nationale, avec une bonne présence des activités de CFM liées à la culture et aux loisirs ou encore aux prestations intellectuelles.

Il convient de relever quelques caractères relatifs plus marqués des emplois CFM dans les secteurs suivants :

- Le commerce pour l'aire urbaine de Vannes,
- La conception, recherche pour l'aire urbaine de Lorient,
- La culture / loisirs pour les aires urbaines d'Auray, Lorient et Ploërmel,
- La gestion pour toutes les aires urbaines, mais à un degré moindre pour celle de Lorient,
- Les prestations intellectuelles pour l'aire urbaine de Vannes.

Figure 126 : Structure de l'emploi CFM au lieu de travail pour le SUL de Vannes-Lorient en 2009 (en %)

	Commerce	Conception Recherche	Culture Loisirs	Gestion	Prestations Intellectuelles
AU d'Auray	12,0	7,0	16,0	48,6	16,5
AU de Lorient	11,1	15,5	14,8	41,6	17,0
AU de Ploërmel	12,1	11,2	16,9	48,3	11,4
AU de Quimperlé	11,7	13,6	10,3	50,2	14,3
AU de Vannes	13,3	11,9	8,9	46,5	19,4
SUL de Vannes / Lorient	12,1	13,3	12,2	44,6	17,7
Région Bretagne	11,3	19,2	12,2	39,5	17,9
France métropolitaine	12,0	20,5	11,3	39,2	17,0

Source : INSEE

Une main d'œuvre relativement qualifiée

La part de la population du Système Urbain Local de Vannes-Lorient titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur était en 2009 de 13,7%, part légèrement supérieure aux moyennes régionale et nationale (respectivement 23,2% et 24,5%). Ce constat représente un atout positif pour le territoire et son développement économique.

Les deux aires urbaines de Vannes et d'Auray présentent le taux de formation le plus élevé, alors que les aires urbaines plus industrielles enregistrent un niveau de formation de leur population plus faible.

Vannes dispose d'une offre de formation assurée par deux établissements : l'Université Catholique de l'Ouest Bretagne Sud (UCO avec près de 700 étudiants) et l'Université de Bretagne-Sud (UBS avec 8 500 étudiants).

L'UBS participe dans le cadre de ses projets de recherche à l'activité des pôles de compétitivité présents en Bretagne (Mer, Images et Réseaux, Valorial, iD 4CAR, EMC2), ainsi qu'aux clusters régionaux avec une volonté de proximité au territoire.

Figure 127 : Part de la population de plus de 16 ans non scolarisée titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur (court ou long) en 2009

	Part en %
AU d'Auray	25,8
AU de Lorient	21,0
AU de Ploërmel	21,2
AU de Quimperlé	21,0
AU de Vannes	27,9
SUL de Vannes / Lorient	23,7
Région Bretagne	23,2
France métropolitaine	24,5

Source : INSEE

Une absence de grands établissements industriels mais un ensemble d'établissements liés à des grands groupes

En 2011, le Système Urbain Local de Vannes-Lorient ne comptait qu'un seul établissement industriel de plus de 1 000 salariés ; il s'agit de la Direction des Constructions Navales – **DCN**, située à Lorient.

Le groupe **Michelin** est également présent à Vannes avec 600 salariés.

Le siège du groupe de Cosmétiques **Yves Rocher** se trouve également dans le Morbihan, avec un ensemble d'établissements localisés à Vannes, Auray par exemple.

Il en est de même pour le **groupe Bigard** dont le siège se situe à Quimperlé.

Un pôle industriel catalyseur d'activités de services, d'innovation et de formation de haut niveau

Si l'activité industrielle n'est plus désormais génératrice d'une forte progression de l'emploi, elle reste un secteur moteur, à forte valeur ajoutée dont l'influence se fait sentir sur les autres domaines d'activité.

De nombreuses filières y sont implantées, d'où émergent 4 secteurs forts :

- La construction navale et le nautisme,
- La mécanique au service des autres filières,
- L'agroalimentaire,
- Le bien-être et la santé.

L'activité de ces secteurs est complétée par la présence de pôles de formation et de recherche publique ou encore par des dispositifs de diffusion de l'innovation.

La filière nautisme et construction navale est composée de 700 entreprises consacrées à des fabrications allant de la planche à voile aux bâtiments de la marine nationale. Elle représente 5 500 salariés dont les 400 ingénieurs de la DCN à Lorient.

Ce tissu de PME et de plus grands établissements, s'appuie sur des outils de recherche et de formation au service de la filière : Université De Bretagne Sud - Laboratoires de recherche : L2PIC pour les polymères et composites, LEMEL pour l'environnement littoral, LBCM pour la biochimie et chimie marine, VALORIA pour les interactions homme-machine, LESTER pour l'électronique embarquée.

Un environnement favorable pour le développement de la filière a été mis en place avec des parcs d'activités dédiés comme la base des sous-marins à Lorient, les parcs d'activités de Kerran, Kerarquer et le Multipôle 56 en Pays d'Auray.

Enfin le territoire dispose de bassins de navigation exceptionnels (Baie de Quiberon, Rade de Lorient, Golfe du Morbihan) où se nichent de nombreux ports de plaisance et de pêche, générateurs d'activités pour cette filière (Lorient et le port de pêche de Keroman, troisième criée nationale, après Boulogne-sur-mer et Le Guilvinec).

A elle seule d'ailleurs la filière maritime avec la pêche et la conchyliculture représente 4 000 emplois directs dans 500 entreprises.

La filière mécanique est un secteur économique important pour le territoire (20% de l'emploi industriel). Elle est au service des autres industries, comme la construction navale (DCN, Aker Yards), l'automobile (PSA), l'industrie agroalimentaire, l'aéronautique (EADS), ou encore la plasturgie. La présence de grands donneurs d'ordre à proximité a permis de structurer tout un tissu de sous-traitants spécialisés, (tôlerie et chaudronnerie, fonderie et tréfilage, tôlerie fine et de précision, moulistes, équipementiers pour les IAA, etc.).

L'offre de formation permet la réalisation de parcours de formation complets, du CAP au diplôme d'ingénieur, en formation initiale ou continue : LG2M (mécanique et matériaux), LET2E (thermique énergétique), école d'ingénieurs formant des spécialistes de la mécanique et de la production (IST Vannes, groupe ICAM), licences professionnelles en mécanique et matériaux (université de Bretagne Sud, Lorient).

A ce panorama, il convient de mentionner un centre technique spécialisé en productique et mécatronique (Institut Maupertuis) ainsi que la dynamique engendrée par les deux pôles de compétitivité « Mer Bretagne », notamment en construction navale, et « Ensembles métalliques et composites complexes » (EMC2).

Les entreprises industrielles comptent environ 23 000 salariés (PSA, Lear Corporation, Sanden, Delphi, Faurecia, Visteon, Valéo, etc.) et sont renforcées par la présence d'un tissu d'entreprises innovantes et de services d'ingénierie qui regroupent environ 4 000 emplois (Sanden, SPBT, Legris Autoline, ESTAR, etc.).

La filière agro-alimentaire s'appuie sur l'existence d'une activité agricole soutenue (production laitière, aviculture, élevage porcin, bovins à viande et productions végétales).

Mais aujourd'hui, la filière agroalimentaire est en pleine mutation. Historiquement tournée vers l'abattage de volailles et la préparation de viandes, elle se développe aujourd'hui sur de nouveaux secteurs à plus forte valeur ajoutée (Ingrédients alimentaires, nourriture pour animaux de compagnie, compléments alimentaires en alimentation humaine et animale, boissons, produits élaborés à base de légumes et pâtisserie industrielle).

Pour cela elle dispose d'outils de recherche et de formation à son service : une université et des laboratoires de recherche, dont le CERN pour la nutrition, des formations bac+2 dédiées aux industries agroalimentaires, des centres techniques spécialisés (Archimex, IDMer, la plateforme technologique Prodiabio) et le déploiement d'un pôle de compétitivité agroalimentaire, Valorial.

La filière bien-être santé bénéficie de l'image maritime et les richesses naturelles de la Bretagne qui ont favorisé l'émergence d'une filière bien-être et santé avec la production d'ingrédients actifs, les produits cosmétiques (un leader mondial), la thalassothérapie, les compléments alimentaires, les produits pharmaceutiques (l'imagerie médicale, les capsules molles ou les génériques).

L'activité de cette filière est soutenue par deux centres techniques dédiés aux ingrédients (Archimex et IDMer), une licence professionnelle dédiée à l'ingénierie des ingrédients pour produits cosmétiques et santé (Université de Bretagne Sud) et enfin l'intégration du territoire au pôle de compétitivité « Valorial, l'aliment de demain ».

Une attractivité touristique certaine mais une nécessaire diversification des structures d'accueil

Le territoire compte plus de 13 000 emplois touristiques en moyenne sur l'année, soit plus de 6% de l'emploi total. Il réalise le tiers des nuitées bretonnes.

Toutefois ses capacités d'accueil et d'hébergement correspondent pour près de 70% à de l'hébergement non marchand, c'est-à-dire des résidences secondaires.

De ce fait, si le territoire est au premier rang breton pour la part de l'emploi touristique sur l'emploi total, il est bien moins classé quant au nombre de salariés liés au tourisme.

Ce phénomène est lié à la prédominance des hébergements non marchands et à l'absence de pôles urbains importants bien équipés en hôtels et restaurants, secteurs les plus pourvoyeurs d'emplois touristiques.

La localisation des hébergements marchands suit celle des résidences secondaires. L'activité touristique se concentre sur le littoral, notamment autour du *Mor Braz*, entre Quiberon et la presqu'île guérandaise.

Du fait de son profil plus industriel, l'aire urbaine de Quimperlé présente une activité touristique plus réduite, tout comme l'aire urbaine de Ploërmel située à l'intérieur des terres.

Le système urbain local de Vannes-Lorient dispose de nombreux sites et événements touristiques ainsi que d'un patrimoine naturel ou bâti réparti sur l'ensemble territoire. Parmi ceux-ci deux manifestations accueillent une fréquentation annuelle supérieure à 100 000 visiteurs :

- Le Festival Interceltique de Lorient (800 000 visiteurs),
- Les Fêtes historiques de Vannes (150 000 visiteurs).

Organisation et fonctionnement du territoire

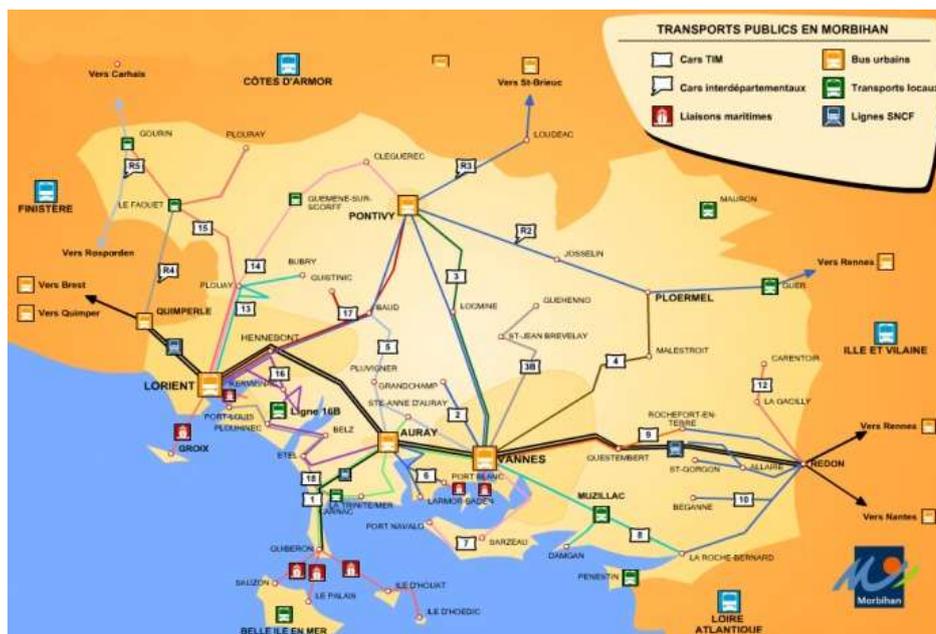
Le Système Urbain Local de Vannes-Lorient, situé au sud-est de la région Bretagne, présente une organisation, un fonctionnement dicté notamment par sa situation géographique, son armature urbaine et ses attributs économiques.

Des liaisons interurbaines principales selon un axe est-ouest

Les réseaux de transports permettent d'assurer les liaisons vers les grandes métropoles françaises et internationales. Ils permettent aussi, à l'échelle du système urbain, la mise en cohérence du territoire et les échanges de proximité.

Avec des relations facilitées au sein des bassins d'emplois, et entre les différents pôles urbains, l'ensemble du système urbain local peut tirer profit du rayonnement et de l'attractivité de chacune de ses composantes.

Figure 128 : Réseaux de transports au sein du SUL de Vannes-Lorient



Source : Département du Morbihan

Le réseau routier de ce système urbain est principalement structuré selon un axe est-ouest avec la RN165 – future A82 qui relie entre elles les aires urbaines de Vannes, Auray, Lorient et Quimperlé, et au-delà les systèmes urbains de Nantes et de Brest.

Selon une logique plutôt nord-sud les relations s'établissent également avec l'aire urbaine de Ploërmel et au-delà le système urbain de Rennes, par l'intermédiaire des RN24 et RN166.

L'offre ferroviaire interurbaine présente le même profil avec la ligne Nantes-Quimper qui dessert Vannes, Auray, Lorient et Quimperlé. Elle est complétée par une ligne secondaire ouverte en période estivale qui dessert le pôle touristique de Quiberon.

L'offre de transports interurbains par cars est organisée par le réseau TIM sous responsabilité du Département.

Celui-ci est complété par des navettes maritimes qui assurent les liaisons entre le continent et les îles proches, garantissant ainsi la continuité territoriale. Elles transportent en moyenne, plus d'1,6 millions de passagers par an.

Les acteurs locaux axent actuellement leur politique sur le développement durable du territoire avec pour objectif l'amélioration de l'offre de transports collectifs, assurant le maillage des différents territoires du SUL de Vannes-Lorient.

Des flux domicile-travail répartis selon l'attraction de deux pôles principaux, mais avec des pôles secondaires actifs

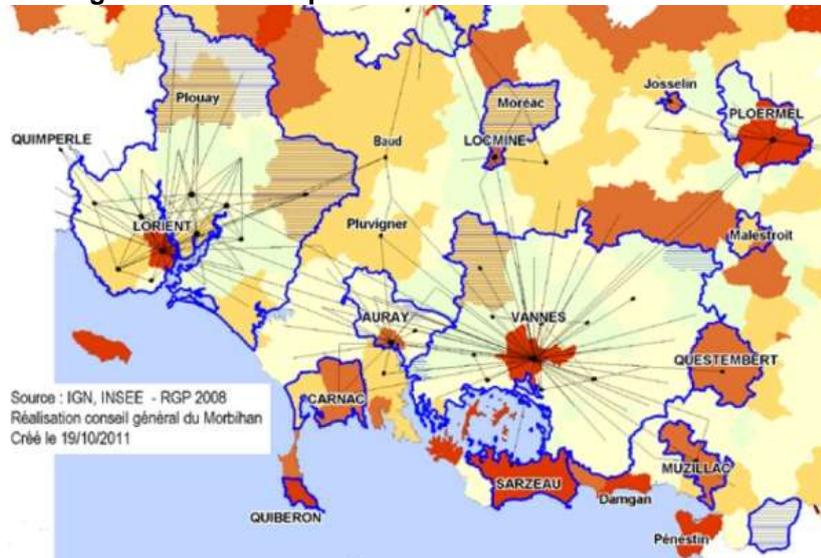
Les flux domicile-travail entre aires urbaines témoignent de l'organisation du territoire autour de deux grands pôles, Vannes et Lorient.

