

Version approuvée par le conseil du pôle métropolitain du Pays de Brest du 10 février 2026,
rendue exécutoire le 16 avril 2026

ANNEXES

du SCoT du Pays de Brest

4. Diagnostic territorial



Pays de Brest
PÔLE MÉTROPOLITAIN



Sommaire

Propos introductif	3
1. L'aménagement du territoire dans un contexte de transitions démographiques, sociales et environnementales	5
1.1 Un territoire plutôt bien structuré, qui fait face à des évolutions	6
1.1.1 L'accessibilité à grande échelle du Pays de Brest	6
1.1.2 Un bon maillage d'équipements et de services	13
1.1.3 Le Pays de Brest dans un contexte de transitions démographiques et sociales	20
1.1.4 La population du Pays de Brest : diversité et contrastes au sein du territoire	32
1.2 Des impacts forts de ces transitions sur l'aménagement du territoire	34
1.2.1 Habitat : un modèle ancien qui ne répond plus aux nouveaux besoins	34
1.2.2 La mobilité dans le Pays de Brest : des modes de déplacements majoritairement automobiles, mais des alternatives qui se développent	47
2. L'attractivité du territoire dans un contexte en évolution	56
2.1 L'attractivité économique, un enjeu pour le territoire	57
2.1.1 Une économie diversifiée	57
2.1.2 L'économie maritime : une place prépondérante dans le Pays de Brest	66
2.1.3 La filière agricole et agroalimentaire : une place historiquement importante et de nombreux enjeux	79
2.1.4 La filière tourisme : des atouts et des enjeux de préservation	83
2.1.5 Les autres filières présentes sur le territoire	86
2.2 L'attractivité du cadre de vie du Pays de Brest	98
2.2.1 Une offre culturelle riche et diversifiée sur le Pays de Brest, mais un accès inégal à celle-ci	98
2.2.2 La mer et le littoral comme identité et ressource à préserver	102
2.2.3 Un potentiel d'adaptation des paysages du quotidien en préservant ou restaurant l'esprit des lieux	105
Table des figures	111

Propos introductif

Le premier périmètre de SCoT du Pays de Brest a été arrêté par le Préfet en 2004, couvrant 6 intercommunalités et 89 communes : Brest métropole, la Communauté de Communes du Pays de Landerneau-Daoulas (devenue Communauté d'Agglomération en 2022), et les Communautés de Communes (CC) du Pays d'Iroise, du Pays des Abers, de Lesneven - Côte des Légendes, de la Presqu'île de Crozon et de l'Aulne maritime (ces deux dernières ayant fusionnées en 2017¹).

Sur la base de ce périmètre, un premier SCoT a été approuvé et rendu exécutoire fin 2011. Pour rendre compatible ce SCoT avec les lois Grenelle II et ALUR et ainsi être plus ambitieux dans les domaines de l'environnement et de la réduction de la consommation de foncier, la révision du SCoT a été prescrite en décembre 2014. Cette révision a permis d'élaborer un nouveau SCoT, sur le même périmètre, qui a été approuvé en décembre 2018.

Une procédure de modification simplifiée du SCoT a ensuite permis d'intégrer le volet littoral de la loi ELAN. Cette modification a été approuvée en octobre 2019.

En 2017, la CC de Pleyben-Châteaulin-Porzay est devenue membre du Pôle métropolitain du Pays de Brest. En avril 2019, la révision du SCoT a été prescrite, avec **l'objectif principal d'élargir le périmètre du SCoT du Pays de Brest au territoire de la Communauté de Communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay.**

Le présent SCoT vise à couvrir l'intégralité des 7 intercommunalités et des 103 communes du Pays de Brest, représentant près de 420 000 habitants.

¹ A l'exception de la commune de Saint-Ségal qui, lors de la fusion de des communautés de communes de la Presqu'île de Crozon et de l'Aulne maritime, a rejoint la nouvelle communauté de communes de Pleyben Châteaulin Porzay

Le territoire du Pays de Brest

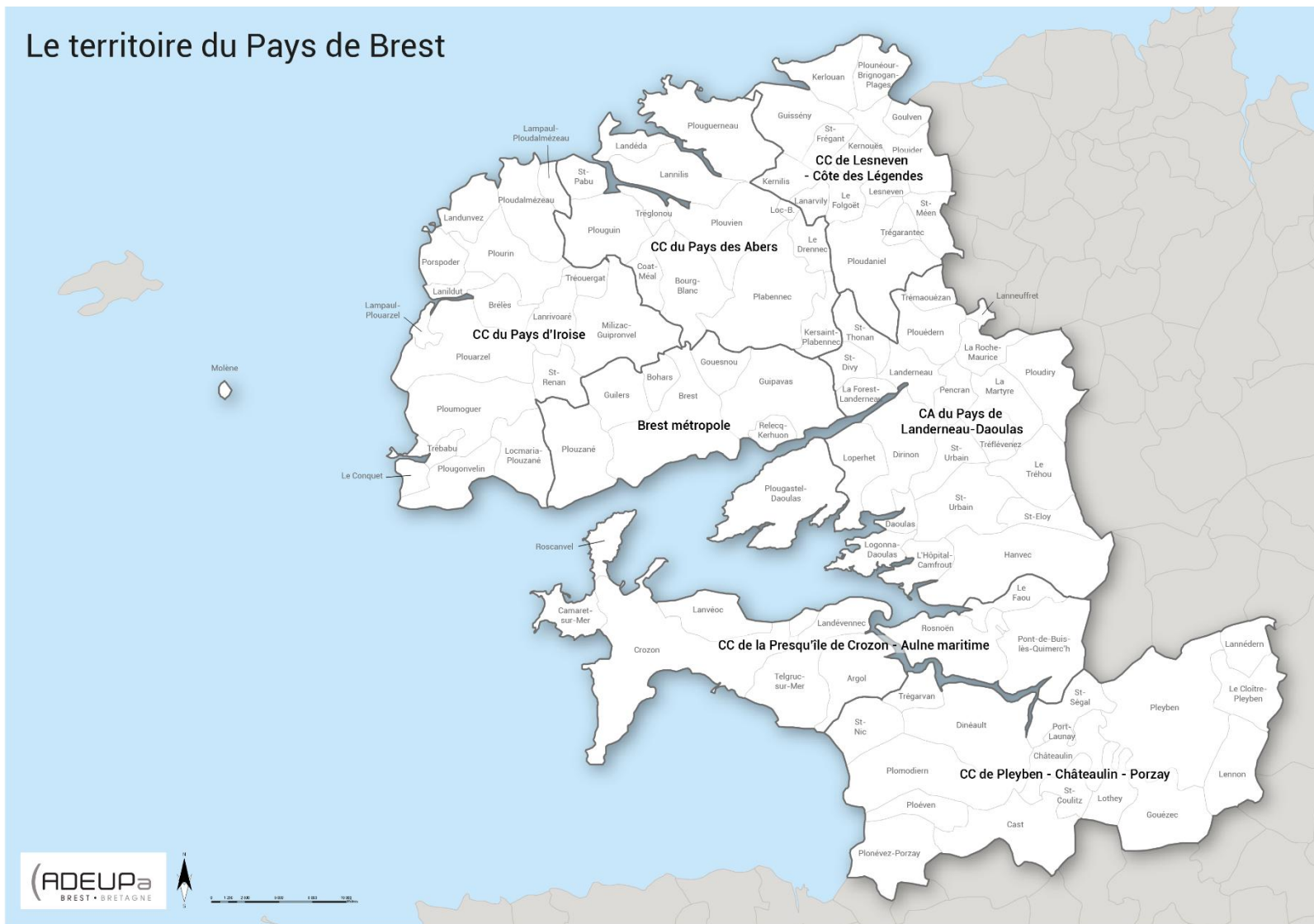


Figure 1 : Pays de Brest

1. L'aménagement du territoire dans un contexte de transitions démographiques, sociales et environnementales

L'organisation du territoire et ses aménagements, en termes de logements, d'équipements et services, de commerces et d'industries, et de mobilité, sont le fruit de l'histoire longue du Pays et d'évolutions plus récentes.