Les flux extra-communaux mettent en évidence une forte concentration des déplacements vers les villes-centre, notamment celle de Vannes dont l'attractivité se fait sentir relativement loin.

C'est moins le cas pour l'aire urbaine de Lorient dont le fonctionnement est moins centré sur la ville principale.

L'organisation du territoire est en fait multipolaire. Si le périmètre d'attraction des agglomérations s'étend, plusieurs pôles secondaires se développent néanmoins en milieu rural, contribuant à l'équilibre des territoires et à un ancrage de proximité de l'emploi.

Figure 129 : Les déplacements domicile travail en 2008



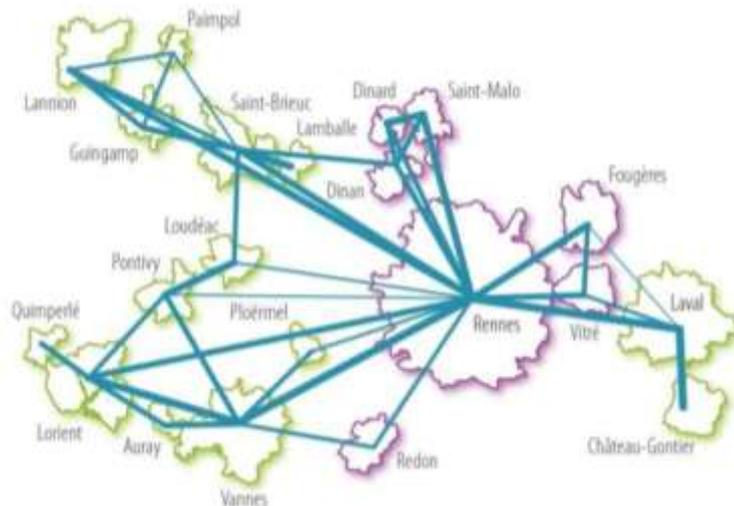
Source : Département du Morbihan

Un territoire ouvert vers l'extérieur avec des relations régionales très denses

Le système urbain local de Vannes-Lorient fait également partie du système interurbain régional de Rennes qui marque sa dimension interrégionale, avec :

- Le système urbain local de Rennes,
- Le système urbain local de Saint-Brieuc,
- Le système urbain local de Vannes-Lorient,
- Le système urbain local de Laval.

Figure 130 : Le Système Urbain Local de Vannes-Lorient au sein de son système interurbain interrégional de Rennes



Source : DATAR

La vie économique et sociale du SUL de Vannes-Lorient est en effet très ouverte. Tout d'abord, les liens très intenses sont établis avec Rennes, qui s'expriment dans le domaine de l'économie et du tourisme mais aussi les liens avec les aires urbaines de Pontivy et dans une moindre mesure Saint-Brieuc, renforcent sa place au sein de son système interurbain interrégional.

Ensuite, les échanges qui le relient aux aires urbaines de Brest et de Quimper marquent son insertion dans des réseaux à l'échelle de la région Bretagne.

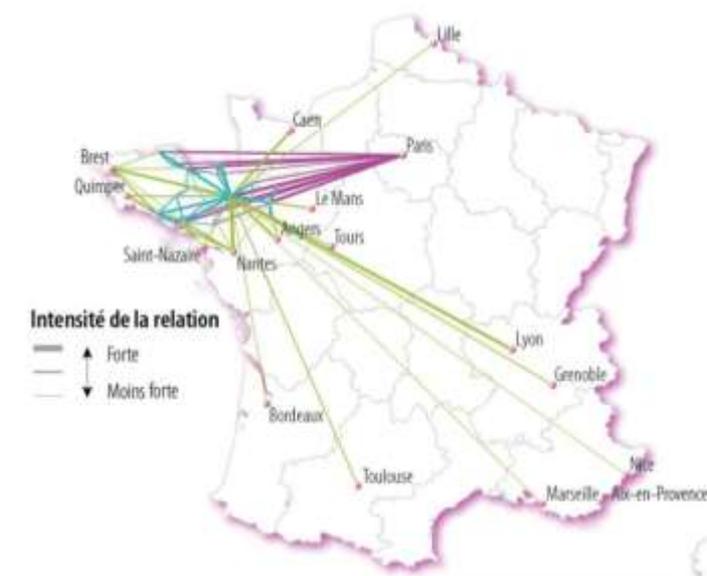
Ces échanges avec Brest montrent une spécialisation des relations dans le domaine du tourisme tout d'abord et de l'économie ensuite.

Enfin, les liens identifiés avec l'aire urbaine de Nantes (et dans une moindre mesure avec l'aire urbaine de Saint-Nazaire) qui s'expriment aussi dans les domaines du tourisme et de l'économie place **le système urbain local de Lorient-Vannes au sein d'une région Grand Ouest** dans le sillage du bi-pôle Nantes-Rennes.

Le système urbain local de Lorient-Vannes présente lui aussi des liens nationaux et internationaux. Toutefois, ils sont moins structurants que pour d'autres systèmes urbains locaux tels que celui de Rennes ou de Brest.

Le système urbain local de Lorient-Vannes s'inscrit donc avant tout dans une dynamique locale forte, structurée par ses relations avec le système interurbain régional de Brest et son inscription dans le sillage du bi-pôle Nantes- Rennes.

Figure 131 : Relations du système urbain de Rennes avec les autres aires urbaines françaises



Source : DATAR

Les points à retenir :

- **Le Système Urbain Local de Vannes-Lorient est situé au sud-est de la Bretagne, en marge du territoire national.** Il compte près de 408 000 habitants (données 2008), soit 13% de la population régionale. L'aire urbaine de Lorient représente 52% de la population du SUL, et celle de Vannes, 35%.

- **Les aires urbaines d'Auray, Vannes et Ploërmel profitent principalement des gains de population du fait de leur attractivité économique.**

Cette croissance s'effectue avec un relatif mouvement de densification pour les aires urbaines de Vannes et d'Auray, alors qu'elle se réalise plutôt par une extension de la périurbanisation au sein de l'aire urbaine de Lorient.

Les générations s'équilibrent, la part des « moins de 20 ans » y étant égale à celle des « 60 ans et plus », mais avec une tendance générale au vieillissement de la population.

- **Avec plus de 175 000 emplois en 2009**, le Système Urbain Local de Vannes-Lorient représente 14% des emplois régionaux. Les activités productives industrielles, y sont représentées de manière significative au côté des activités de services. **C'est ce qui donne un profil très diversifié à ce SUL.**

La part des Cadres des Fonctions Métropolitaines (CFM) dans l'emploi total y est en revanche inférieure aux moyennes régionale et surtout nationale (6,1% contre respectivement 6,8% et 9,3%).

En effet, la diversification des secteurs industriels et commerciaux n'est pas encore suffisante surtout pour les métiers de conception et recherche.

- **L'activité touristique est principalement localisée sur le littoral (hébergements et activités liées à la mer).**

Mais les capacités d'accueil hôtelières y sont encore trop faibles du fait de la dominance des hébergements non marchands et d'activités touristiques traditionnelles.

- **Le Système Urbain Local de Vannes-Lorient forme un système urbain polycentrique articulé autour de deux aires urbaines, celles de Lorient et de Vannes**, avec des pôles secondaires très actifs à l'image de ceux d'Auray, Ploërmel et Quimperlé.

- **Le SUL de Vannes-Lorient entretient par ailleurs, dans différents domaines, d'importantes relations avec les principales aires urbaines du Grand Ouest qui lui permettent de s'insérer dans un tissu d'interrelations structurées par les aires urbaines de Rennes, Brest et Nantes.**

6.3 - Enjeux d'aménagement du territoire du Système Urbain Local de Vannes-Lorient

Enjeux de développement économique

Conforter la dynamique économique de long terme

L'un des enjeux de Vannes-Lorient réside dans le **renforcement de l'économie industrielle et productive, notamment pour celles liées à la mer et au littoral** en :

- Favorisant un environnement propice à l'installation de nouvelles entreprises,
- Accompagnant la création et la reprise d'entreprises,
- Prenant appui sur les fonctions de recherches et de développement.

L'accompagnement de la mutation des secteurs productifs doit être assuré afin de concilier le maintien d'une valeur ajoutée sur le territoire et d'éviter les délocalisations d'entreprises.

Poursuivre la diversification de l'économie et son insertion dans les grands réseaux de coopération et d'innovation

L'économie du SUL de Vannes-Lorient est en cours de diversification, par exemple dans les filières navales et le nautisme, ou encore dans les industries agroalimentaires et celles du bien-être.

Différents leviers doivent être mis en place afin de **poursuivre la diversification de l'économie et renforcer les secteurs à haute valeur ajoutée** :

- Investir dans le développement de « l'économie de la connaissance », en favorisant les synergies entre connaissance et entreprises,
- Stimuler l'innovation et intensifier le développement économique pour affirmer le territoire au sein des réseaux de coopération et d'innovation,
- Développer les emplois tertiaires de haut niveau, mais aussi en valorisant l'économie résidentielle (services aux particuliers, le commerce, l'artisanat, etc.) génératrice d'emplois,
- Développer et diversifier l'activité touristique pour satisfaire aux attentes actuelles et attirer de nouvelles clientèles (tourisme actif, vert ou patrimonial, etc.),
- Développer les emplois liés aux domaines de la culture, du divertissement et des loisirs.

Maîtrise des évolutions démographiques et d'emploi

Accueillir de manière équilibrée un nombre accru d'habitants

Le territoire du SUL de Vannes-Lorient connaît une dynamique démographique qui le conduira à poursuivre sa croissance, mais à des rythmes différents selon les aires urbaines considérées.

Ce phénomène est dû à la conjonction de soldes naturels et migratoires positifs. Mais il induit de graves risques de déséquilibre quant à la mixité de l'habitat, la production de logements, la maîtrise foncière, le cadre de vie.

Pour cela il conviendra de penser autrement les formes urbaines, de sorte à mettre en perspective un modèle de peuplement plus économe en espace, avec un moindre étalement de l'urbanisation et une moindre consommation de foncier.

Anticiper les besoins très divers de la population

Les projections démographiques de l'INSEE, à l'horizon 2030 montrent un lent vieillissement de la population.

Dans ce contexte, la part des plus âgés serait plus affirmée. Cette évolution doit être anticipée afin de pouvoir répondre au mieux à de nouveaux besoins.

Toutefois, il conviendra dans le même temps d'offrir des activités et formations permettant de fixer les plus jeunes, notamment les jeunes familles d'actifs.

Rendre plus attractives les villes-centre

La capacité pour le territoire à continuer à attirer de nouvelles populations, notamment d'âge actif, est déterminante.

Pour ce faire, il faut **conforter le cœur de deux principaux pôles** autour des fonctions centrales et des équipements structurants.

Celle-ci pourra alors constituer un moteur de la dynamique démographique pour les aires urbaines environnantes.

Mais l'enjeu de diffusion des grandes dynamiques métropolitaines à partir de Rennes, Brest et Nantes constitue aussi un enjeu fort afin de pouvoir bénéficier de services de haut niveau difficilement disponibles au sein du seul Système Urbain Local de Vannes-Lorient.

Organisation et fonctionnement du territoire

Participer au rayonnement international du Grand Ouest au côté des grandes métropoles régionales

Le SUL de Vannes-Lorient ne dispose pas seul d'une masse critique pour s'affirmer sur la scène européenne.

Face à la compétitivité accrue entre territoires, ces pôles doivent participer activement aux réseaux de ville du Grand Ouest afin d'éviter leur marginalisation et bénéficier ainsi de fonctions métropolitaines majeures, notamment la recherche et l'innovation.

C'est tout le sens des coopérations engagées avec Rennes, Brest et Nantes pour consolider l'offre globale notamment en matière de fonctions métropolitaines.

Maîtriser la périurbanisation

La consommation croissante des espaces, notamment pour répondre à une demande d'urbanisation et de développement économique, pose la question de l'usage des sols.

Il convient de **limiter les consommations foncières afin de contenir le processus d'étalement urbain**. La maîtrise de l'étalement urbain passe par :

- Une consommation d'espaces moindre afin de préserver les espaces naturels et agricoles,
- La maîtrise du développement de l'urbanisation du littoral,
- Le renforcement des agglomérations de Lorient et de Vannes, des centres urbains structurants et des bourgs.

Préserver l'activité agricole

Un enjeu fort du SUL de Vannes-Lorient réside dans le maintien de l'activité agricole, Celle-ci est un élément de l'identité de ce territoire ainsi que de son dynamisme économique, en lien avec la qualité des eaux (terrestres et littorales), avec les industries agroalimentaires et les filières du bien-être.

Or, l'activité agricole subit de fortes pressions, notamment pour les activités économiques et immobilières :

- Dans les espaces situés sur le littoral,
- Dans les espaces périurbains.

La réduction de la consommation foncière par l'habitat au bénéfice du maintien des terres agricoles constitue donc un enjeu fort, car la présence d'activités agricoles significatives, avec des productions diversifiées, et porteuses d'une image forte et reconnue est un atout qu'il faut se donner les moyens de préserver.

Il s'agira donc de protéger l'espace agricole, notamment périurbain, des extensions urbaines, à travers une maîtrise forte de l'urbanisation, et une utilisation optimale des espaces déjà urbanisés et prévus pour les extensions urbaines.

Les enjeux d'accessibilité et de mobilité

Les enjeux territoriaux évoqués ci-dessus doivent être mis en regard des enjeux de mobilité, de sorte à répondre aux deux questions suivantes :

- Comment les enjeux de mobilité peuvent-ils contribuer à répondre aux enjeux de territoire ?
- Dans quelle mesure le mode ferroviaire peut-il répondre aux enjeux d'aménagement du territoire ?

Enjeux d'accessibilité aux échelles européenne, nationale et régionale

L'accessibilité d'un territoire reste un enjeu déterminant puisqu'elle conditionne l'attractivité démographique et économique.

L'élargissement récent de l'Europe, qui voit se déplacer son centre de gravité davantage à l'Est, excentre le territoire Loire-Bretagne et le SUL de Vannes-Lorient des grands couloirs de transports terrestres européens et des euros-métropoles de l'Union Européenne.

Dans ce contexte, la situation « périphérique » du bi-pôle Vannes-Lorient rend nécessaire d'augmenter la qualité et la performance des infrastructures la reliant au reste du territoire national et au-delà.

Deux enjeux majeurs apparaissent auxquels il convient de répondre simultanément pour un aménagement équilibré du territoire :

- **Développer les grandes infrastructures de déplacement concourant à l'amélioration de l'accessibilité de la façade atlantique par rapport au cœur géographique de l'Europe.**
- **Améliorer l'accessibilité du bi-pôle Vannes-Lorient et la structurer par les transports collectifs.**

Pour y répondre il conviendra de :

- **Développer la desserte aérienne** du territoire en s'appuyant sur :
 - La réalisation d'une plate-forme aéroportuaire à Notre-Dame-des-Landes, entre Nantes et Rennes, à condition de prévoir des liaisons performantes, routière et ferroviaire,
 - Une coopération entre aéroports régionaux pour la plateforme de Lorient.

- **Développer le réseau ferroviaire**, avec notamment le réseau Grande Vitesse :
 - La mise en service de la LGV Bretagne – Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes, qui représentera un gain de temps relatif sur la liaison avec Paris,
 - La réalisation d'un « barreau TGV » au sud de l'Île-de-France est nécessaire pour assurer une véritable interconnexion avec les réseaux à grande vitesse transeuropéens.
 - L'amélioration des liaisons ferroviaires inter-régionales notamment entre Rennes/Nantes et Quimper/ Brest afin de stimuler les interactions et les activités économiques entre ces pôles bretons.

Améliorer des liaisons routières rapides ainsi que les infrastructures de transit au droit des principales agglomérations du SUL de Vannes-Lorient qui parfois se traduisent par des effets de coupure urbaine.

- **Elargir l'accès au très haut débit** afin de maintenir sur le territoire les établissements de recherche en position de tête de réseaux internationaux ainsi que pour favoriser l'installation d'entreprises, notamment les plus innovantes.

Enjeux de renforcement des liaisons entre les aires urbaines du SUL de Vannes-Lorient

- **L'offre routière** répond globalement à la demande de déplacements. Il reste toutefois à améliorer les dessertes à partir des grands axes structurants, notamment en contexte urbain.
- **Dans le cadre du plan de modernisation du réseau ferré**, la mise en place du cadencement et la réalisation des pôles d'échanges multimodaux renforceront l'offre ferroviaire ainsi que la création de nouvelles haltes ferroviaires dans les agglomérations.
- **Améliorer la compétitivité des transports collectifs routiers**, en leur donnant la priorité sur les principaux axes à fort trafic, et en contenant l'espace réservé à la voiture et les vitesses autorisées.
- **Améliorer l'interconnexion des réseaux urbains et interurbains**, en fiabilisant les correspondances et en s'appuyant sur les pôles d'échanges.

Enjeux de la mobilité à l'échelle des aires urbaines

Le fait d'assurer une bonne cohérence entre urbanisation / services-équipements / transports permet la production d'un espace plus « économe » en déplacements. Pour cela il conviendra de :

- **Densifier les espaces desservis par les transports en commun** (TC et TCSP).
- **Urbaniser prioritairement les espaces déjà desservis par les TC.**
- **Développer des pôles d'échanges multimodaux** qui constitueront des vecteurs d'aménagement du tissu urbain.

Les points à retenir :

En synthèse, les enjeux territoriaux au niveau du SUL de Vannes-Lorient s'établissent ainsi :

- **Favoriser le renforcement de la diffusion de l'innovation et des technologies dans les secteurs productifs structurant l'économie du territoire (construction navale, mécanique, IAA et bien-être/santé), tout en accompagnant la diversification déjà engagée notamment avec les filières agro-alimentaires, les biotechnologies et la santé et en confortant également le maintien des activités agricoles, halieutiques, et conchyliques,**
- **Consolider les fonctions métropolitaines des aires urbaines de Vannes et de Lorient au sein de l'espace Loire-Bretagne, et ce au service des différents pôles de son système urbain local.**
- **Pour cela, améliorer encore l'attractivité du SUL de Vannes-Lorient en poursuivant son organisation où les différents territoires disposent d'une dynamique propre, avec une diversification de leurs activités touristiques et culturelles et une attention accrue au cadre de vie proposé.**

Ces enjeux territoriaux sont pour la plupart intrinsèquement liés à la qualité des dessertes par les infrastructures de transports, à la qualité de l'irrigation d'un territoire ouvert sur les dimensions régionale, nationale et internationale.

7 – Coup de projecteur sur le Système Urbain Local de Quimper

7.1 - Portrait du Système Urbain Local de Quimper

Présentation générale Le Système Urbain Local (SUL) de Quimper est composé de 4 aires urbaines :

- Concarneau,
- Douarnenez,
- Penmarch,
- Quimper.

Figure 132 : Le Système Urbain Local de Quimper



Source : DATAR

Situation géographique

Situé à la pointe Ouest de la Bretagne, dans le Sud du département du Finistère, le SUL de Quimper est distant de :

- 560 kilomètres de Paris,
- 230 kilomètres de Nantes,
- 220 kilomètres de Rennes,
- 80 kilomètres de Brest.

Le territoire est accessible par :

- Un réseau routier de bonne qualité à deux fois deux voies, constitué par l'axe Brest - Nantes (RN165) issu du plan routier breton.
- Un réseau ferroviaire classique sur lequel circulent des services TGV mettant Quimper à 4 heures 30 de Paris, sans profiter pleinement donc des effets de la grande vitesse ferroviaire. Les projets de modernisation de la ligne Quimper – Landerneau (vers Brest) constituent un enjeu territorial fort pour la cohésion du Finistère et la mise en synergie de ses bassins de vie.
- L'aéroport de Quimper-Pluguffan, avec 110 000 passagers essentiellement pour les liaisons avec Paris. L'accessibilité aérienne du territoire est complétée avec la proximité de l'aéroport de Brest (990 000 passagers et un nombre plus important de destinations).
- Des infrastructures portuaires qui assurent :
 - une fonction commerciale importante pour le transport des marchandises et des passagers à partir des ports de Brest et de Roscoff situées dans le nord du Finistère,
 - une fonction touristique avec accueil du tourisme de plaisance et les navettes maritimes.

C'est un territoire dont le caractère est fortement marqué par la mer. Situé en périphérie du territoire national et européen, sa situation géographique rend plus difficile son accès. Un rattachement au reste des grands territoires du dynamisme européen, à travers le développement d'infrastructures de transport efficaces, apparaît nécessaire.

Figure 133 : Les infrastructures de transport



Source : observatoire régional des transports de Bretagne

Démographie

Une population concentrée à plus de 65% dans l'aire urbaine de Quimper

Le Système Urbain Local de Quimper comptait une population d'un peu plus de **190 000 habitants en 2008**, soit 6% de la population régionale.

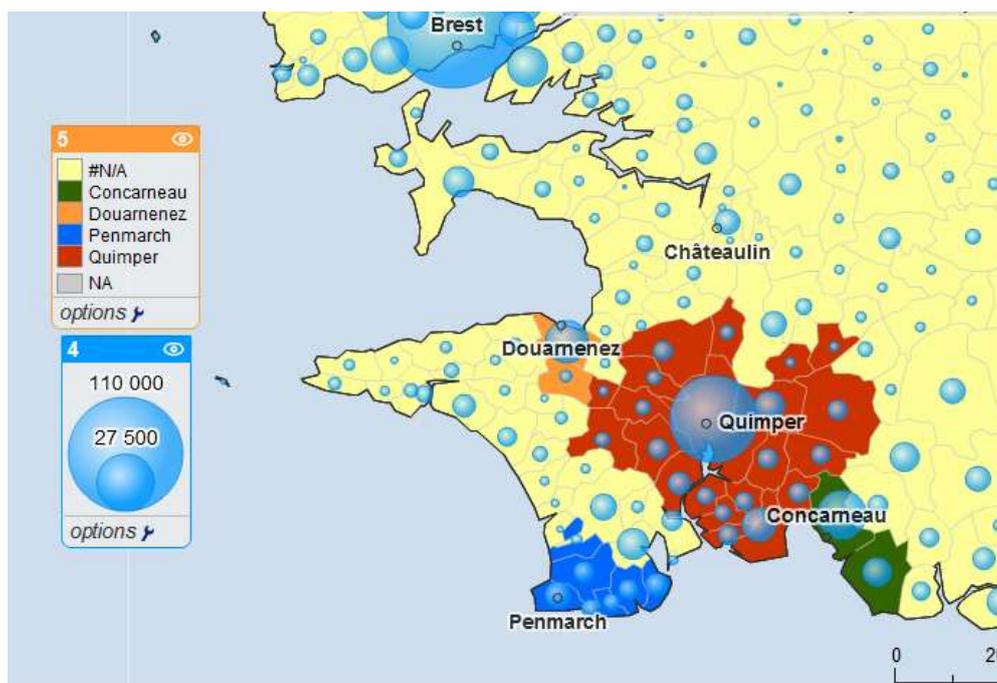
C'est principalement l'aire urbaine de Quimper qui structure ce système urbain. En effet **près de 65% de la population y est concentrée**.

Figure 134 : Population totale du Système Urbain Local de Quimper en 2008

	Nombre d'habitants en 2008
AU de Concarneau	26 900
AU de Douarnenez	16 300
AU de Penmarch	23 000
AU de Quimper	124 000
Système Urbain Local de Quimper	190 200
<i>Région Bretagne</i>	<i>3 150 000</i>
<i>France métropolitaine</i>	<i>62 135 000</i>

Source : INSEE

Figure 135 : Répartition de la population du Système Urbain Local de Quimper en 2008



Source : Espace cartographique de l'Observatoire des territoires

Une évolution régulière de l'ensemble du SUL de Quimper, mais avec des parcours très divers selon les aires urbaines

Au cours de la période 1990-1999, avec une croissance annuelle de +0,42%, la population du système urbain local (SUL) de Quimper a enregistré une évolution démographique du même ordre que celle de la Bretagne et légèrement supérieure à celle de la France métropolitaine (respectivement +0,44% et +0,37%).

La croissance démographique affichée lors de la période plus récente, 1999-2008, a été un peu plus soutenue avec un taux annuel de +0,57%, mais cette fois-ci avec une évolution plus limitée que celle de la Bretagne ou de la France (respectivement +0,9% et +0,7%).

Si l'aire urbaine de Quimper affiche le taux de croissance annuel le plus élevé (+0,71% +0,75%) du SUL, les évolutions sont plus contrastées pour les autres aires urbaines.

Après un repli, la population de l'aire urbaine de Penmarch a enregistré un mouvement de rattrapage dans la dernière période et celle de Concarneau est restée stable (proche de +0,5%). Par contre la régression démographique s'est poursuivie au sein de l'aire urbaine de Concarneau.

Figure 136 : Evolution de la population du Système Urbain Local de Quimper entre 1990 et 2008

	1990	1999	2008	TCMA 90-99	TCMA 99-08
AU de Concarneau	24 760	25 792	26 895	0,45%	0,47%
AU de Douarnenez	17 768	17 118	16 320	-0,41%	-0,53%
AU de Penmarch	22 613	21 821	22 986	-0,40%	0,58%
AU de Quimper	108 787	115 912	123 963	0,71%	0,75%
Système Urbain Local de Quimper	173 928	180 643	190 164	0,42%	0,57%
Région Bretagne	2 795 638	2 907 178	3 149 701	0,44%	0,89%
France métropolitaine	56 615 155	58 520 688	62 134 866	0,37%	0,67%

Source : INSEE

Une extension urbaine relativement maîtrisée pour l'aire urbaine de Quimper

Si l'on considère les périmètres spécifiques de chaque période, on constate que la croissance de l'aire urbaine de Quimper sur la période 1999-2008 est due essentiellement à un mouvement de densification qui représente 75% de la croissance de sa population contre 25% à une dynamique d'extension urbaine.

Une population vieillissante

Comparativement au reste de l'espace breton et métropolitain, le territoire du Système Urbain Local de Quimper présente un profil de population plutôt âgé, avec relativement moins de jeunes et d'âges intermédiaires. (cf. tableau ci-après) :

- 22% de moins de 25 ans,
- 51% de 20-59 ans,
- 27% de 60 ans et plus.

Le rapport intergénérationnel est défavorable dans ce territoire pour lequel la part des « moins de 20 ans » est sensiblement inférieure à celle des « 60 ans et plus ».

L'aire urbaine de Quimper améliore quelque peu ce constat dans la mesure où le rapport intergénérationnel y est équilibré.

Par contre, les trois autres aires urbaines du SUL, celles de Concarneau, Douarnenez et de Penmarch, affichent une structure de population très nettement vieillissante, et les projections démographiques à l'horizon 2030 ne font que renforcer cette tendance.

Ce vieillissement modifiera les besoins dans le domaine des services à la personne. Mais il peut aussi se traduire par une perte de substance en ce qui concerne le renouvellement des activités économiques.

Figure 137 : Structure de la population par âge du Système Urbain Local de Quimper en 2009

	moins de 20 ans	entre 20 et 59 ans	60 ans et plus
AU de Concarneau	20,9	47,5	31,7
AU de Douarnenez	19,0	48,7	32,4
AU de Penmarch	20,0	46,4	33,6
AU de Quimper	23,5	52,5	24,0
Système Urbain Local de Quimper	22,3	50,7	27,0
Région Bretagne	24,3	51,2	24,5
France métropolitaine	24,5	52,9	22,6

Source : INSEE

Un niveau de revenu plutôt proche des niveaux breton et national

En 2009, les aires urbaines de Concarneau et de Penmarch affichent des niveaux de revenus médians proches des niveaux constatés en Bretagne et en France métropolitaine. En revanche, celle de Douarnenez présente un niveau de revenu sensiblement inférieur à ces médianes régionale et nationale.

Seule l'aire urbaine de Quimper confirme une situation meilleure relativement à cet indicateur.

Figure 138 : Niveau de revenu des ménages du Système Urbain Local de Quimper en 2009

	Revenu médian déclaré en €
AU de Concarneau	18 460
Au de Douarnenez	17 187
AU de Penmarch	18 070
AU de Quimper	19 013
Région Bretagne	18 080
France métropolitaine	18 355

Source : INSEE

Economie

Une forte attractivité de l'aire urbaine de Quimper en termes d'emploi

Le Système Urbain Local de Quimper comptait un peu plus de 82 000 emplois en 2009, soit 6% des emplois régionaux (cf. tableau ci-après). **La grande majorité des emplois du Système Urbain Local de Quimper est localisée sur l'aire urbaine de Quimper proprement dite (72% des emplois totaux) qui compte plus de 59 000 emplois.**

Le Système Urbain Local de Quimper a enregistré sur la période 1999-2009 une augmentation moyenne annuelle de ses emplois d'un peu plus de 1%, soit une augmentation inférieure à celle enregistrée au niveau régional (+1,5%/an sur la même période) et national (+1,2%).

Au sein de son SUL, c'est l'aire urbaine de Quimper qui a enregistré sur la période 1999-2009 l'augmentation du nombre d'emplois la plus forte (+1,44%, soit + 7 900 emplois).

Malgré son recul démographique, l'aire urbaine de Douarnenez a réussi à maintenir son volume d'emplois, en très légère croissance sur la même période, tout comme celle de Penmarch.

En revanche, l'aire urbaine de Concarneau marque une stagnation de son marché de l'emploi avec un léger recul (- 190 emplois en 10 ans).

Figure 139 : Emploi total du Système Urbain Local de Quimper en 1999 et 2009

	1999	2009	TCMA 99-09
AU de Concarneau	9 570	9 376	-0,20%
Au de Douarnenez	6 942	7 230	0,41%
AU de Penmarch	6 093	6 286	0,31%
AU de Quimper	51 369	59 255	1,44%
Système Urbain Local de Quimper	73 974	82 148	1,05%
Région Bretagne	1 115 252	1 294 142	+1,50%
France métropolitaine	22 800 731	25 718 171	+1,21%

Source : INSEE

Il est intéressant de noter que l'aire urbaine de Quimper enregistre jusqu'en 2009 un taux de croissance de son emploi supérieur à celui de sa population. C'est aussi le cas pour Douarnenez qui avait enregistré sur la période un repli démographique.