Le territoire fait face à des transitions démographiques et sociétales importantes (transition démographique, vieillissement de la population) et à des enjeux (évolution des modes de vie et de consommation, adaptation au changement climatique et transition écologique à intégrer), qui appellent à faire évoluer cette organisation et ces aménagements.



Figure 2 : Tram sur le pont de Recouvrance, à Brest (crédits : Bernard Suard)

1.1 Un territoire plutôt bien structuré, qui fait face à des évolutions

1.1.1 L'accessibilité à grande échelle du Pays de Brest

Une péninsule plutôt bien desservie, mais des problématiques d'accessibilité qui persistent

Le Pays de Brest, localisé à la pointe occidentale de la Bretagne et de la France, présente une situation péninsulaire constituant à la fois un intérêt stratégique au niveau régional et national, et une contrainte géographique à surmonter.

➤ Les voies maritimes

Le territoire du Pays de Brest, qui se caractérise par sa façade littorale de plus de 1000 km, se trouve situé à proximité des plus grandes voies de navigation et de transport de marchandises maritimes du monde via, notamment, sa proximité immédiate avec le rail de Ouessant.

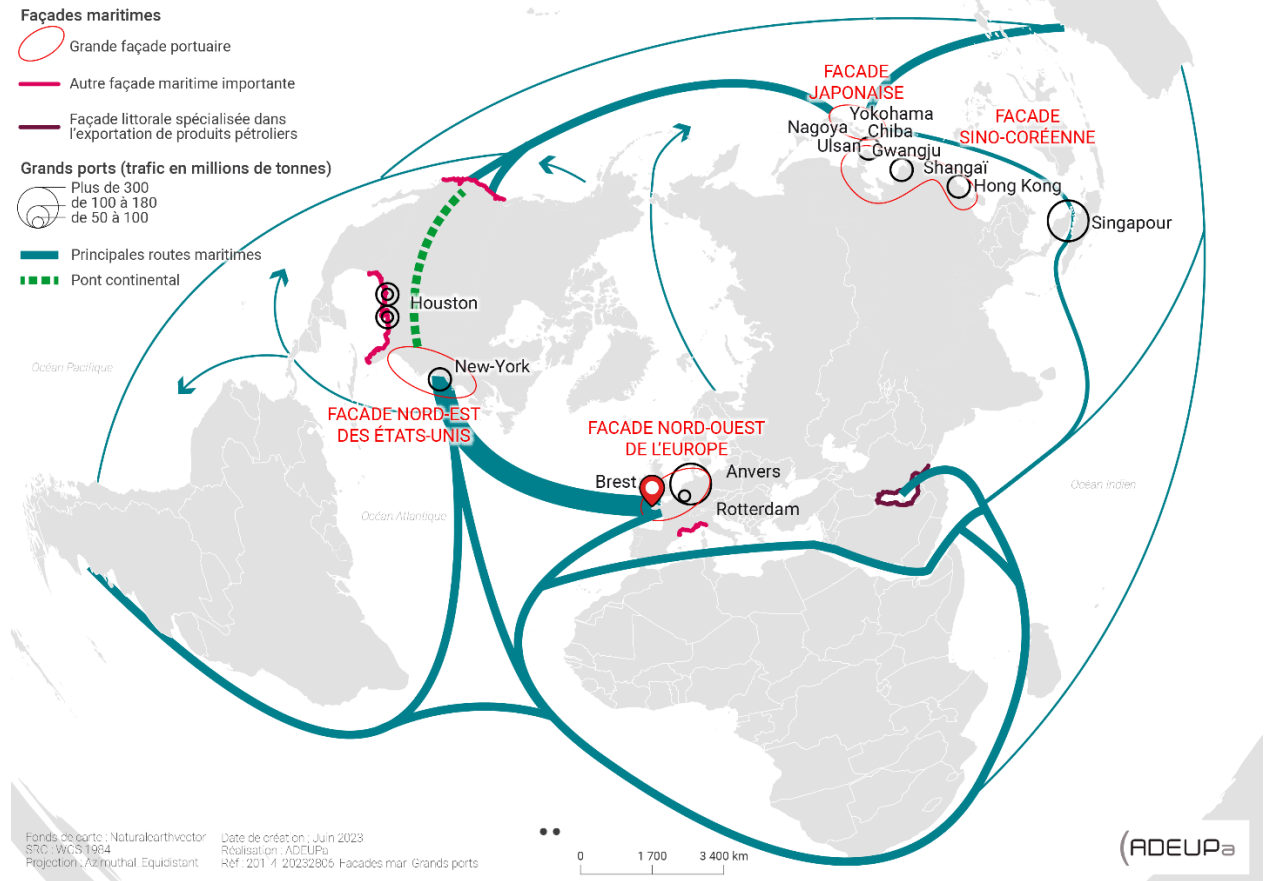


Figure 3 : Une proximité immédiate du rail d'Ouessant et des plus grandes voies de transports de marchandises maritimes du monde

Le port de Brest est le premier port de commerce de Bretagne, avec 2 à 3 millions de tonnes annuelles de marchandises qui transitent depuis une dizaine d'années. Il entretient des liens avec 350 places portuaires dans le monde. Les importations prédominent dans ses activités, représentant 80 % du tonnage. Elles concernent principalement les matières premières agricoles et des produits pétroliers.

Cependant, bien que proche des voies de transport maritimes mondiales, le port de Brest n'y est pas directement connecté. Il est en effet principalement alimenté par des services de *feeder*², connectés aux principaux ports et hubs nationaux et européens (Le Havre, Nantes-Saint-Nazaire, Anvers, Rotterdam).

À ce titre, la candidature retenue du port de Brest pour son intégration au Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T)³ représente un enjeu économique majeur en vue d'une meilleure connexion du Pays aux principaux hubs des routes maritimes internationales. Cela permettra, notamment, de développer les échanges avec l'Irlande (suite au Brexit, Brest apparaît comme porte d'entrée et de sortie de l'Europe continentale vers et depuis l'Irlande).

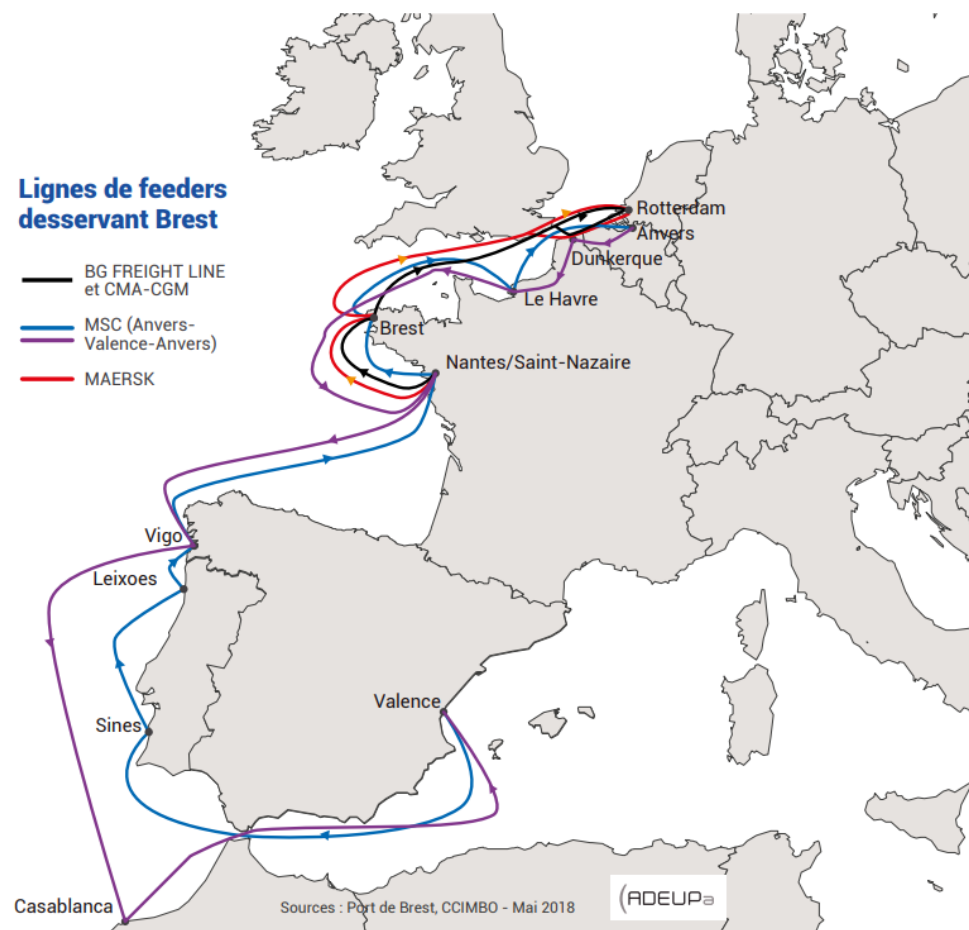


Figure 4 : Lignes de feeders desservant Brest

² Les Feeders sont des navires plus petits que les porte-conteneurs reliant les grandes places portuaires mondiales