Il s'agit d'un marqueur de vitalité économique de long terme, pour Quimper, mais aussi, l'effet des dynamiques résidentielles également créatrices d'emplois.

Une forte proportion d'activités tertiaires

L'analyse de l'emploi au lieu de travail du Système Urbain Local de Quimper en 2009, apporte les enseignements suivants :

- Une part de ses emplois dans l'agriculture inférieure à celle observée à l'échelle régionale (3,6% contre 5,2%) et supérieure à la moyenne nationale (2,9%),
- Une part significative des emplois générés par les secteurs industriels (14,8% de ses emplois contre respectivement 14,9% et 13,9% pour la région Bretagne et la France métropolitaine),
- Une structure d'emploi de services (Commerce, Transport et Services Divers – CTSD) supérieure à celle de la Bretagne (42,8% contre 40,4%) mais encore inférieure à celle de la France métropolitaine (45,6%),
- Une part d'emplois dans l'administration publique, enseignement, santé et action sociale – APESAS, proche de celle de la Bretagne (31,7% contre 32,0%) et supérieure à celle de la France métropolitaine (30,7%).

Figure 140 : Structure de l'emploi au lieu de travail du Système Urbain Local de Quimper selon le type d'activités entre 1999 et 2009 (en %)

	1999				
	Agriculture	Industrie	Construction	CTSD	APESAS
AU de Concarneau	10,3	18,7	6,1	39,7	25,2
AU de Douarnenez	3,1	27,2	3,8	34,0	32,0
AU de Penmarch	24,5	11,8	6,3	40,3	17,1
AU de Quimper	3,1	16,2	6,3	41,2	33,2
Système Urbain Local de Quimper	5,8	17,2	6,0	40,2	30,8
Région Bretagne	7,5	17,6	6,6	37,2	31,2
France métropolitaine	4,0	17,9	5,9	43,1	29,1

	2009				
	Agriculture	Industrie	Construction	CTSD	APESAS
AU de Concarneau	4,9	16,3	7,1	42,1	29,6
AU de Douarnenez	2,0	20,2	6,0	34,1	37,7
AU de Penmarch	17,2	10,1	5,8	44,1	22,8
AU de Quimper	2,1	14,5	7,4	43,8	32,2
Système Urbain Local de Quimper	3,6	14,8	7,1	42,8	31,7
Région Bretagne	5,2	14,9	7,6	40,4	32,0
France métropolitaine	2,9	13,9	6,9	45,6	30,7

CTSD : Commerce, transports, services divers

APESAS : Administration publique, enseignement, santé, action sociale

Source : INSEE

Une aire urbaine de Quimper relativement diversifiée, par rapport aux autres territoires du SUL

Chacune des aires urbaines du système urbain local de Quimper présente un profil différencié :

L'aire urbaine de Penmarch enregistre un taux très important d'emplois dans le secteur primaire agricole qui relèvent de l'activité de pêche, avec des services relativement développés notamment au service de la pêche également (transport, mareyage, etc.).

Les aires urbaines de Concarneau et surtout de Douarnenez présentent un profil plus industriel, notamment du fait de la présence de chantiers navals et de conserveries, ou encore de vêtements de mer.

Si du fait de ses fonctions de Préfecture, l'aire urbaine de Quimper dispose d'un important secteur de services, privés et publics, elle présente également un profil marqué par des activités productives liées à la construction mécanique, aux industries agro-alimentaires et textiles.

L'évolution des emplois entre 1999 et 2009 s'est accompagnée d'une modification de la structure des emplois occupés au lieu de travail du Système Urbain Local de Quimper.

Cette transformation est de même nature que celle qui affecte l'ensemble du tissu économique national, avec une diminution des emplois dans l'agriculture et l'industrie et une croissance des emplois de services.

Toutefois il faut souligner ici des évolutions très marquées :

- Une chute très importante de la part des emplois primaires liés à la pêche pour les aires urbaines de Penmarch et de Concarneau,
- Un repli très net des emplois industriels pour l'aire urbaine de Douarnenez du fait de la fermeture de conserveries notamment.

De ce fait pour ces 3 aires urbaines, les emplois de services publics, de santé et d'action sociale pèsent d'un poids plus marqué dans l'emploi local.

Un taux de chômage supérieur à celui de la Bretagne

Le taux de chômage au sein du Système Urbain Local de Quimper en 2009 était de 10,4%. Il est supérieur à la moyenne régionale (9,3%) mais reste inférieur à la moyenne nationale (11,2%).

Par contre les deux aires urbaines de Concarneau et de Douarnenez affichent un taux de chômage supérieur à celui de la France métropolitaine.

Figure 141 : Taux de chômage du Système Urbain Local de Quimper en 2009

	Taux de chômage (en %)
AU de Concarneau	11,8
AU de Douarnenez	11,7
AU de Penmarch	10,8
AU de Quimper	10,0
Système Urbain Local de Quimper	10,4
Région Bretagne	9,3
France métropolitaine	11,2

Source : INSEE

Une part de Cadres des Fonctions Métropolitaines inférieure aux moyennes régionale et nationale

Les emplois de **Cadres des Fonctions Métropolitaines** (CFM) sont présents à des degrés divers dans toutes les aires urbaines, notamment dans les plus importantes d'entre elles qui assurent alors des fonctions d'animation et d'irrigation pour les autres aires urbaines composant leur système urbain local.

La part des **Cadres des Fonctions Métropolitaines** (CFM) au lieu de travail du Système Urbain Local de Quimper est de 6,4% (cf. tableau ci-après), soit plus de 5 000 emplois. Cette part est **inférieure à la moyenne régionale (6,8%) et surtout à celle de la moyenne nationale (9,7%)**.

Figure 142 : Emplois CFM au lieu de travail dans le Système Urbain Local de Quimper en 2009

	Emploi total	Part des CFM dans l'emploi total (en %)
AU de Concarneau	9 376	4,5
AU de Douarnenez	7 230	4,8
AU de Penmarch	6 286	4,2
AU de Quimper	59 255	7,0
Système Urbain Local de Quimper	82 148	6,4
Région Bretagne	1 294 142	6,8
France métropolitaine	25 718 171	9,7

Source : INSEE

L'aire urbaine de Quimper compte la plus forte part d'emplois de Cadres des Fonctions Métropolitaines (7,0% de l'emploi total).

Du fait de la faiblesse relative des emplois CFM dans le SUL de Quimper, toutes les aires urbaines affichent un taux important d'emplois dans le domaine de la gestion.

Il convient de relever la forte proportion des emplois CFM dans les secteurs suivants :

- Le commerce pour l'aire urbaine de Penmarch (mareyage),
- La culture et les loisirs pour les aires urbaines de Penmarch et Douarnenez (tourisme),
- La gestion pour toutes les aires urbaines,
- Les prestations intellectuelles pour les aires urbaines de Quimper et de Concarneau.

Figure 143 : Structure de l'emploi CFM au lieu de travail pour le SUL de Quimper en 2009 (en %)

	Commerce	Conception Recherche	Culture Loisirs	Gestion	Prestations Intellectuelles
AU de Concarneau	12,0	9,1	13,2	45,7	20,0
AU de Douarnenez	11,9	10,4	22,5	42,3	12,9
AU de Penmarch	19,8	0,0	20,8	45,9	13,6
AU de Quimper	9,5	11,0	12,8	48,4	18,3
Système Urbain Local de Quimper	10,4	10,3	13,9	47,6	17,8
Région Bretagne	11,3	19,2	12,2	39,5	17,9
France métropolitaine	12,0	20,5	11,3	39,2	17,0

Source : INSEE

Une main d'œuvre globalement qualifiée mais avec de forts écarts au sein du SUL

La part de la population du Système Urbain Local de Quimper titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur était en 2009 de 24,7%, part supérieure à la moyenne régionale et proche de la moyenne nationale (respectivement 23,2% et 24,5%). **Ce constat est un atout fort pour le territoire afin d'asseoir son développement économique.**

C'est surtout l'aire urbaine de Quimper qui tire ce résultat vers le haut car il s'agit d'un chef-lieu de préfecture qui dispose également d'établissements de formation.

Les trois aires urbaines de Concarneau, Douarnenez et Penmarch présentent le plus faible taux de formation. Ce sont également celles dont le profil économique est le plus marqué par les activités de production, agricoles et industrielles, parfois en déclin. Ce caractère pourrait constituer à terme un facteur de fragilité économique et sociale.

La présence du pôle universitaire de Quimper représente toutefois un atout pour la diffusion à terme des compétences adaptées aux évolutions du tissu économique, à l'échelle du système urbain dans son ensemble.

Figure 144 : Part de la population de plus de 16 ans non scolarisée titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur (court ou long) en 2009

	Part en %
AU de Concarneau	19,7
AU de Douarnenez	21,4
AU de Penmarch	17,7
AU de Quimper	27,6
Système Urbain Local de Quimper	24,7
Région Bretagne	23,2
France métropolitaine	24,5

Source : INSEE

Un enseignement supérieur spécialisé autour du pôle de Quimper

Le Pôle universitaire Pierre-Jakez Hélias qui compte plus de 1 000 étudiants regroupe toutes les formations de l'Université de Bretagne Occidentale présentes à Quimper,

Ces formations sont complétées par celles de l'Institut universitaire de technologie (IUT), implanté à Quimper depuis plus de 40 ans, en relation étroite avec l'économie locale et régionale. En effet, le site qui compte près de 1 400 étudiants dispose de plusieurs filières en particulier dans le domaine agro-alimentaire.

Dans le même domaine, l'Institut de formation régional des industries alimentaires (Ifria) propose plusieurs formations allant du niveau CAP au diplôme d'ingénieur (environ 1 200 élèves et étudiants).

Ce tissu d'établissements de formation supérieure est encore renforcée par l'École de management Bretagne Atlantique (Emba) et l'École européenne supérieure d'art de Bretagne (EESAB) toutes situées à Quimper.

Avec les BTS délivrés par les lycées, au total on recense plus de 4 500 étudiants dans les différents établissements implantés dans le territoire du SUL de Quimper.

Certains d'entre eux sont intégrés dans les pôles de compétitivité Mer-Bretagne ou Valorial (IAA).

Une absence de grands établissements du secteur marchand

En 2011 le Système Urbain Local de Quimper ne comptait que 2 établissements de plus de 1 000 salariés.

Il s'agit de structures publiques de soin et de santé toutes deux localisées dans l'aire urbaine de Quimper, l'Hôpital Intercommunal de Cornouaille et l'Hôpital de santé mentale Etienne Gourmelen.

*Un pôle industriel
marqué par les
activités marines et
agroalimentaires*

De nombreuses activités y sont implantées, d'où émergent 3 filières fortes, structurées par la conjonction de pôles de formation spécialisés, d'établissements de diffusion de l'innovation et d'entreprises de production :

- La construction mécanique,
- L'agroalimentaire,
- Le textile habillement.

Ces trois filières sont fortement marquées par les activités maritimes.

En effet, les ports de pêche du SUL de Quimper représentent le quart de la pêche fraîche française, avec Douarnenez, Concarneau (premier port thonier européen) et le quartier maritime du Guilvinec qui rassemble les 4 ports du Pays bigouden. Ce dernier site est d'ailleurs le plus important quartier maritime de France, tant en nombre de marins qu'en valeur de la pêche débarquée sous criée.

Il s'agit là d'un secteur vital car, outre les emplois directs de marins, il impacte de nombreux secteurs amont et aval : criées et mareyage (commerce), chantiers navals et fabricants de matériel ou d'électronique, fabrication de vêtements de mer (industrie), avitailleurs et transport (services), conserveries (IAA).

Mais si l'activité de pêche traditionnelle connaît un lent déclin, celle du nautisme enregistre une forte progression. Cette dernière est fortement créatrice d'emplois et représente sur l'ensemble du territoire du SUL plus de 1 100 emplois, avec quelques pôles phares : Fouesnant, Bénodet, Concarneau et les Glénan, Douarnenez et les fêtes maritimes, etc.

L'activité agricole de l'ouest Cornouaille est caractérisée par un élevage diversifié (vaches laitières prédominantes, porcs et volailles), une activité horticole à forte valeur ajoutée et des exploitations maraichères.

Celle-ci alimente également des filières de proximité qui offrent des emplois à la fois en zone rurale et urbaine avec la présence de grands groupes des industries agro-alimentaires (conserves de légumes, traiteurs) ou encore des activités d'emballage-packaging, de machines-outils et d'équipements divers.

*Une absence de
grands établissements
du secteur marchand
mais une insertion
dans les réseaux
d'innovation*

Des entreprises et organismes importants du SUL de Quimper sont partie prenante d'**un pôle de compétitivité à vocation mondiale, le Pôle Mer-Bretagne** dont les thématiques sont les suivantes :

- Sécurité et sûreté maritimes
- Naval et nautisme
- Ressources énergétiques marines
- Ressources biologiques marines, pêche et aquaculture, biotechnologies
- Environnement et aménagement du littoral

Dans ces différents domaines, ce pôle de compétitivité vise à favoriser une dynamique économique par l'innovation en se basant sur la collaboration étroite d'un réseau de technopoles : Brest, Rennes-Saint-Malo, Lorient, Quimper et Lannion.

C'est dans ce contexte qu'intervient **la Technopole Quimper-Cornouaille** en partenariat avec le centre universitaire tout proche.

Ses filières économiques prioritaires sont l'agroalimentaire, le packaging, la pêche, l'aquaculture, les applications des biotechnologies marines ainsi que les TIC.

La Technopole Quimper-Cornouaille est également active auprès des PME / PMI, dans le cadre de deux autres Pôles de compétitivité, Valorial (l'aliment de demain) et Images & Réseaux.

Une activité touristique importante mais encore centrée sur des marchés vieillissants

Le territoire du SUL de Quimper présente une grande variété de paysages et un patrimoine attractif : le littoral lui-même, Quimper ville d'art, Locronan, Concarneau et la ville close, Bénodet et Fouesnant, Douarnenez et Port-Rhu, etc.

A celle-ci correspond la diversité des activités avec les ports de plaisance, les golfs, les établissements de thalassothérapie, etc.

Le territoire du SUL de Quimper comptabilise plus de 6 100 emplois touristiques en moyenne, soit 6,2% du total des emplois salariés. La ville de Quimper concentre 1 800 de ces emplois touristiques.

Pour autant il s'agit d'un tourisme traditionnel avec une très forte proportion d'hébergements non marchands qui commence seulement à diversifier ses clientèles. Celui-ci reste encore peu adapté aux évolutions récentes : courts séjours, concurrence de nouveaux territoires, tourisme d'affaires non ciblé, etc.

Avec 750 000 nuitées hôtelières (3° rang en Bretagne) et 2,4 millions de nuitées en camping (1° rang en Bretagne) le tourisme en Cornouaille se situe donc à la fin d'un cycle qu'il convient de renouveler par une adaptation de son offre.

Celle-ci est d'une réelle richesse mais sans site marquant pour les marchés extérieurs. Ainsi au sein du SUL de Quimper un seul lieu enregistre une fréquentation annuelle supérieure à 100 000 visiteurs : le Festival de Cornouaille de Quimper (230 000 visiteurs).

Organisation et fonctionnement du territoire

Le Système Urbain Local de Quimper, situé à l'extrême sud-ouest de la région Bretagne, présente une organisation, un fonctionnement dicté notamment par sa situation géographique, son armature urbaine et ses attributs économiques.