³ Programme de l'Union Européenne visant à faciliter le développement des échanges au sein de l'Union en reliant les différents réseaux de transport nationaux entre eux

Cette intégration au réseau central du RTE-T constitue un enjeu pour le territoire à plusieurs niveaux :

- Capacité d'accueil et de l'accessibilité du port de Brest, et de la pérennisation de cette capacité dans un contexte d'élévation du niveau de la mer. Certains espaces nécessiteront des aménagements spécifiques (adaptation des quais, mise en place de systèmes de déchargements des bateaux, d'espaces de stockage des marchandises, etc.) ;
- Connexion entre le port et les espaces rétro-portuaires via des infrastructures de transports (routières et ferroviaires) et les axes de communication majeurs ;
- Aspects environnementaux : prise en compte des pollutions émises par les porte-conteneurs et l'accroissement du trafic maritime (qualité de l'eau et de l'air, impacts sur le biodiversité, proximité avec le Parc Naturel Marin d'Iroise, etc.).

Par ailleurs, le territoire est ouvert sur l'Irlande, le Royaume-Uni et l'Espagne via les liaisons en ferries à partir du port de Roscoff, qui sont accessibles par la route depuis le Pays de Brest.

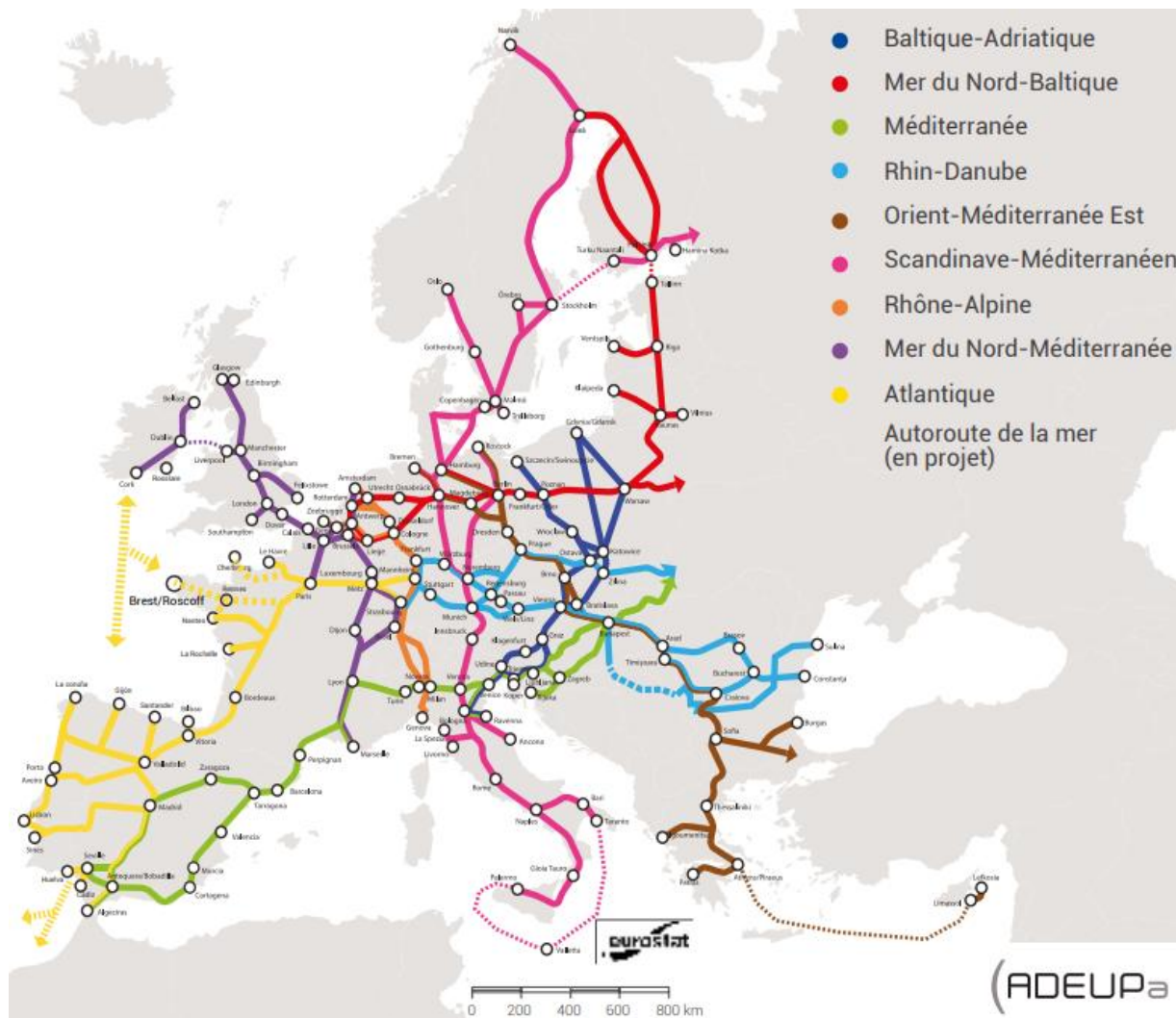


Figure 5 : Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (carte transmise à la Commission européenne et au Premier ministre les 5 et 16 mai 2021)

➤ *L'aéroport Brest-Bretagne*

L'aéroport Brest-Bretagne constitue un équipement d'importance majeure pour l'accessibilité du territoire, et la préservation de cet outil constitue un enjeu prioritaire (d'autant plus au regard du manque d'alternatives efficaces par d'autres modes de transport tels que les liaisons ferroviaires, qui sont encore perfectibles, cf. point suivant). Avec près de 30 destinations desservies (en 2024), dont la moitié environ vers l'étranger, et de nombreuses rotations vers le hub de Paris Charles de Gaulle (jusqu'à 29 vols par semaine en 2024), il représente le moyen le plus rapide pour connecter le Pays de Brest au monde. Premier aéroport breton, il constitue un point de départ pour les voyages touristiques et d'affaires des habitants et favorise la fréquentation touristique du territoire (la grande majorité de la fréquentation de l'aéroport est toutefois réalisée par des habitants qui quittent le territoire, les entrées sont moins nombreuses).

Toutefois, la question de la connexion de l'aéroport au reste du territoire, et notamment au centre-ville de Brest, revêt une importance particulière.

De plus, si l'aéroport offre un large éventail de destinations touristiques, celles-ci sont marquées par une forte saisonnalité : seuls un tiers des trajets sont ouverts toute l'année, les autres étant des vols saisonniers en été ou en hiver.

➤ *Les liaisons ferroviaires*

Le Pays de Brest est traversé par deux axes ferroviaires principaux : l'axe nord Brest-Rennes, qui se poursuit vers Paris, et l'axe-sud Nantes-Rennes-Bretagne sud. Ces liaisons ferroviaires ont profité des aménagements réalisés dans le cadre du projet des Liaisons Nouvelles Ouest-Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL) et Bretagne Grande Vitesse.

Cependant, il existe des disparités entre les liaisons nord et sud :

- Sur l'axe nord, où circulent à la fois des trains régionaux et des TGV, le réseau ferré existant permet une bonne connexion aux villes situées sur l'axe Brest-Rennes. Le trajet en train est plus rapide qu'en voiture. Néanmoins, le trajet Brest-Paris est toujours supérieur à 3 heures.
- Sur l'axe sud, les trajets en train (TER) sont moins efficaces. Ils sont ainsi systématiquement plus longs qu'en voiture, et pour un même temps donné les distances parcourues sont moindres que sur l'axe nord. Ainsi quand sur la ligne nord Paris est rejoint depuis Brest en moyenne en 3h50, sur la ligne sud le train n'ira que jusqu'à Nantes pour cette même durée. De même, le distance Brest-Rennes (212 km) se parcourt en 2h10 sur la ligne nord, soit la même durée que le trajet Brest-Lorient (112 km), sur la ligne sud (cf. figure 6). Par ailleurs, des fragilités importantes subsistent sur la ligne Brest-Quimper-Lorient-Nantes malgré un important programme de travaux mené en 2017 (annulations de trains, peu de trains en

circulation...), son développement étant freiné par la configuration de cette ligne ancienne : peu d'aménagements, portions de voies ne permettant pas à deux trains de se croiser, portions non électrifiées, etc.

En train, Brest est aussi près de Paris que de Nantes

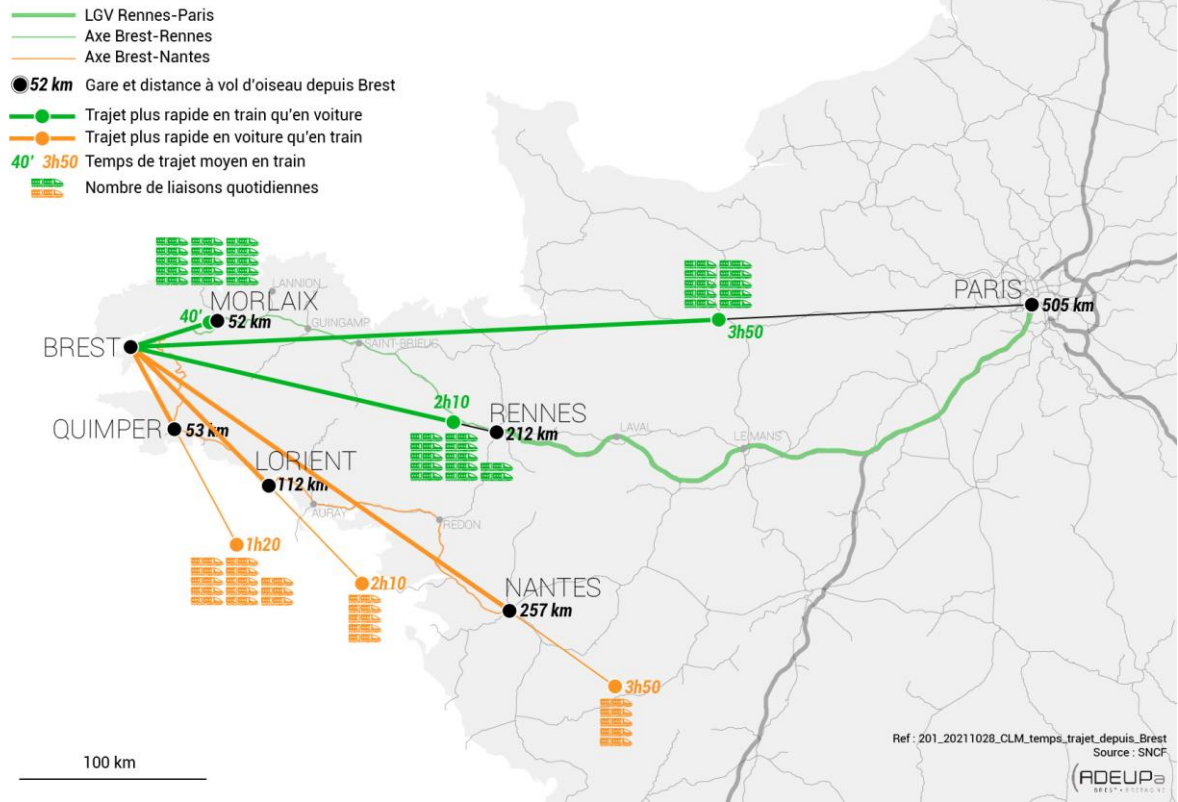


Figure 6 : Disparités sur les axes ferroviaires nord-sud

Par ailleurs, les aménagements prévus dans le cadre de l'intégration du territoire au réseau central du RTE-T interrogent la capacité logistique du territoire en termes de stockage ainsi qu'en capacité d'accueil des infrastructures de support (RN 165 et pont de l'Iroise pour la route, réseau ferré vers Rennes pour le train), avec la nécessité de gérer la cohabitation (voire la priorisation) entre le trafic de marchandises et de passagers.

À ce titre, certains aménagements prévus dans le cadre du projet LNOBPL, et en particulier la possibilité de création de nouvelles portions de lignes ferrées entre Brest et Morlaix, représentent pour le territoire un enjeu important d'amélioration de l'accessibilité - pour le fret de marchandises et le transport de personnes.

circuies.

Au delà, avec LNOBPL, il s'agit de se projeter dans les trente prochaines années pour imaginer la place du train dans les déplacements à l'ouest de Nantes et Rennes, sur deux régions qui pourraient accueillir à l'horizon 2050 un million d'habitants de plus qu'aujourd'hui.

Le grand projet ferroviaire des liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire, LNOBPL, consiste à l'horizon 2035 et au-delà, à améliorer la performance (diminution des temps de parcours et augmentation de la fréquence des trains) des liaisons sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.



Figure 7 : Le projet LNOBPL (source : SNCF)

SUR L'AXE NANTES - RENNES - BRETAGNE SUD ET SUR L'AXE RENNES - BREST

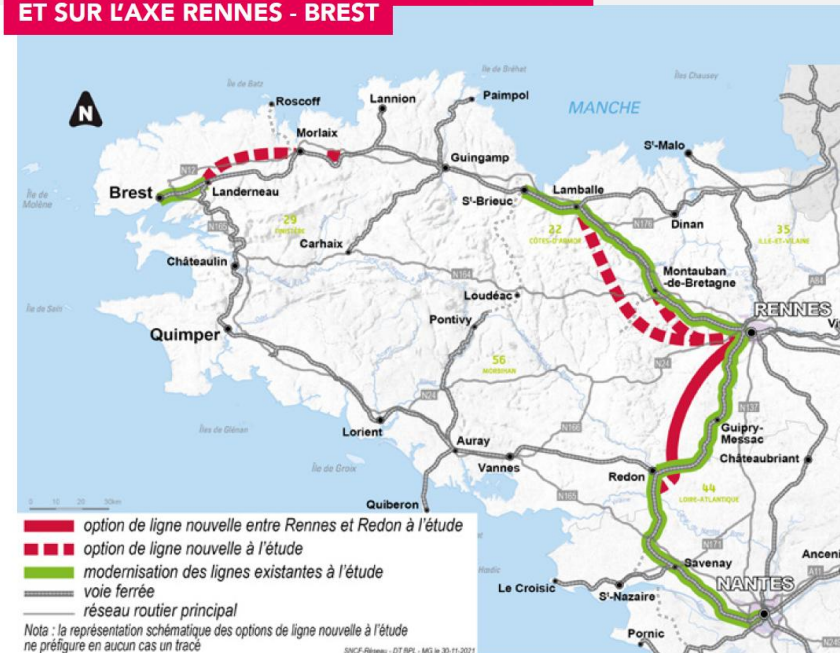


Figure 8 : Le projet LNOBPL (source : SNCF)

Un objectif global de meilleure connexion entre la pointe bretonne et Rennes / Nantes et donc par extension vers Paris

Des aménagements « optionnels » retenus pour l'un ou tous les scénarios : la branche Brest-Morlaix par exemple (encore à l'étude)

➤ *Les liaisons routières*

La connexion routière du territoire semble satisfaisante, permettant grâce aux voies express une liaison rapide pour les usagers vers les grandes villes de la région, via la RN 12 au nord (vers Morlaix, Lannion, Guingamp, Rennes), la RN 165 au sud (vers Quimper, Lorient, Vannes, Nantes) et la RN 164 au centre (vers Carhaix et Rennes). Des travaux récents ont permis le passage de cette dernière à 2x2 voies sur toute la partie finistérienne.