Une bonne desserte routière et aérienne à compléter par une amélioration des réseaux ferroviaires

Malgré son caractère périphérique, le SUL de Quimper est bien desservi. En effet, il dispose d'infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires qui permettent à partir de Quimper de relier facilement les principales villes bretonnes et l'ouest de l'Hexagone.

Le réseau routier de ce système urbain dispose d'une infrastructure de qualité dont les principaux axes sont la RN 24 et la RN 165/A82 qui se poursuit sur Brest.

Ces voies gratuites permettent de relier Quimper à Nantes en moins de 3h, à Rennes en 2h30 et à Brest en moins d'1 h.

Les liaisons ferroviaires sont satisfaisantes vers Paris mais elles sont beaucoup plus contraignantes pour les relations nationales (métropoles régionales) et européennes.

Avec un temps de parcours de 4h20 pour les plus courts trajets, la liaison ferroviaire vers Paris n'est pas optimale et surtout les interconnexions (Massy et Roissy) imposent des ruptures de charges lourdes pour les passagers.

Au niveau interurbain, l'agglomération quimpéroise joue un rôle de plaque tournante dans la desserte de l'ouest Cornouaille, et notamment vers Douarnenez, vers Audierne, les ports bigoudens, Pont-L'Abbé.

La suppression des lignes ferroviaires d'intérêt local entre les villes de Cornouaille, Douarnenez, Pont l'Abbé, est aujourd'hui pénalisante pour les pôles urbains car le maintien de ces lignes aurait permis d'offrir une alternative aux déplacements routiers.

Cependant, la modernisation de l'axe ferroviaire entre Quimper et Landernau / Brest pourrait représenter une amélioration de la situation.

Figure 145 : Réseaux de transports dans le territoire du SUL de Quimper



Source : Atlas CCI de Cornouaille

L'offre de transports interurbains par cars est organisée par le réseau Penn-ar-Bed sous responsabilité du Département du Finistère.

Pour l'ensemble du département, ce réseau assure le transport régulier d'environ 15 000 personnes chaque jour, dont 9 000 scolaires et de plus de 22 000 élèves par des services spécifiques.

Figure 146 : Desserte du SUL de Quimper par le réseau Penn-ar-Bed



Source : Département du Finistère

Des flux domicile-travail fortement liés au pôle de Quimper, et des échanges importants avec le SUL de Brest

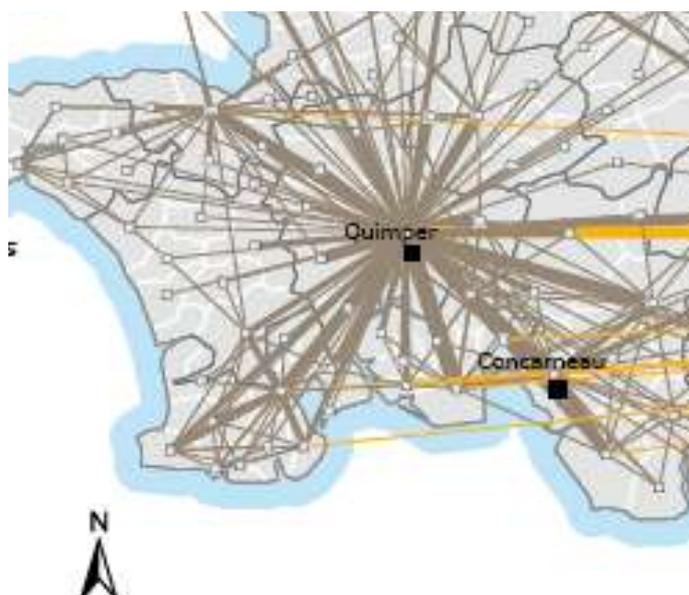
On estime les déplacements domicile-travail entre les aires urbaines du SUL de Quimper à 17 200 navettes quotidiennes.

L'aire urbaine de Quimper draine la moitié des déplacements quotidiens de l'ensemble du territoire.

Les relations entre l'aire urbaine de Brest et le SUL de Quimper sont également nombreuses et équilibrées. En effet 5 900 personnes effectuent des déplacements quotidiens entre ces deux territoires : 3 000 vers Brest et 2 900 vers Quimper.

Le SUL de Quimper constitue également la première destination des déplacements émis par l'espace Centre-Ouest Bretagne (Carhaix-Plouguer), soit 3 800 navettes quotidiennes.

Figure 147 : Les flux domicile travail



Un territoire inséré dans un réseau de relations et de coopérations qui renforcent sa position au sein du Grand Ouest

Outre les relations internes au SUL de Quimper, ce système a tissé des liens très intenses avec Brest notamment dans le domaine de l'économie et du tourisme mais aussi des liens avec les aires urbaines de Morlaix ou Landerneau qui renforcent le rôle de l'aire urbaine de Quimper au sein de l'ouest breton.

Mais également, les échanges qui la relient aux aires urbaines de Lorient et de Rennes marquent son insertion dans des réseaux à l'échelle de la région Bretagne.

Enfin, les liens établis avec l'aire urbaine de Nantes qui s'expriment aussi dans les domaines du tourisme et de l'économie confortent la place du SUL de Quimper au sein d'une région Grand Ouest.

Si le SUL de Quimper établit bien sûr des liens nationaux et internationaux, ceux-ci sont toutefois moins structurants que pour d'autres systèmes urbains, comme ceux de Brest et de Rennes.

Le SUL de Quimper s'inscrit avant tout dans une dynamique régionale forte structurée par ses relations avec la région urbaine de Brest et son inscription dans le sillage du bi-pôle Nantes-Rennes.

Les points à retenir :

- Situé à l'extrême sud-ouest de la Bretagne et composé de 4 aires urbaines (Concarneau, Douarnenez, Penmarch et Quimper) **le Système Urbain Local de Quimper compte 190 000 habitants.**

L'aire urbaine de Quimper, avec 124 000 habitants, représente 65% de la population du SUL.

- **Le Système Urbain Local de Quimper enregistre une croissance démographique régulière, essentiellement portée par le dynamisme de l'aire urbaine de Quimper.**
- **Le Système Urbain Local de Quimper compte 82 000 emplois en 2009.** Le principal pôle d'emploi est Quimper, avec une forte dominance tertiaire du fait notamment d'une fonction de préfecture de département. Concarneau, Douarnenez et Penmarch présente un profil plus productif.

La croissance de l'emploi y est moins forte qu'en moyenne régionale et nationale.

- **Le Système Urbain Local de Quimper est fortement lié à celui de Brest.**

En interne, la moitié des flux domicile-travail est orientée vers le pôle de Quimper.

7.2 - Enjeux d'aménagement du territoire du Système Urbain Local de Quimper

Enjeux de développement économique

Conforter l'économie comme vecteur essentiel du développement du territoire.

L'un des enjeux du SUL de Quimper réside dans **le renforcement de l'économie industrielle et productive, notamment pour ses domaines de spécialité** :

- Affirmer la place de l'agriculture, y compris l'agriculture de proximité, ainsi que celle de la pêche et de la conchyliculture,
- Conforter les activités industrielles et tertiaires motrices,
- Développer et pérenniser une activité touristique de qualité.

L'accompagnement de la mutation des secteurs productifs doit être assuré afin de concilier le maintien d'une valeur ajoutée sur le territoire et d'éviter les délocalisations d'entreprises.

Poursuivre la diversification de l'économie en s'appuyant sur les démarches favorisant l'innovation et la formation

Il s'agit de :

- Développer le pôle agro-alimentaire de la Cornouaille, les activités liées à l'agriculture, à la pêche, mais plus généralement aux savoir-faire et capacités d'entreprendre dans cette filière (production, services, fournisseurs),
- Veiller aux conditions de développement et de pérennisation des autres filières industrielles (mécanique, électronique, chimie, textile, faïencerie,...) en valorisant notamment leurs savoir-faire spécifiques (formation, diversification),
- Dégager les surfaces nécessaires, organiser la spatialisation et la spécialisation éventuelle des zones d'activités.

Différents leviers doivent être mis en place afin de **poursuivre la diversification de l'économie** :

- Investir dans le développement de « l'économie de la connaissance », en favorisant les synergies entre connaissance et entreprises et en stimulant l'innovation,
- Développer et diversifier l'activité touristique pour satisfaire aux attentes actuelles et attirer de nouvelles clientèles (tourisme actif, vert ou patrimonial, etc.),
- Développer les emplois liés aux domaines de la culture, du divertissement et des loisirs pour répondre à la demande croissante dans ce domaine.

*Accueillir la population
dans une urbanisation
plus économe des
ressources*

Certains des territoires du SUL de Quimper connaissent une dynamique démographique qui les conduira à poursuivre leur croissance.

Ce phénomène est dû à la conjonction de soldes naturels et migratoires très positifs. Mais il induit de graves risques de déséquilibre quant à la mixité de l'habitat, la production de logements et la maîtrise foncière.

Pour cela il conviendra de penser autrement les formes urbaines, de sorte à mettre en perspective un modèle de peuplement plus économe en espace, avec un moindre étalement de l'urbanisation et une moindre consommation de foncier.

*Anticiper les besoins
très divers de la
population*

Une population vieillissante, de nouveaux habitants et une population de jeunes qu'il convient de fixer afin d'éviter leur départ : il s'agit là d'enjeux auxquels il conviendra de répondre en même temps afin de garder un territoire équilibré pour tous.

*Rendre plus
attractives les villes-
centre et les aires
urbaines du SUL de
Quimper*

La capacité pour le territoire à continuer à fixer et attirer de nouvelles populations, notamment d'âge actif et des jeunes, est déterminante.

Pour ce faire, il faut **conforter les cœurs des villes-centre du SUL de Quimper** autour des fonctions centrales et des équipements collectifs structurants, notamment pour l'agglomération de Quimper.

Celle-ci pourra alors constituer un moteur de la dynamique démographique pour les aires urbaines environnantes.

Cet enjeu de diffusion de la dynamique quimpéroise est essentiel pour les autres aires urbaines du SUL, celles de Douarnenez, de Penmarch et de Concarneau, qui pourraient voir leur population et leur bassin d'emploi décliner.

La réponse à cet enjeu est également conditionnée par une meilleure accessibilité à ces différents espaces et une meilleure connexion aux grands réseaux de communication.

*Participer au
rayonnement national
et international de
l'ouest breton aux
côtés de Brest*

Le SUL de Quimper ne dispose pas seul d'une masse critique pour s'affirmer sur la scène européenne.

Face à la compétitivité accrue entre territoires, Quimper doit participer activement aux réseaux de ville de l'Ouest breton afin d'éviter sa marginalisation et bénéficier ainsi de fonctions métropolitaines majeures, notamment la recherche et l'innovation.

C'est tout le sens des coopérations engagées avec Brest, Morlaix et Lannion pour consolider l'offre globale notamment en matière de fonctions métropolitaines.

Maîtriser la périurbanisation

La consommation croissante des espaces, notamment pour répondre à une demande d'urbanisation et de développement économique, pose la question de l'usage des sols.

Il convient de **limiter les consommations foncières afin de contenir le processus d'étalement urbain**. La maîtrise de l'étalement urbain passe par :

- Une consommation d'espaces moindre afin de préserver les espaces naturels et agricoles,
- La maîtrise du développement de l'urbanisation du littoral, vecteur essentiel pour la qualité de l'offre touristique,
- Le renforcement de l'agglomération de Quimper, des centres urbains structurants et des bourgs.

Préserver l'activité agricole

Un enjeu fort du SUL de Quimper réside dans le maintien de l'activité agricole ; celle-ci est un élément de l'identité de ce territoire ainsi que de son dynamisme économique qui conditionne de multiples filières, amont et aval.

Or, l'activité agricole subit de fortes pressions, notamment de la part des activités économiques et immobilières :

- Dans les espaces situés sur le littoral,
- Dans les espaces périurbains.

La réduction de la consommation foncière par l'habitat au bénéfice du maintien des terres agricoles constitue donc un enjeu fort, car la présence d'activités agricoles significatives, avec des productions diversifiées, et porteuses d'une image forte et reconnue est un atout qu'il faut se donner les moyens de préserver.

Il s'agira donc de protéger l'espace agricole, notamment périurbain, des extensions urbaines, à travers une maîtrise forte de l'urbanisation, et une utilisation optimale des espaces déjà urbanisés et prévus pour les extensions urbaines.

Les enjeux d'accessibilité et de mobilité

Les enjeux territoriaux évoqués ci-dessus doivent être mis en regard des enjeux de mobilité, de sorte à répondre aux deux questions suivantes :

- Comment les enjeux de mobilité peuvent-ils contribuer à répondre aux enjeux de territoire ?
- Dans quelle mesure le mode ferroviaire peut-il répondre aux enjeux d'aménagement du territoire ?

Enjeux d'accessibilité de longue distance

L'accessibilité d'un territoire reste un enjeu déterminant puisqu'elle conditionne l'attractivité démographique et économique.

L'élargissement récent de l'Europe, qui voit se déplacer son centre de gravité davantage à l'Est, excentre le territoire de l'Ouest breton des grands couloirs de transports terrestres européens et des métropoles européennes.

Dans ce contexte, la situation « périphérique » de Quimper rend nécessaire d'augmenter la qualité et la performance des infrastructures la reliant au reste du territoire national et au-delà.

Deux enjeux majeurs apparaissent auxquels il convient de répondre simultanément pour un aménagement équilibré du territoire :

- Développer les grandes infrastructures de déplacement concourant à l'amélioration de l'accessibilité de la façade atlantique par rapport au cœur géographique de l'Europe.
- Améliorer l'accessibilité de Quimper, porte d'entrée de l'ouest de la Cornouaille, et la structurer par les transports collectifs.

Pour y répondre il conviendra de :

- **S'appuyer sur l'aéroport de Brest** et d'envisager une coopération entre aéroports régionaux pour la plateforme de Quimper.
- **Développer le réseau ferroviaire**, avec notamment le réseau Grande Vitesse :
 - La mise en service de la LGV Bretagne – Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes, qui représentera un gain de temps relatif sur la liaison avec Paris,
 - La réalisation d'un « barreau TGV » au sud de l'Île-de-France est nécessaire pour assurer une véritable interconnexion avec les réseaux à grande vitesse transeuropéens,
 - L'amélioration des liaisons ferroviaires inter-régionales notamment entre Quimper, Brest et Morlaix afin de stimuler les interactions et les activités économiques entre ces pôles bretons.

Enjeux de renforcement des liaisons entre les aires urbaines du SUL de Quimper

- **L'offre routière** répond globalement à la demande de déplacements. Il reste toutefois à **améliorer les liaisons routières** notamment vers l'ouest de la Cornouaille du fait de la saturation du pont de Bénodet et de la rocade sud de Quimper, ainsi que la liaison du pays fouesnantais à la RN165.
- **Dans le cadre du plan de rénovation du réseau ferré, la modernisation de la ligne entre Brest et Quimper / Landernau est importante pour les relations entre ces deux pôles bretons mais également pour la desserte de l'ouest Cornouaille.**
- **Améliorer la compétitivité des transports collectifs routiers**, en leur donnant la priorité sur les principaux axes à fort trafic, et en contenant l'espace réservé à la voiture et les vitesses autorisées.
- **Améliorer l'interconnexion des réseaux urbains et interurbains**, en fiabilisant les correspondances et en s'appuyant sur les pôles d'échanges, notamment celui de la gare de Rosporden et de Quimper dont le quartier doit faire l'objet d'un aménagement d'ensemble.