La gratuité de ce réseau constitue un avantage économique majeur pour le fret routier, notamment au regard de l'inscription à venir du port de Brest dans le réseau central du RTE-T (cf. ci-dessus - point sur les voies maritimes). Cependant, cela ne favorise pas le report modal vers le mode ferré. Au-delà de ces trois routes nationales, le territoire présente un maillage départemental et communal dense. Celui-ci a été favorisé par le plan routier breton, créé à l'initiative du général de Gaulle en 1969, qui visait à désenclaver la Bretagne, jusqu'alors pénalisée dans l'espace français du fait de sa situation excentrée (cf. 1.2.2).

Il existe également de nombreuses liaisons nationales et internationales en autocars qui desservent le territoire. Ainsi, deux compagnies de cars de longue distance, Flixbus et Blablabus, proposent des trajets au départ de Brest et à destination de nombreuses villes en France, ainsi qu'en Europe (Pays-Bas, Belgique, Espagne, Allemagne, Suisse, Italie).

En revanche, la situation géographique excentrée de la pointe bretonne impacte le transport routier et ferroviaire de marchandises (cf. figure 9), particulièrement la capacité de livraison de produits frais, et conduit parfois à des trajets retours à vide (cf. 2.1.5, commerce et activités de transport et logistique).



Remarque : la ligne verte est une courbe isochrone : elle relie les points accessibles par le mode de transport terrestre en un temps donné. Ici, tous les points de la ligne verte sont accessibles par le transport routier depuis Brest en un même temps donné (une journée de trajet en camion).

Source : Conseil régional de Bretagne
Date de création : Mai 2016
Réalisation ADEUPa
Réf. : 102_20160526_TD_11_Circulation PL_depuis villes Bzh

(ADEUPa)

Figure 9 : Représentation des temps de transport par la route - isochrones depuis Brest

1.1.2 Un bon maillage d'équipements et de services

La Base Permanente des Equipements (BPE) de l'INSEE (2021)

La BPE répertorie un large éventail d'équipements et de services.

Elle est constituée de 7 **grands domaines** : services aux particuliers, commerces, santé et action sociale, enseignement, transports et déplacements, tourisme, sports, loisirs et culture.

Elle permet de répartir les équipements en degrés de « rayonnement » :

- Les centres **locaux** d'équipements et de services : offre restreinte autour d'équipements du quotidien et/ou de proximité (coiffeur, école élémentaire, restaurant, boulangerie, artisans du bâtiment, etc.) ;
- Les centres **intermédiaires** d'équipements et de services : foyers d'activité du quotidien (offre de soin de premier recours complète, activité commerciale renforcée, etc.) ;
- Les centres **structurants** : présence d'équipements supplémentaires, certains essentiels, mais dont le recours n'est pas quotidien : équipements commerciaux plus spécialisés (librairie, épicerie, magasin de chaussures, de sports, d'électroménager ou d'ameublement), hôtels, agences de travail temporaire. Ces centralités accueillent aussi des services de santé plus spécialisés (laboratoire d'analyse, ophtalmologie, cardiologie, gynécologie) ;
- Les centres **majeurs** qui offrent les services les plus rares tels que certaines spécialités médicales hospitalières, des services de l'aide sociale aux personnes fragiles, des tribunaux, des établissements universitaires, de grands équipements sportifs et culturels et la grande distribution.

Il est à noter que les données issues de la BPE peuvent ne pas être exhaustives.

Un territoire globalement bien doté en équipements et services

Le Pays de Brest comprend 7 EPCI et 103 communes. Centré autour de la métropole de Brest, dont l'influence s'étend au-delà des frontières administratives du territoire, il s'appuie sur un réseau de pôles structurants et dispose d'un bon maillage d'équipements, commerces et services.

Répartition de l'ensemble des équipements dans le Pays de Brest en 2021

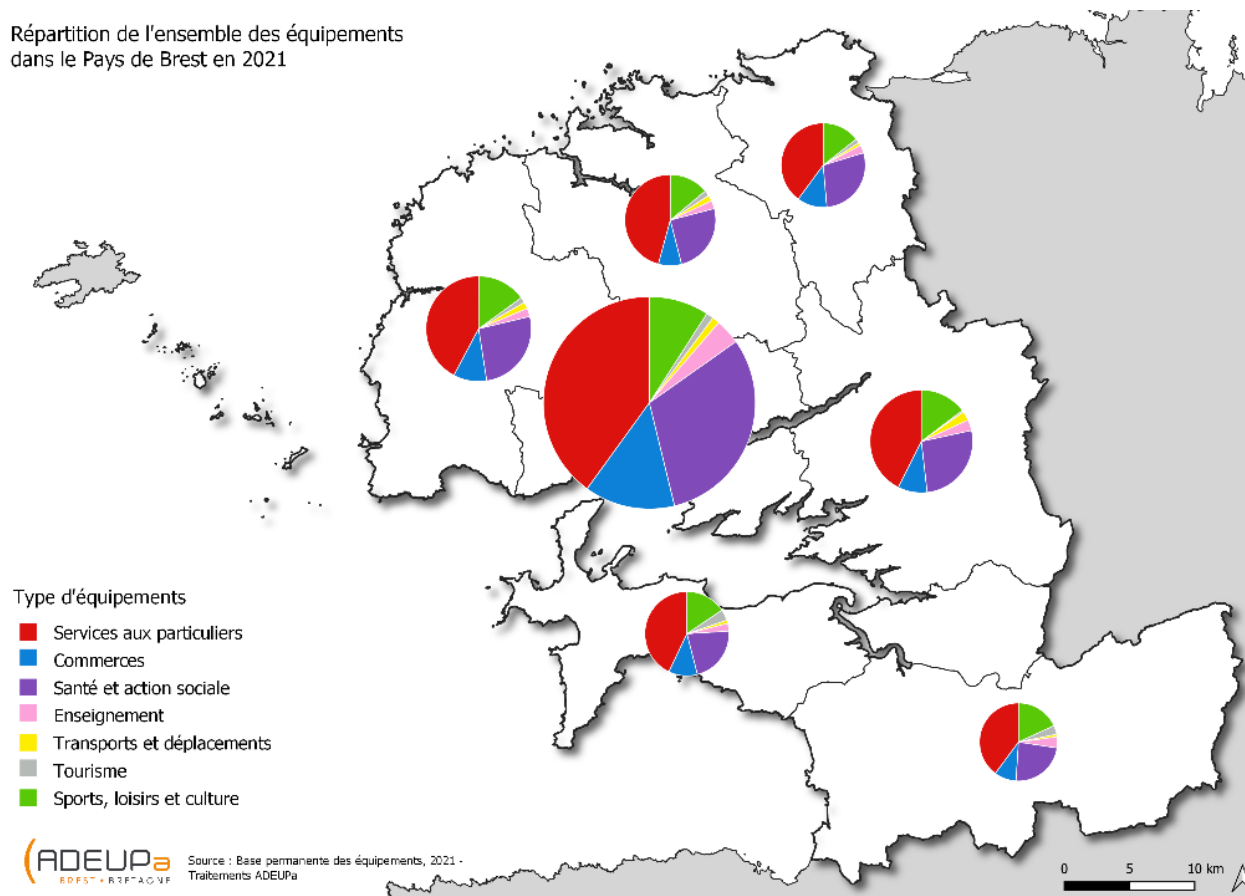


Figure 10 : Répartition des équipements dans le Pays de Brest en 2021 par EPCI

L'offre en équipements, commerces et services reflète clairement cette organisation par niveaux de l'armature urbaine, à la fois en termes de diversité et de densité de l'offre. La moitié nord du territoire (plus peuplée) apparaît globalement mieux dotée en équipements, commerces et services que la moitié sud.

Plus de 12 700 équipements ont été recensés dans la BPE en 2021 pour le Pays de Brest, toutes catégories confondues. Les communes les plus peuplées présentent ainsi un taux d'équipements par tranche de 1 000 habitants situé entre 8 et 16, quand ce taux descend entre 0,5 et 2,5 pour les communes les plus modestes.

Un tiers des équipements recensés sont situés dans la seule ville de Brest, et presque la moitié dans Brest métropole.

Hors métropole, les équipements sont essentiellement répartis dans les principaux espaces urbains du Pays : Landerneau (547), Crozon (358), Lesneven (343), Saint-Renan (315), Châteaulin (271), Plabennec (262).

Répartition de l'ensemble des équipements dans le Pays de Brest en 2021

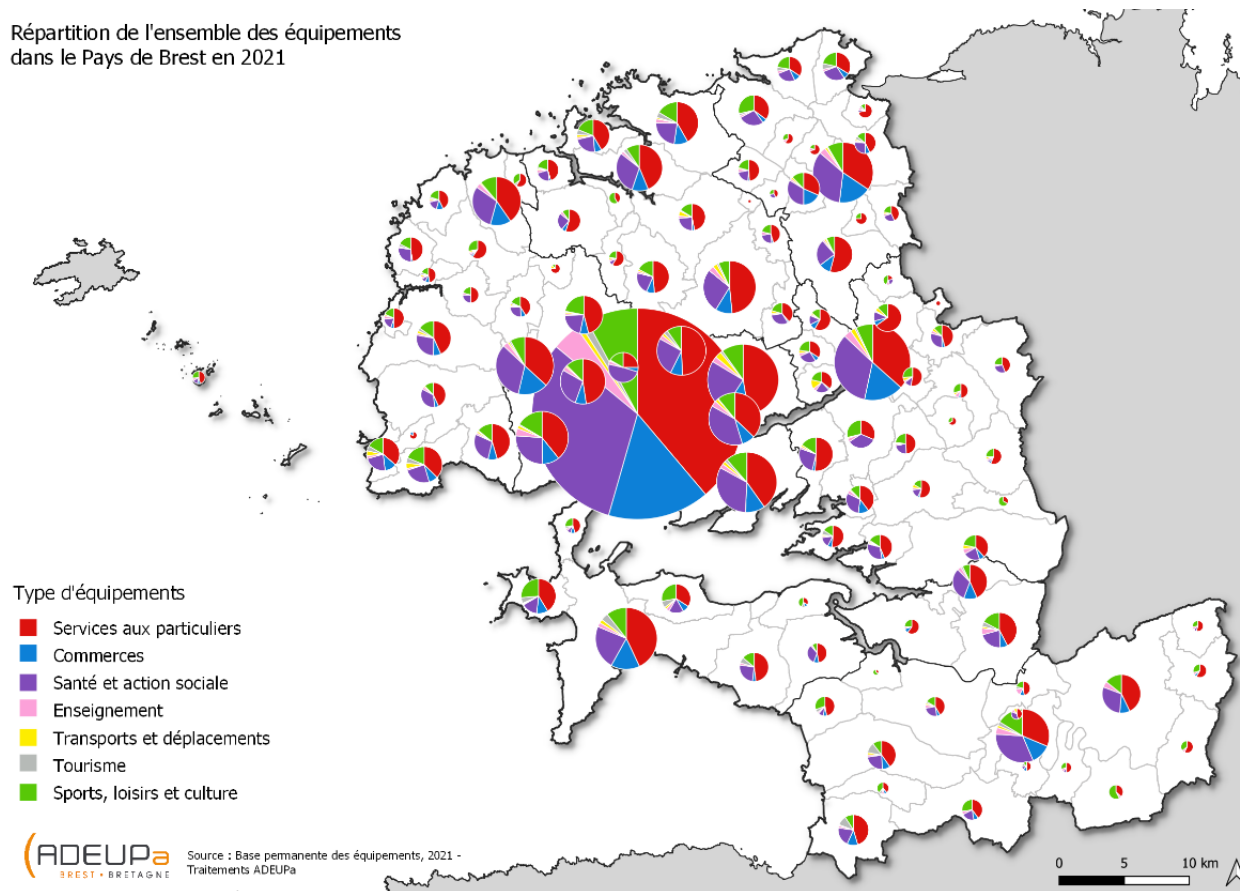


Figure 11 : Répartition de l'ensemble des équipements dans le Pays de Brest en 2021

La métropole concentre une part importante des équipements liés à des services de santé, d'enseignement supérieur, des infrastructures de transport (gare, aéroport), qui profitent et rayonnent à l'intérieur et au-delà du Pays de Brest.

Le panel des équipements intermédiaires (collèges, lycées...) se retrouve dans les communes les plus peuplées (Brest, Landerneau, Crozon et Châteaulin), et dessert les intercommunalités.

À l'échelle communale, cette offre est complétée par des commerces et services de proximité, souvent situés en centres-villes et centres-bourgs, répondant aux besoins du quotidien des populations. Le maillage des équipements de proximité apparait globalement bon sur le territoire. De manière relativement logique, l'offre est moins fournie et diversifiée dans les communes les moins peuplées.

Par ailleurs, certaines communes exercent une fonction de polarité complémentaire à une échelle plus restreinte, grâce à un poids démographique plus important que les communes voisines et à une offre en équipements, commerces et services intermédiaires développée. C'est le cas, notamment, de Plouguerneau, Lannilis, Ploudalmézeau, Daoulas, Le Faou, Pont-de-Buis-lès-Quimerch, et Pleyben. Également, des communes « touristiques » présentent souvent une offre supérieure par rapport aux autres communes de taille similaire (Le Conquet, Camaret-sur-Mer et Plonévez-Porzay, par exemple).

Il existe, pour le territoire, un enjeu de mutualisation et d'optimisation de l'offre d'équipements à l'échelle intercommunale, permettant un rayonnement plus grand des équipements, même communaux.

Cette organisation entre espaces présentant un plus ou moins grand panel d'équipements reflète des dynamiques qui sont visibles sur le territoire sur les plans démographiques (cf. 1.1.3), des mobilités domicile-travail (cf. 1.2.2) et de l'emploi et de l'économie (cf. 2.1).