Evoluer vers une organisation plus soutenable des déplacements

Le fait d'assurer une bonne cohérence entre urbanisation / services-équipements / transports permet la production d'un espace plus « économe » en déplacements. Pour cela il conviendra de :

- **Densifier les espaces desservis par les transports en commun** (TC et TCSP).
- **Urbaniser prioritairement les espaces déjà desservis par les TC.**
- **Développer des pôles d'échanges multimodaux** qui constitueront des vecteurs d'aménagement du tissu urbain.

Les points à retenir :

En synthèse, les enjeux territoriaux au niveau du SUL de Quimper s'établissent ainsi :

- **Favoriser le renforcement de la diffusion de l'innovation et des technologies dans les secteurs productifs structurant l'économie du territoire (agroalimentaire, mécanique, agroalimentaire), tout en accompagnant la diversification déjà engagée** notamment avec l'appui du Technopole Quimper-Cornouaille et **en confortant également le maintien des activités agricoles et halieutiques,**
- **Renforcer les fonctions de service de l'aire urbaine de Quimper au service des différents pôles de son système urbain local, en s'appuyant sur les fonctions métropolitaines de Brest et le réseau de villes de l'ouest breton.**
- **Pour cela, améliorer encore l'attractivité du SUL de Quimper avec une diversification de ses activités touristiques et culturelles et une attention accrue au cadre de vie proposé.**

Ces enjeux territoriaux sont pour la plupart intrinsèquement liés à la qualité des dessertes par les infrastructures de transports, à la qualité de l'irrigation d'un territoire ouvert sur les dimensions régionale, nationale et internationale.

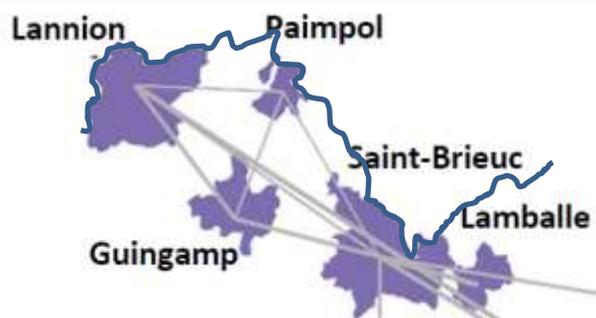
8 – Coup de projecteur sur le Système Urbain Local de Saint-Brieuc

8.1 - Portrait du Système Urbain Local de Saint-Brieuc

Le Système Urbain Local (SUL) de Saint-Brieuc fait partie du système interurbain régional de Rennes. Il **est composé de 5 aires urbaines** (cf. figure ci-dessous) :

- Saint-Brieuc
- Guingamp
- Lannion
- Paimpol
- Lamballe.

Figure 148: Le Système Urbain Local de Saint-Brieuc



Source : DATAR

Situation géographique

Le SUL de Saint-Brieuc se présente comme **un territoire excentré, à l'extrême ouest de la France et loin de la dorsale économique européenne.**

Au nord de la Bretagne, Saint-Brieuc constitue le **4^{ème} centre urbain régional**, jouissant d'une **situation littorale** avec d'importantes potentialités.

Saint-Brieuc forme **un nœud stratégique de communications** du fait de sa position :

- **Au centre de l'axe qui relie les deux principaux pôles urbains régionaux (Rennes et Brest)** par le nord de la Bretagne,
- **Au départ de l'axe Nord-Sud « Triskell » qui à travers la péninsule bretonne**, dessert les villes et les régions de Loudéac, Pontivy puis de Lorient ou Vannes.

Le SUL de Saint-Brieuc est desservi par le mode routier :

- La RN12, infrastructure à 2x2 voies qui traverse le territoire d'est en ouest et contourne l'agglomération de Saint-Brieuc par le nord ; c'est l'épine dorsale routière du territoire.
- Des RD dont le gabarit permet une desserte rapide des communes littorales notamment.
- Un maillage dense de routes départementales permettant d'irriguer l'ensemble du SUL.

Le territoire est desservi par les lignes TER principalement l'axe Brest – Morlaix – Saint-Brieuc – Rennes.

Il est desservi par les TGV de l'axe Paris – Brest (gares de Saint-Brieuc et Guingamp).

En complément, évoquons :

- L'aéroport de Saint-Brieuc – Armor, peu fréquenté et en déclin,
- Plusieurs ports.

Situation géographique

Figure 149 : Les infrastructures de transports



Source : Observatoire des Transports de Bretagne

Démographie

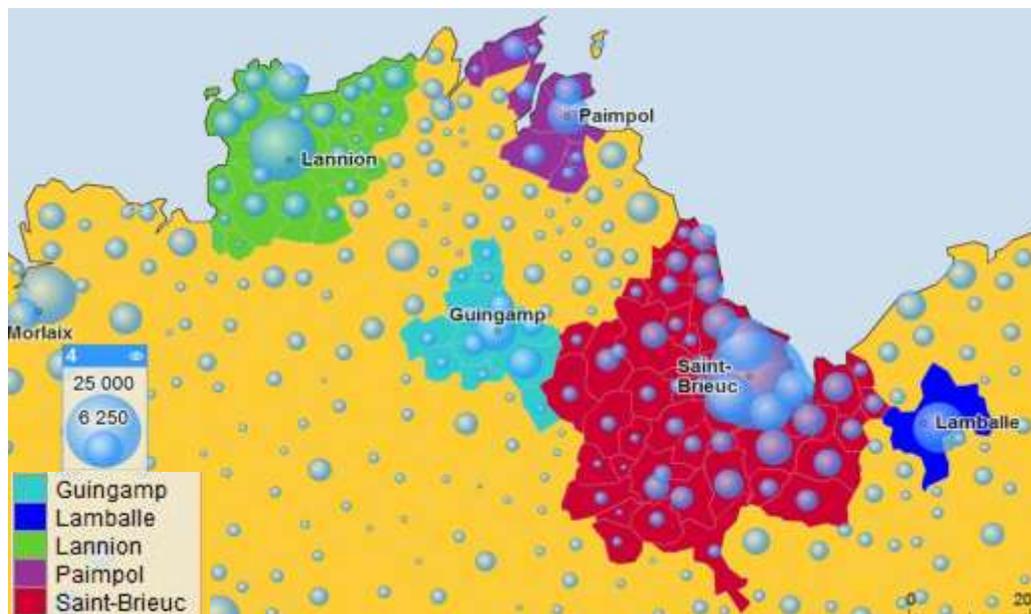
Le Système Urbain Local de Saint-Brieuc comptait 286 000 habitants en 2006. La population est avant tout concentrée dans les aires urbaines de Saint-Brieuc (166 000 habitants, soit 58% de la population du SUL) et de Lannion (63 500 habitants, soit 22% du SUL) ; celles-ci sont relayées par Guingamp, Paimpol puis Lamballe.

Figure 150: Population totale du Système Urbain Local de Saint-Brieuc en 2008

	2 008	Répartition en %
AU de Guingamp	25 724	9,0
AU de Lamballe	11 705	4,1
AU de Lannion	63 526	22,1
AU de Paimpol	19 484	6,8
AU de Saint-Brieuc	166 040	58,0
Système Urbain Local de Saint-Brieuc	286 479	100
Région Bretagne	3 149 701	—
France métropolitaine	62 134 866	—

Source : INSEE

Figure 151 : Répartition de la population du Système Urbain Local de Saint-Brieuc en 2008



Source : Espace cartographique de l'Observatoire des territoires
<http://carto.observatoire-des-territoires.gouv.fr/#l=fr;v=map1>

*Une croissance
démographique
modérée et un
déploiement
périurbain*

Le Système Urbain Local de Saint-Brieuc enregistre une croissance démographique modérée (+0,78%/an en moyenne sur la période 1999-2008), inférieure à la moyenne constatée à l'échelle régionale (+0,89%/an) mais supérieure à la tendance nationale (+0,67%/an). Le territoire a néanmoins gagné plus de 10 000 habitants entre 1999 et 2008.

Le SUL, situé au sein d'un vaste triangle Lannion – Loudéac – Dinan, représente la partie du département des Côtes-d'Armor la plus dynamique démographiquement, profitant à la fois d'un excédent naturel et migratoire. Les densités de population y sont particulièrement élevées, impulsées par la proximité du littoral et des principales agglomérations. La RN12 (axe Rennes-Brest) constitue une ligne de démarcation nette entre la moitié nord du département, en croissance, et qui concentre une part de plus en plus importante des habitants et des actifs costarmoricens, et une portion sud au sein de laquelle la densification démographique est moindre voire négative.

Les aires urbaines de Lamballe, Lannion et Saint-Brieuc sont les trois plus dynamiques, à la fois sur les périodes 1990-1999 et 1999-2008.

L'aire urbaine de Lamballe doit sa croissance démographique à son excédent migratoire.

De façon générale, les couronnes périurbaines sont attractives, tandis que les villes-centres des pôles urbains gagnent peu d'habitants.

Les jeunes partent souvent faire leurs études à Rennes. Saint-Brieuc souhaite garder cette population en développant une offre d'établissements d'enseignement supérieur. Les couples de 40 ans reviennent pour s'installer, attirés par le cadre de vie. L'amélioration des liaisons ferroviaires Rennes-Brest-Rennes-Quimper permettrait de renforcer le solde migratoire déjà important.

La croissance démographique, la tendance des cœurs de villes à se dépeupler, l'étalement des agglomérations, qui concentrent une part croissante de la population et des emplois, la forte attractivité littorale, les logiques d'habitat diffus et la préférence pour le logement pavillonnaire individuel sont autant de réalités qui favorisent et amplifient la pression foncière.

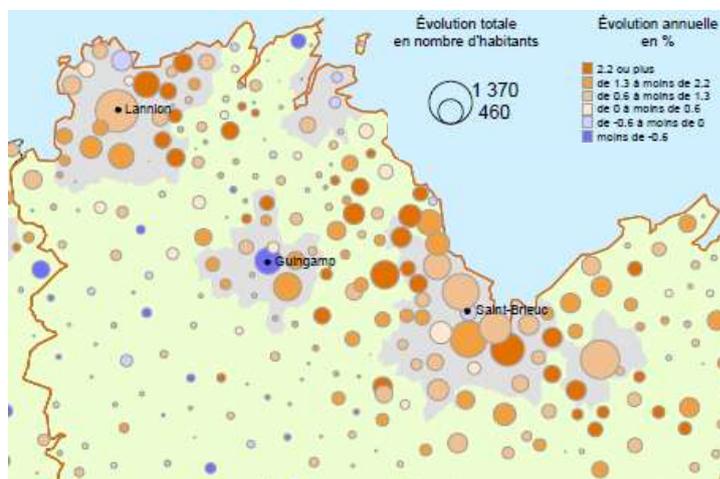
Outre le fait qu'elle consomme beaucoup d'espace, cette urbanisation continue et croissante contribue à artificialiser les sols et modifie très sensiblement l'environnement. Le département des Côtes d'Armor est caractérisé par un important mitage de son espace (20% des surfaces artificialisées).

Figure 152 : Evolution de la population du Système Urbain Local de Saint-Brieuc entre 1990 et 2008

	1 990	1 999	2 008	TCMA 90-99	TCMA 99-08
AU de Guingamp	24 302	24 603	25 724	0,14%	0,50%
AU de Lamballe	9 894	10 564	11 705	0,73%	1,15%
AU de Lannion	56 223	58 491	63 526	0,44%	0,92%
AU de Paimpol	20 186	19 570	19 484	-0,34%	-0,05%
AU de Saint-Brieuc	148 373	153 869	166 040	0,40%	0,85%
SUL de Saint-Brieuc	258 978	267 097	286 479	0,34%	0,78%
Région Bretagne	2 795 638	2 907 178	3 149 701	0,44%	0,89%
France métropolitaine	56 615 155	58 520 688	62 134 866	0,37%	0,67%

Source : INSEE

Figure 153 : Evolution de la population (période 1999-2008)



Source : INSEE

Une population globalement âgée

La structure par âge de la population du Système Urbain Local de Saint-Brieuc en 2009 montre un profil plus âgé que les moyennes régionale et nationale, avec un indice de jeunesse relativement faible (90, soit 90 jeunes de moins de 20 ans pour 100 personnes âgées de 60 ans et plus).

A l'exception de l'aire urbaine de Saint-Brieuc, chacune des aires urbaines présente un indice de jeunesse inférieur à 100. Les aires urbaines de Paimpol (36% de la population est âgée de 60 ans ou plus) et de Lannion (29,2% de population de 60 ans ou plus) présentent les profils

les plus défavorables.

Ce processus s'explique par l'allongement de l'espérance de vie, l'arrivée de générations du baby-boom dans la tranche d'âge des 60 ans et plus, la baisse de la natalité, le retour des retraités sur leur territoire d'origine.

La population continue par ailleurs de vieillir. Ce vieillissement constitue une source réelle d'activités et d'emplois, notamment dans les secteurs relevant des services à la personne. Mais il peut aussi inciter certains territoires à s'orienter exagérément vers certaines formes d'économie (de type résidentiel et de services) au détriment d'autres options (plus productives). Il laisse entrevoir des difficultés économiques (disponibilité de main d'œuvre) et financières (baisse des niveaux de revenus,...) qui influenceront nécessairement l'évolution du département.

Figure 154 : Structure de la population par âge du Système Urbain Local de Saint-Brieuc en 2009

	moins de 20 ans	entre 20 et 59 ans	60 ans et plus
AU de Guingamp	24,1	49,8	26,2
AU de Lamballe	23,2	51,1	25,7
AU de Lannion	22,6	48,2	29,2
AU de Paimpol	19,8	43,9	36,3
AU de Saint-Brieuc	24,9	50,7	24,4
Système Urbain Local de Saint-Brieuc	23,9	49,6	26,5
Région Bretagne	24,3	51,2	24,5
France métropolitaine	24,5	52,9	22,6

Source : INSEE

Economie

Une forte concentration des emplois sur Saint-Brieuc relayée par Lannion

Le Système Urbain Local de Saint-Brieuc comptait 127 000 emplois en 2009, soit 10% des emplois régionaux (cf. tableau ci-après). La grande majorité des emplois du Système Urbain Local est localisée sur l'aire urbaine de Saint-Brieuc (58% des emplois totaux), relayée par Lannion (19%).

Figure 155 : Emploi total du Système Urbain Local de Saint-Brieuc en 1999 et 2009

	1 999	2 009	TCMA 99-09
AU de Guingamp	10 814	12 540	1,49%
AU de Lamballe	7 175	9 336	2,67%
AU de Lannion	22 209	24 651	1,05%
AU de Paimpol	6 336	7 035	1,05%
AU de Saint-Brieuc	62 438	73 432	1,64%
Système Urbain Local de Saint-Brieuc	108 972	126 994	1,54%
Région Bretagne	1 115 252	1 294 142	1,50%
France métropolitaine	22 800 731	25 718 171	1,21%

Source : INSEE

Le Système Urbain Local de Saint-Brieuc a enregistré sur la période 1999-2009 une augmentation moyenne annuelle de ses emplois de +1,5%, soit une augmentation conforme à la tendance régionale, et supérieure à la moyenne nationale. De façon générale, on assiste à une concentration progressive des activités dans les pôles d'emplois. Les réseaux de transports, ainsi que les espaces d'accueil d'entreprises, favorisent cette concentration des emplois dans les territoires les mieux desservis et équipés vers lesquels les entreprises tendent à se concentrer.

Les aires urbaines de Lamballe (+2,7% de croissance moyenne annuelle de l'emploi sur la période 1999-2009) et Saint-Brieuc (+1,6%) sont les plus dynamiques.

Une forte représentation du secteur tertiaire

L'analyse de l'emploi au lieu de travail du Système Urbain Local de Saint-Brieuc apporte les enseignements suivants :

- Une part de ses emplois dans l'agriculture inférieure à celle observée à l'échelle régionale (3,9% contre 5,2%),
- Une industrialisation comparable (13,9% de ses emplois contre respectivement 14,9% et 13,9% pour la région Bretagne et la France métropolitaine),
- **Une forte part d'emplois tertiaires, légèrement supérieure à la moyenne régionale** (74,0% contre 72,4%).

A noter quelques spécificités locales :

- La très forte représentation des emplois agricoles dans l'aire urbaine de Paimpol (11,5%),
- L'importance de l'industrie à Lamballe (32% des emplois, avec un poids important de l'agro-alimentaire, notamment l'industrie de la viande : Cooperl Hunaudaye de production porcine) et Guingamp (17%) ; et inversement sa sous-représentation à Paimpol (5%),
- La part importante des commerces, transports et services divers à Lannion (33% des emplois),
- Le poids de l'administration publique à Paimpol et Saint-Brieuc ; sa sous-représentation à Lamballe ou encore Lannion.

La croissance de l'emploi s'est accompagnée d'une évolution de la structure des emplois occupés au lieu de travail du Système Urbain Local de Saint-Brieuc. Elle se traduit entre 1999 et 2009 par :

- Une diminution de la part des emplois dans l'agriculture (de 5,4% à 3,9%),
- Une diminution de la part des emplois dans l'industrie (de 16,5% à 13,9%). A souligner, la progression de l'emploi industriel à Lamballe,
- Une croissance de la construction (de 6,8% à 8,3%),
- **Une augmentation de la part des emplois tertiaires** (de 71,3% à 74,0%).

Le secteur tertiaire représente une part croissante des emplois alors que le secteur productif tend à se rétracter. Cette évolution se traduit par un changement significatif de la structure de la population active.

Un territoire touristique

Le SUL de Saint-Brieuc présente une grande diversité de paysages : maritime, urbain, rural. **Il comprend de nombreux atouts touristiques** : réserve naturelle de la baie de Saint-Brieuc, stations balnéaires renommées, paysages ruraux, petites cités de caractère (Quintin, Moncontour), centre historique de Saint-Brieuc, haras national de Lamballe. L'offre d'hébergement touristique est très nettement localisée à proximité de la côte. La majeure partie de l'hébergement touristique est constituée de résidences secondaires.

Le territoire accueille une clientèle touristique majoritairement française, en particulier parisienne.

L'aire urbaine de Paimpol bénéficie d'un dynamisme touristique important ; ce qui participe au développement d'une économie présentielle.

Saint-Brieuc souhaite attirer le tourisme d'affaire (conventions et séminaires) grâce à une offre d'équipements de qualité et un cadre attractif. L'agglomération vise également à attirer les courts séjours de touristes en provenance de la région parisienne.

Figure 156 : Structure de l'emploi au lieu de travail selon le type d'activités du Système Urbain Local de Saint-Brieuc entre 1999 et 2009 (en %)

1999	Agriculture	Industrie	Construction	CTSD	APESAS
AU de Guingamp	4,1	18,0	7,1	39,5	31,2
AU de Lamballe	4,7	31,1	5,6	36,4	22,1
AU de Lannion	4,9	18,3	6,1	43,2	27,4
AU de Paimpol	14,9	5,3	6,3	38,6	35,0
AU de Saint-Brieuc	4,9	15,0	7,2	38,4	34,4
SUL de Saint-Brieuc	5,4	16,5	6,8	39,4	31,9
Région Bretagne	7,5	17,6	6,6	37,2	31,2
France métropolitaine	4,0	17,9	5,9	43,1	29,1

2009	Agriculture	Industrie	Construction	CTSD	APESAS
AU de Guingamp	3,5	17,4	7,2	39,7	32,3
AU de Lamballe	3,1	32,4	7,4	37,0	20,1
AU de Lannion	3,7	11,8	7,8	46,1	30,6
AU de Paimpol	11,5	4,7	6,8	39,4	37,5
AU de Saint-Brieuc	3,3	12,6	8,9	40,1	35,1
SUL de Saint-Brieuc	3,9	13,9	8,3	41,0	33,0
Région Bretagne	5,2	14,9	7,6	40,4	32,0
France métropolitaine	2,9	13,9	6,9	45,6	30,7

CTSD: Commerce, transports, services divers

APESAS : Administration publique, enseignement, santé, action sociale

Source : INSEE

Un taux de chômage supérieur à la moyenne régionale Le taux de chômage du Système Urbain Local de Saint-Brieuc en 2009 était de 9,6%. Il est supérieur à la moyenne régionale (9,3%) mais est néanmoins inférieur à la moyenne nationale (11,2%). Le meilleur score est obtenu par l'aire urbaine de Lamballe, suivie de Saint-Brieuc.

Figure 157 : Taux de chômage du Système Urbain Local de Saint-Brieuc en 2009

	Taux de chômage
AU de Guingamp	10,8
AU de Lamballe	7,9
AU de Lannion	10,0
AU de Paimpol	10,5
AU de Saint-Brieuc	9,3
Système Urbain Local de Saint-Brieuc	9,6
Région Bretagne	9,3
France métropolitaine	11,2

Source : INSEE

Une part de Cadres des Fonctions Métropolitaines légèrement supérieure à la moyenne régionale, portée par Lannion

La **part des Cadres des Fonctions Métropolitaines** (CFM) au lieu de travail du Système Urbain Local de Saint-Brieuc est de 7,1% (cf. tableau ci-après), soit plus de 9 000 emplois. Cette part **est supérieure à la moyenne régionale** (6,8%) mais inférieure à la moyenne nationale (9,7%).

Les données détaillées par aires urbaines montrent l'importance des CFM au sein de l'aire urbaine de Lannion (37% des CFM du SUL, et 13,8% d'emplois CFM). Historiquement, son économie repose sur des activités hautement qualifiées, notamment dans le secteur des technologies de l'information et de la communication ; ce qui en fait l'un des territoires bretons les plus innovants.

Le profil des CFM du SUL de Saint-Brieuc est comparable à celui de la Bretagne et à la moyenne nationale. A noter cependant une représentation légèrement plus importante du commerce (surtout à Lamballe et Guingamp) et des prestations intellectuelles (Lannion et Paimpol surtout).

Figure 158: Emplois CFM au lieu de travail du Système Urbain Local de Saint-Brieuc en 2009

	Emploi total	Part des CFM dans l'emploi total (en %)
AU de Guingamp	12 540	4,3
AU de Lamballe	9 336	4,8
AU de Lannion	24 651	13,8
AU de Paimpol	7 035	3,9
AU de Saint-Brieuc	73 432	6,0
Système Urbain Local de Saint-Brieuc	126 994	7,1
Région Bretagne	1 294 142	6,8
France métropolitaine	25 718 171	9,7

Source : INSEE

Figure 159 : Structure de l'emploi CFM au lieu de travail du SUL de Saint-Brieuc en 2009

	Commerce	Conception, recherche	Culture, Loisirs	Gestion	Prestations Intellectuelles
AU de Guingamp	13,2	8,8	15,3	48,2	14,5
AU de Lamballe	18,8	8,2	18,7	42,8	11,4
AU de Lannion	5,0	35,1	7,3	20,1	32,6
AU de Paimpol	8,6	2,9	33,1	30,2	25,2
AU de Saint-Brieuc	10,9	8,2	13,8	52,4	14,6
SUL de Saint-Brieuc	9,2	18,1	12,3	38,9	21,5
Région Bretagne	11,3	19,2	12,2	39,5	17,9
France métropolitaine	12,0	20,5	11,3	39,2	17,0

Source : INSEE

Une main d'œuvre diplômée surtout sur Lannion

La part de la population du Système Urbain Local de Saint-Brieuc titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur était en 2009 de 23,9%, part supérieure à la moyenne régionale mais en retrait par rapport à la moyenne nationale.

Les écarts en termes de niveau de formation sont importants au sein du SUL, à savoir :

- Un faible niveau de formation sur Guingamp, Lamballe et surtout Paimpol,
- Un niveau de formation moyen sur Saint-Brieuc,

- Un très bon niveau de formation sur Lannion (28% de la population de plus de 16 ans non scolarisée est titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur), cohérent avec le poids des CFM sur ce territoire.

Figure 160 : Part de la population de plus de 16 ans non scolarisée titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur (court ou long) en 2009

	Part en %
AU de Guingamp	20,5
AU de Lamballe	20,7
AU de Lannion	27,8
AU de Paimpol	18,8
AU de Saint-Brieuc	23,7
Système Urbain Local de Saint-Brieuc	23,9
Région Bretagne	23,2
France métropolitaine	24,5

Source : INSEE

- Peu de grands établissements* En 2011, le Système Urbain Local de Saint-Brieuc comptait 4 établissements de plus de 1 000 salariés, représentant 5 600 emplois. Parmi ces 4 établissements :
- 3 sont dans le domaine des services (banque, service aux entreprises et transport),
 - 1 est dans le domaine industriel (agroalimentaire).

Figure 161 : Liste des établissements comptant plus de 1 000 salariés dans le Système Urbain Local de Saint-Brieuc en 2011

Nom de l'établissement	Nom de la commune	Effectifs 2011	Siège social	Région du Siège social	Catégorie d'activité	Activités
COOPERL ARC ATLANTIQUE	Lamballe	1 704	oui	Bretagne	industrie	Agroalimentaire
REVAC PLUS	Plérin	1 763	oui	Bretagne	Service	Service entreprises
CAISSE REGIONALE DE CREDIT AGRICOLE	Ploufragan	1 132	oui	Bretagne	Service	Banque et assurance
FRANCE TELECOM	Lannion	1 038		Autre	Service	Transport

Source : CCI AEF, infogreffe

Organisation et fonctionnement du territoire

Le Système Urbain Local de Saint-Brieuc, présente une organisation, un fonctionnement dicté notamment par sa situation géographique, son armature urbaine et ses attributs économiques.

L'analyse qui suit ne prétend pas à l'exhaustivité ; elle donne quelques coups de projecteur sur les grands traits de fonctionnement du territoire.

Axes de transports

La RN12 est l'épine dorsale du territoire ; elle concentre des flux journaliers importants (50 000 à 65 000 véhicules / jour autour de Saint-Brieuc ; entre 30 000 et 50 000 véhicules/jour entre Lamballe et Saint-Brieuc et Saint-Brieuc et Guingamp). L'une des principales causes de l'encombrement de la RN12 est la concentration des activités au sein des principaux pôles urbains alors que de plus en plus de ménages s'installent dans les communes périurbaines.

La configuration du territoire et le développement polycentrique du Pays de Saint-Brieuc rendent difficile la mise en place de transports en commun performants.

La faible densité de certaines parties du territoire et la dispersion des lieux de vie, d'emploi, loisirs, encourageant la population à utiliser les modes de transport individuels, plus flexibles et plus souples.

Le réseau TER présente un fort trafic sur la ligne Saint-Brieuc – Rennes en particulier ; ce trafic est en forte croissance. Suivent les axes Saint-Brieuc – Lamballe puis Saint-Brieuc – Brest.

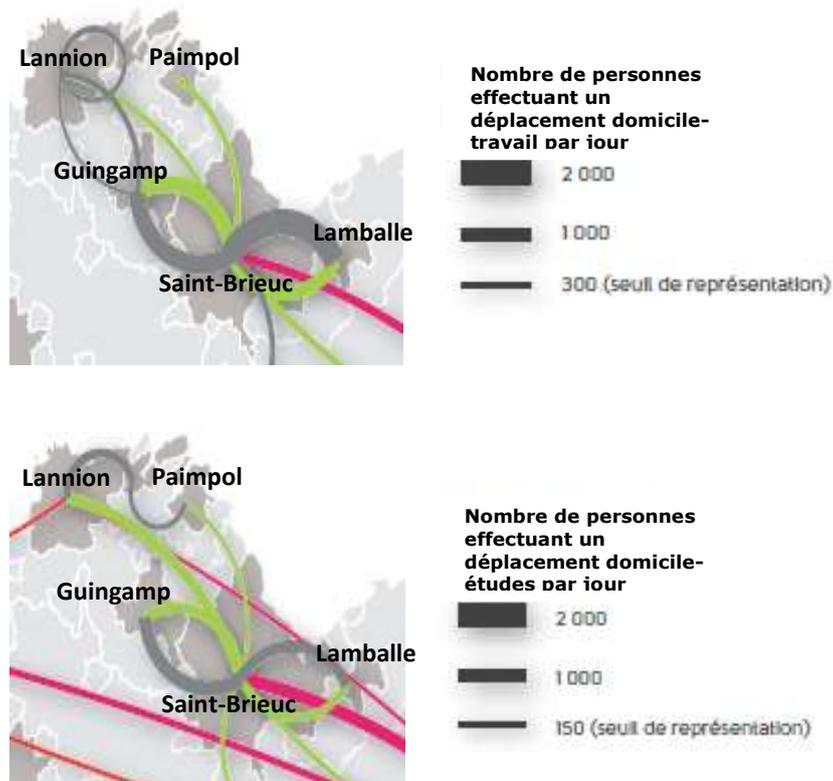
Le réseau départemental « Tibus », avec 10 lignes de bus départementales, irrigue le Pays de Saint-Brieuc.

L'aéroport de Saint-Brieuc Armor est fréquenté par 2200 passagers en 2011 soit 430 mouvement commerciaux. Le trafic est en baisse régulière depuis 10 ans.

Flux domicile-travail et domicile-études

Lieux de résidence et d'emplois sont de plus en plus dissociés. Le choix de résidences des actifs, guidé souvent par la qualité du réseau de transport, notamment routier, les conduit à résider dans les premières mais également, de plus en plus, dans les secondes ou troisièmes couronnes périurbaines.

Figure 162 : Flux domicile-travail et flux domicile-études en 2008



Source : INSEE

La zone d'attraction du pôle d'emploi de Saint-Brieuc tend à s'élargir progressivement.

Avec pour conséquence une augmentation de la distance entre habitat et lieu de travail.

L'étalement périurbain provoque ainsi des migrations pendulaires entre aires urbaines, et au sein même des aires urbaines.

L'agglomération de Saint-Brieuc concentre les plus forts flux de déplacements domicile-travail du territoire.

Les flux entre Saint-Brieuc et Lamballe sont importants (1950 actifs résidents dans la CA de Saint-Brieuc travaillent dans la CC de Lamballe), de même que ceux entre Saint-Brieuc et Guingamp.

Les flux domicile-études présentent une structure comparable. A noter cependant l'importance des flux entre Lannion et Saint-Brieuc.

Un système avant tout lié à Rennes

Les travaux de la DATAR ont permis de dresser une typologie des relations entre aires urbaines, au sein du SUL de Saint-Brieuc :

- Entre Saint-Brieuc, Guingamp et Lamballe les relations sont avant tout à prédominance économique,
- Celles constatées entre Saint-Brieuc et Paimpol montrent une prédominance résidentielle,
- Celles constatées entre Saint-Brieuc et Lannion portent sur des partenariats scientifiques.