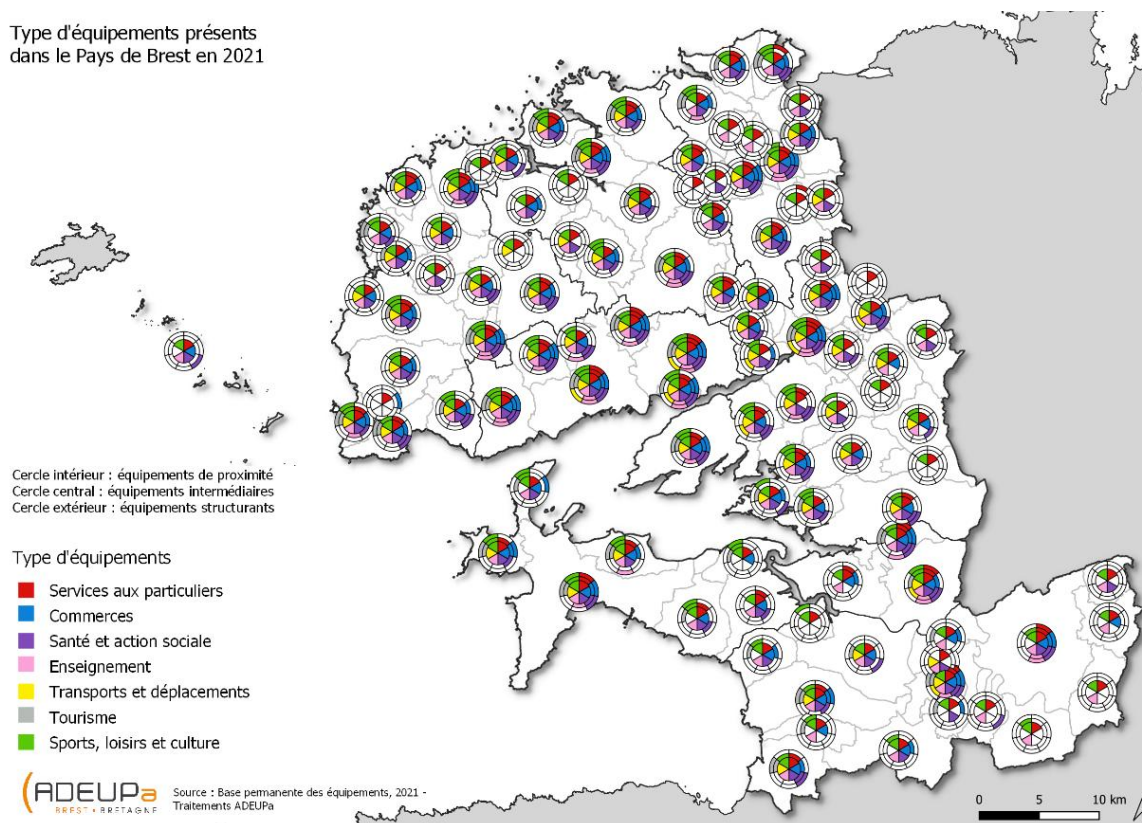


Figure 12 : Type d'équipements présents dans le Pays de Brest en 2021

L'armature urbaine par type d'équipements et de services

➤ Les équipements et services commerciaux

La même observation peut être faite concernant les dynamiques d'installation des activités commerciales, jouant un rôle important dans l'animation du territoire. Le commerce est ainsi plus fortement présent dans les communes les plus peuplées du territoire, confortant leur place dans la structure urbaine du Pays (notamment les commerces avec des surfaces de vente importantes, situés en périphérie).

Le niveau d'offre apparaît globalement satisfaisant sur le territoire (très peu de communes ne disposant d'aucun commerce selon la BPE), ce qui constitue un enjeu à préserver.

Répartition des équipements commerciaux et services à la population (hors services publics et artisanat du bâtiment) dans le Pays de Brest en 2021 - Source : BPE

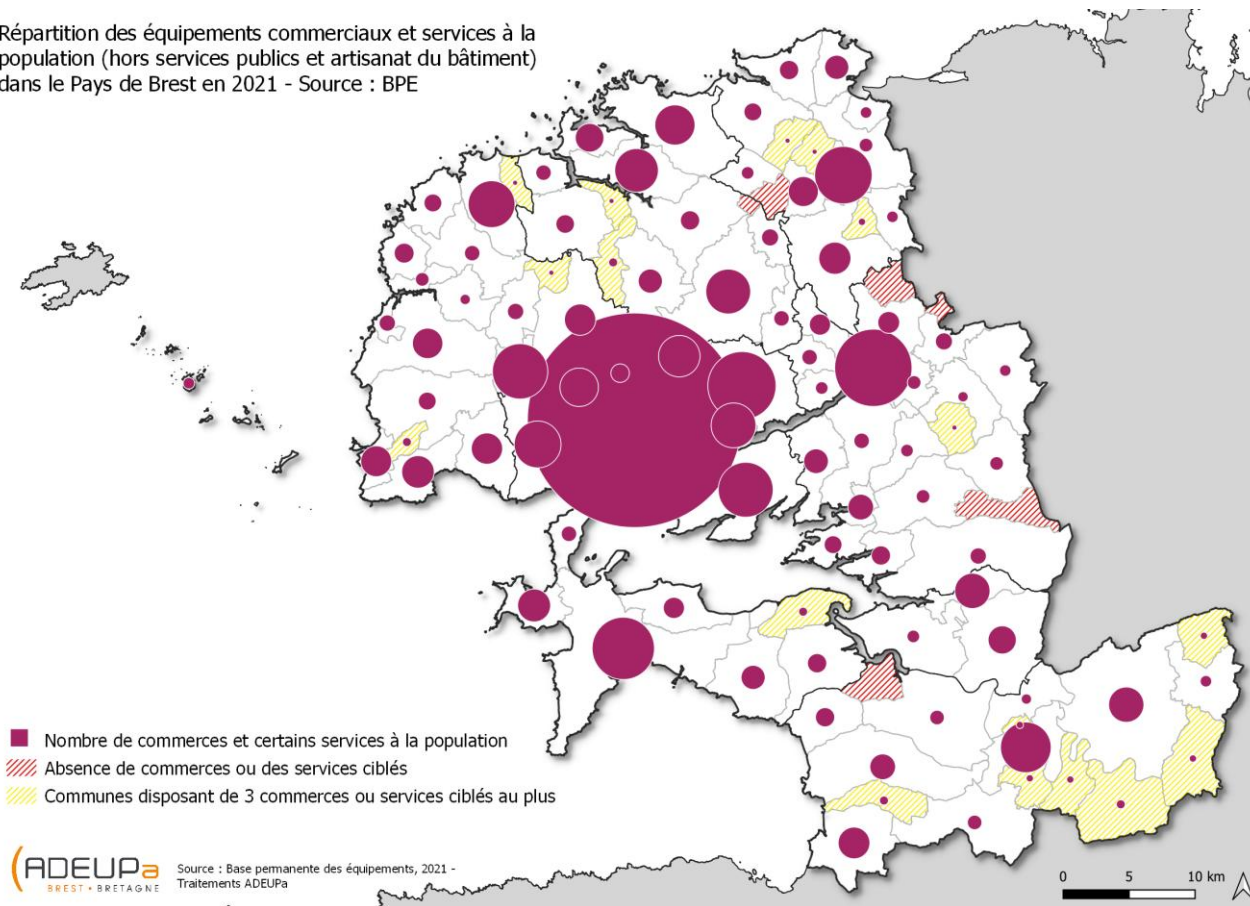


Figure 13 : Répartition des équipements commerciaux et services à la population dans le Pays de Brest en 2021

➤ *Les équipements et services d'enseignement*

La répartition des équipements d'enseignement sur le territoire semble suivre cette organisation, à travers la couverture importante du territoire en équipements d'enseignement, notamment de proximité. Les équipements intermédiaires tels que les collèges sont localisés dans les principales communes urbaines du territoire. Les établissements d'études supérieures sont quant à eux majoritairement situés sur la métropole brestoise.

Répartition des équipements d'enseignement dans le Pays de Brest en 2021 (source : BPE)