Le système urbain local de Saint-Brieuc présente des liens structurants avec d'autres aires urbaines françaises, et ce à trois échelles territoriales :

- Tout d'abord, les liens très intenses avec Rennes, qui s'expriment dans les domaines de l'économie et du tourisme,
- Ensuite, les échanges qui le relie à l'aire urbaine de Brest marquent son insertion dans des réseaux à l'échelle de la région Bretagne. Ces échanges avec Brest montrent une spécialisation des relations dans le domaine du tourisme tout d'abord et de l'économie ensuite,
- Enfin, les liens identifiés avec l'aire urbaine de Nantes placent le système urbain local de Saint-Brieuc au sein d'une région Grand Ouest dans le sillage du bi-pôle Nantes-Rennes.

Le système urbain local de Saint-Brieuc présente des liens nationaux et internationaux. Toutefois, ils sont moins structurants que pour d'autres systèmes urbains locaux tels que celui de Rennes ou de Brest.

Le système urbain local de Saint-Brieuc s'inscrit donc avant tout dans une dynamique locale.

Le SUL de Saint-Brieuc est un territoire qui regarde surtout vers l'est.

Les entreprises se tournent vers Rennes et la plupart des déplacements domicile/travail se font également avec Rennes. L'amélioration des liaisons ferroviaires sur l'axe Rennes-Brest amplifiera certainement les déplacements pendulaires vers la capitale régionale, et favorisera l'inscription du SUL dans le sillage du bi-pôle Nantes-Rennes.

En complément, le SUL de Saint-Brieuc entretient des relations avec le SUL de Brest.

Les points à retenir :

- **Le Système urbain local de Saint-Brieuc**, composé de 5 aires urbaines (Saint-Brieuc, Lamballe, Guingamp, Lannion, Paimpol) se présente comme un territoire excentré à l'échelle nationale. Il occupe une position sur l'axe nord de la Bretagne, entre Rennes et Brest.
- **On y dénombre 286 000 habitants en 2008**, concentrés à 80% dans les aires urbaines de Saint-Brieuc et de Lannion.
- **Le Système Urbain Local de Saint-Brieuc enregistre une croissance démographique modérée**, portée à parts égales par les soldes naturel et migratoire. Les aires urbaines de Saint-Brieuc, Lannion et Lamballe sont les plus dynamiques du point de vue démographique. **Le territoire enregistre un vif processus d'étalement urbain**, en particulier autour de Saint-Brieuc et Lannion.
- **Le Système Urbain Local de Saint-Brieuc compte 127 000 emplois** en 2009. Le principal pôle d'emploi est Saint-Brieuc, avec une forte dominance tertiaire du fait notamment d'une fonction de préfecture de département. Lamballe et Guingamp sont plus industrielles ; Lannion très clairement orientée vers les fonctions métropolitaines supérieures. **La croissance de l'emploi est plus forte qu'en moyenne régionale et nationale.**
- **Le Système Urbain Local de Saint-Brieuc est fortement lié à Rennes.** En interne, les flux domicile-travail sont fortement structurés en lien avec les pôles de Guingamp, Saint-Brieuc et Lamballe ; ils s'appuient sur une épine dorsale dessinée par les tracés de la RN12 et de la ligne ferroviaire.

8.2 - Enjeux d'aménagement du territoire du Système Urbain Local de Saint-Brieuc

Enjeux économiques

L'enjeu majeur du SUL de Saint-Brieuc est de renforcer la position économique du territoire.

Préserver les secteurs d'activités fondamentaux

Saint-Brieuc fonde son développement dans les secteurs traditionnels de l'agriculture, tourisme et activités maritimes. L'évolution de ces secteurs d'activités vers la modernisation et le développement de nouvelles filières contribuera aussi à l'attractivité du territoire.

Les enjeux sont :

- **Préserver l'activité agricole,**
- **Assurer le maintien d'une activité agroalimentaire** conséquente, moteur important de l'économie et de l'emploi,
- **Permettre le développement des activités maritimes et portuaires** (commerce, pêche, plaisance). De nombreuses activités s'exercent sur le littoral ou le domaine maritime ; les préserver voire les développer est essentiel de manière à maintenir une activité pérenne sur ces secteurs littoraux,
- **Promouvoir une diversification économique,** en permettant l'implantation de nouvelles filières.

Il sera impératif de **veiller au renouvellement de certaines catégories d'actifs** qui vont partir à la retraite. Il s'agira alors :

- De renouveler les actifs de l'économie de base,
- De simultanément attirer ou retenir les jeunes actifs indispensables à l'industrie et à la croissance des secteurs dynamiques.

Renforcer la fréquentation touristique

L'attractivité touristique du littoral restera forte. **L'un des enjeux sera de préserver, renforcer l'attractivité touristique en valorisant les hauts lieux du tourisme et du patrimoine.**

Le Pays de Saint-Brieuc offre une variété de paysages et une palette d'attraits qui permettent de fonder un projet touristique. Il s'agit de développer le tourisme littoral et gérer l'afflux touristique.

L'amélioration de l'accessibilité attendue, la diminution des temps de trajet sur les liaisons entre Saint-Brieuc et Paris devraient accentuer la fréquentation estivale et celle de l'intersaison.

La demande en résidences secondaires devrait accroître la concurrence entre habitat permanent et résidences secondaires.

Il s'agira d'assurer l'irrigation de tout le territoire, de favoriser l'accès aux espaces récréatifs et touristiques par des transports collectifs. Cela passe par des lignes spécifiques pendant la période estivale, reliant les pôles d'habitat avec les sites d'intérêt majeur et les zones de loisirs, plages, etc.

Développer et renforcer l'attractivité économique du territoire

Lannion et Saint-Brieuc présentent une bonne attractivité économique, s'appuyant sur une bonne dynamique de créations d'entreprises dans l'économie productive (principalement dans les services aux entreprises).

Depuis 1960, Lannion accueille un ensemble d'activités industrielles technologiques de pointe tout à fait originales, qui lui ont permis de développer son emploi et des savoir-faire reconnus mondialement. Lannion a attiré de nombreux établissements en provenance de la région parisienne.

A côté des télécoms, coeur de métier de l'industrie locale, se sont développés d'autres savoir-faire technologiques au fil des années (optique, transformation de la matière, mécanique de précision). Reste que son niveau d'attractivité est minoré par une faible croissance de l'emploi (due en partie au recul de l'emploi industriel), par l'absence de grand pôle d'emploi et de grands centres universitaires, et par un relatif enclavement.

Guingamp est moins dynamique : peu de créations d'entreprises dans l'économie productive, peu d'effets d'agglomération de l'activité économique, forte dépendance à l'égard de la filière agro-alimentaire, formation supérieure moins développée.

Enjeux démographiques

Accompagner la croissance démographique

La croissance démographique va se poursuivre à un rythme soutenu au sein du SUL de Saint-Brieuc ; celle-ci devra être accompagnée.

Cet avenir exige de mener une politique active de logements adaptés, et de valoriser les atouts liés au cadre de vie sur le territoire.

La tendance à la diminution du nombre d'occupants par logement déjà constatée devrait se poursuivre. Ceci impliquera d'augmenter le parc de logements supplémentaires.

Maîtriser la consommation d'espace

Depuis les années 60, l'urbanisation a été marquée par un développement périphérique et anarchique qui s'est traduit par une consommation d'espace et une dispersion de l'urbanisation.

La pression foncière ne cesse de croître notamment sur le littoral entraînant la flambée des prix du foncier. Les espaces naturels et agricoles sont de plus en plus menacés par cette urbanisation consommatrice d'espace.

L'un des enjeux est de réduire la consommation d'espace urbanisable et de s'opposer à l'étalement urbain, dans un souci d'organisation économe de l'espace et de préservation des milieux naturels. Pour aboutir à une limitation de la consommation foncière, il s'agit de définir de nouvelles « formes urbaines » et les mettre en place à l'aide de nouveaux modes de production de l'habitat.

Il s'agit de limiter les tendances spontanées à l'étalement urbain, à la diminution des espaces agricoles, à la multiplication des conflits d'usage de l'espace, ...

Organisation et fonctionnement du territoire

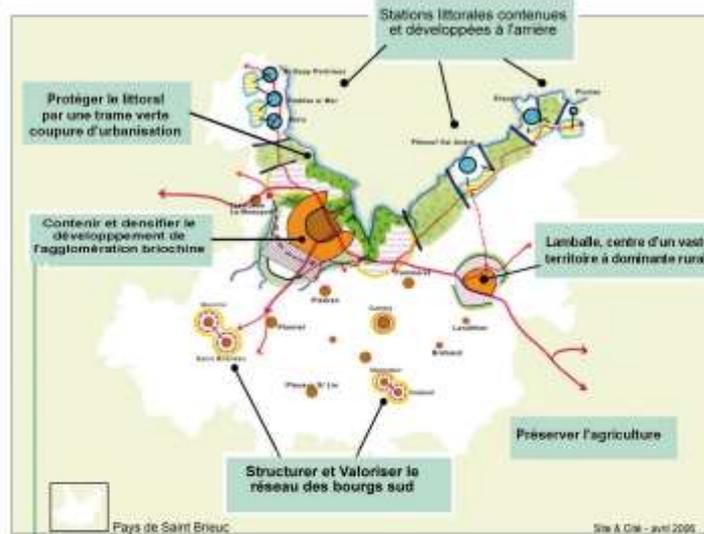
Orienter le développement de l'urbanisation

De façon générale, il s'agit d'**affirmer le rôle moteur des pôles urbains**, d'organiser le développement des territoires périurbains autour des pôles structurants. C'est notamment le cas pour Saint-Brieuc, ceci travers :

- Un renforcement de l'urbanisation de la ville-centre, qui a vocation à fédérer l'espace nord breton, et à s'inscrire dans une démarche d'arrivée du TGV dans sa gare. Il s'agit de redynamiser et repeupler le centre-ville de Saint-Brieuc.
- Un resserrement des liens de l'urbanisation sur la zone agglomérée dense du pôle urbain de Saint-Brieuc, de sorte à éviter l'étalement urbain et renforcer le caractère urbain du pôle central.

Il s'agit aussi de **maîtriser le développement de l'urbanisation le long du littoral**.

Figure 163 : Principes spatiaux du projet territorial du SCOT du Pays de Saint-Brieuc



Source : SCOT du Pays de Saint-Brieuc

Assurer l'irrigation du territoire

Le développement de l'urbanisation a conduit au développement des trajets en voitures particulières. Les lieux d'emploi ou de services sont déconnectés du lieu d'habitation. Le réseau routier devient saturé. **L'un des enjeux est de développer l'usage des TC en lien avec l'urbanisation.**

Enjeux de mobilité

Les enjeux territoriaux évoqués ci-dessus doivent être mis en regard des enjeux de mobilité, de sorte à répondre aux deux questions suivantes :

- Comment les enjeux de mobilité peuvent-ils contribuer à répondre aux enjeux de territoire ?
- Dans quelle mesure le mode ferroviaire peut répondre aux enjeux d'aménagement du territoire ?

Enjeux d'accessibilité aux échelles européenne, nationale et régionale

L'un des enjeux est de conforter, compléter le réseau des infrastructures majeures.

Le SUL de Saint-Brieuc doit rester en lien permanent avec le monde, où il exporte ses savoir-faire industriels et d'où il accueille de nombreux touristes chaque année.

La RN12 dessert le SUL et permet des relations routières vers Brest et Rennes.

Le projet « Bretagne à Grand Vitesse » est caractérisé par la poursuite de la mise en service de la LGV Ouest : Paris-Rennes (mise en service de la portion Le Mans – Rennes) dont les travaux seront achevés en 2017.

La mise en service de cette LGV s'inscrit dans le cadre du plan ferroviaire breton qui vise à prolonger l'effet d'accélération LGV sur l'ensemble du territoire régional en jouant sur la multimodalité des transports et la modernisation des lignes existantes. Ce plan prévoit aussi l'aménagement de dix gares TGV pôles d'échanges multimodaux dont la gare de Saint-Brieuc et celle de Guingamp.

Dans la perspective de la mise en service de la LGV Bretagne, la gare de Saint-Brieuc fait l'objet d'études en vue de l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal. Ayant pour objectifs principaux de faciliter les échanges entre les différents modes de transports et favoriser le développement des transports collectifs, ce projet porte des enjeux urbains et territoriaux forts : projet urbain d'aménagement et de développement du quartier de la gare, afin de relier les quartiers sud avec le centre-ville. Le PDU de l'Agglomération de Saint-Brieuc prévoit la mise en service d'un BHNS à l'horizon 2014 qui reliera les parties est et ouest de la ville.

Enfin, le **SCOT du Pays de Saint-Brieuc évoque l'enjeu de la préservation des caractéristiques techniques de la plateforme aéroportuaire**, de sorte à permettre le maintien du potentiel aéronautique de l'Aéroport de Saint-Brieuc Armor.

Le SCOT de Lannion considère l'aéroport de Lannion – Côte de Granit comme un équipement de première importance pour les entreprises locales, tournées vers les marchés mondiaux et pour sa desserte touristique.

Enjeux de renforcement de l'accessibilité entre les villes du SUL de Saint-Brieuc

Les différentes aires urbaines demandent à être mieux reliées entre elles. L'un des enjeux du territoire est de conforter le système multipolaire Lannion – Guingamp – Saint-Brieuc – Lamballe, dans une démarche de développement économique.

L'axe routier structurant est celui de la RN12, qui dessert Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp. La qualité de service doit être maintenue. La liaison routière entre Lannion et Guingamp a été aménagée en 2x2 voies (RD767).

Lannion et Paimpol bénéficient par la route d'une proximité aux grands centres urbains bretons (Brest, Saint-Brieuc, Rennes) mais sont à l'écart des principaux flux. On ne traverse pas Lannion ou Paimpol, on s'y rend.

Il est important de **favoriser les échanges et l'intermodalité** sur le territoire, en assurant l'irrigation du territoire au sein du SUL.

L'offre et l'usage des transports collectifs pour les relations entre aires urbaines du SUL doivent être améliorés.

La desserte peut être organisée :

- autour de l'épine dorsale de la voie ferrée,
- en favorisant aussi les liaisons interurbaines.

Il s'agit aussi de **répondre aux difficultés de circulation liées à la fréquentation touristique**.

Le rôle d'articulation des gares d'échanges doit ressortir. Il convient aussi d'améliorer les interconnexions entre systèmes existants (réseaux de TC urbains, réseaux de cars interurbains, etc.).

Enjeux de mobilité à l'échelle des aires urbaines

Chaque système de transport urbain doit être amélioré, de sorte à assurer l'articulation avec les relations interurbaines, et les relations internes aux aires urbaines.

L'offre et l'usage des transports collectifs doivent être développés en lien avec les orientations en matière d'urbanisation

Il est essentiel de prévoir des Pôles d'échanges multimodaux. Les PEM sont des sites structurants réunissant en un même lieu plusieurs modes de transports, et possédant une fonction urbaine, ainsi que des services relatifs au transport (billétique, signalétique, tarification), à l'urbain (information sur la ville, activités) ou transversaux (sécurité).

Les pôles urbains doivent être reliés vers la mer par des bus. Une attention particulière devra être portée aux moyens d'améliorer certaines liaisons notamment pendant les périodes estivales et hors périodes scolaires. L'accès aux plages et aux sites touristiques littoraux particulièrement fréquentés devra être étudié.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
92 avenue de France 75 013 Paris

www.rff.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Direction Régionale Bretagne - Pays de la Loire

Immeuble Le Henner – 1, rue Marcel Paul
BP 11802 – 44008 Nantes Cedex 1