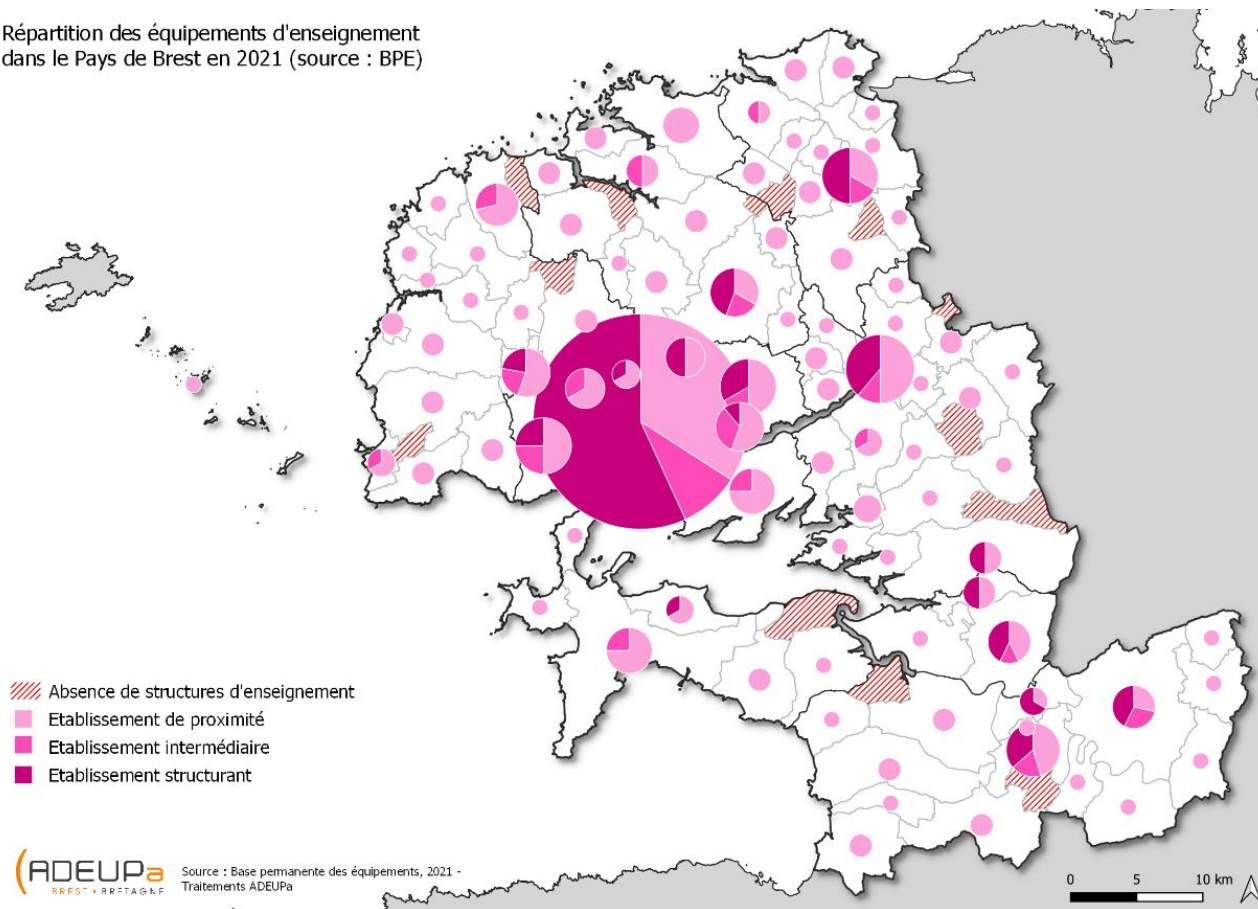


Figure 14 : Répartition des équipements d'enseignement dans le Pays de Brest en 2021

➤ *Les équipements et services de santé*

Cela est moins vrai pour les équipements de santé, dont la répartition montre une dispersion plus forte des équipements intermédiaires sur le territoire, ainsi qu'un nombre plus élevé de communes (une vingtaine) ne disposant d'aucun équipement de santé ni d'action sociale.

Or, la transition démographique, caractérisée notamment par un vieillissement de la population (cf. 1.1.3.), produit des effets importants sur les besoins en équipements et services de santé.

Répartition des équipements de santé et d'action sociale dans le Pays de Brest en 2021
(source : BPE)

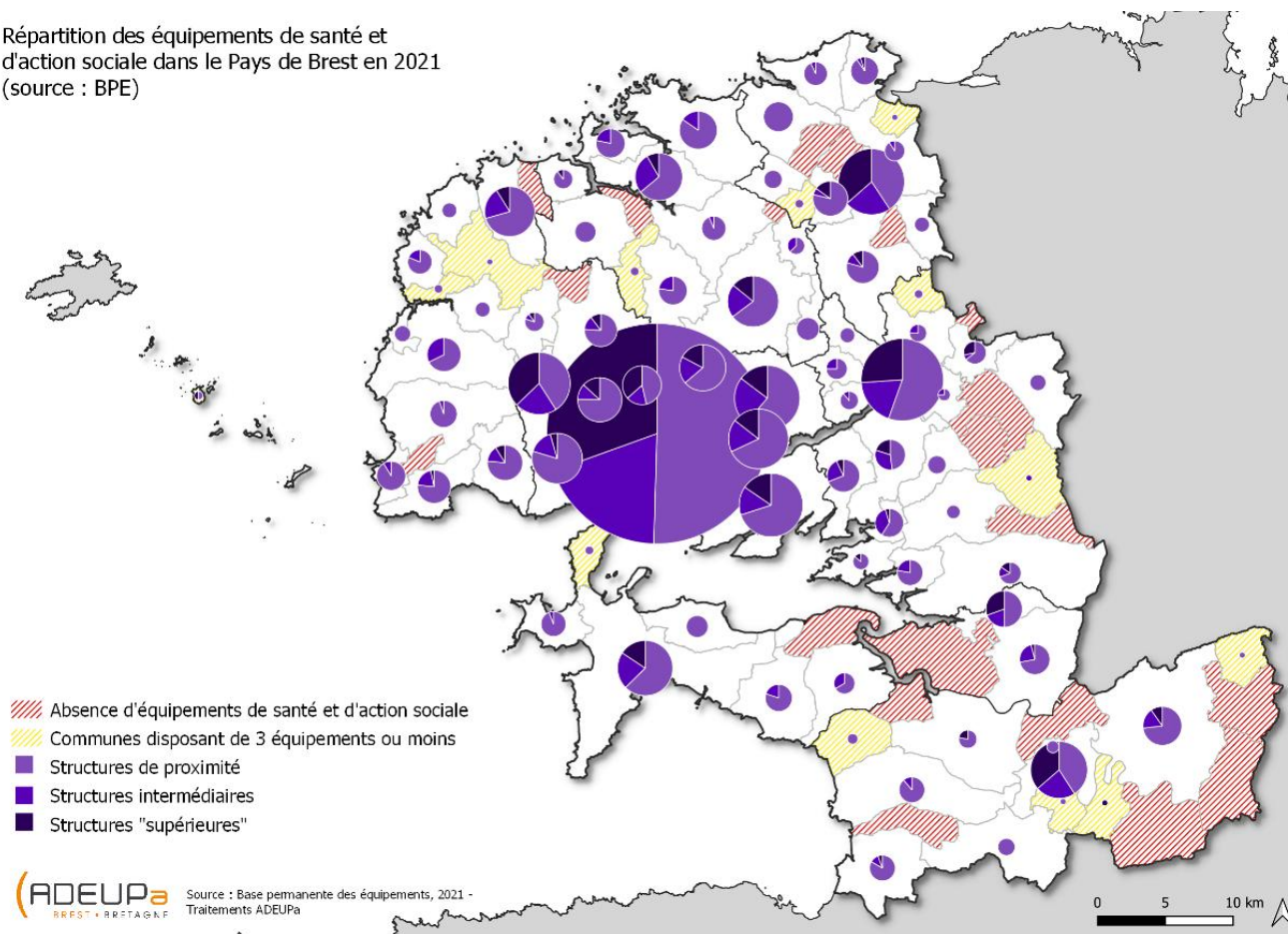


Figure 15 : Répartition des équipements de santé et d'action sociale dans le Pays de Brest en 2021

1.1.3 Le Pays de Brest dans un contexte de transitions démographiques et sociales

Profil et répartition de la population : des contrastes forts au sein du territoire

La population du Pays de Brest, 425 586 habitants en 2021, représente près de la moitié de la population du Finistère, et 13 % de la population bretonne.

Elle est répartie de façon hétérogène sur le territoire, et regroupée dans les pôles urbains du Pays :

- Près de la moitié de la population du Pays de Brest réside dans la métropole, et près d'un tiers sur la commune de Brest (139 619 habitants) ;
- La ville de Landerneau est la seconde commune la plus peuplée du Pays, avec plus de 16 000 habitants ;
- Le Pays de Brest compte également quatre villes de plus de 10 000 habitants, toutes situées dans la métropole : Guipavas, Plougastel-Daoulas, Plouzané et Le Relecq-Kerhuon ;
- Chacun des autres EPCI du territoire compte au moins une polarité dont la population se situe entre 5 000 et 10 000 habitants, notamment les communes de Saint-Renan (CCPI), de Plabennec (CCPA), de Lesneven/Le Folgoët (CLCL), de Crozon (CCPCAM) et de Châteaulin (CCPCP) ;

- Certaines zones littorales apparaissent relativement densément peuplées, c'est le cas, par exemple, de Plouguerneau, Ploudalmézeau, Lannilis, et Locmaria-Plouzané.

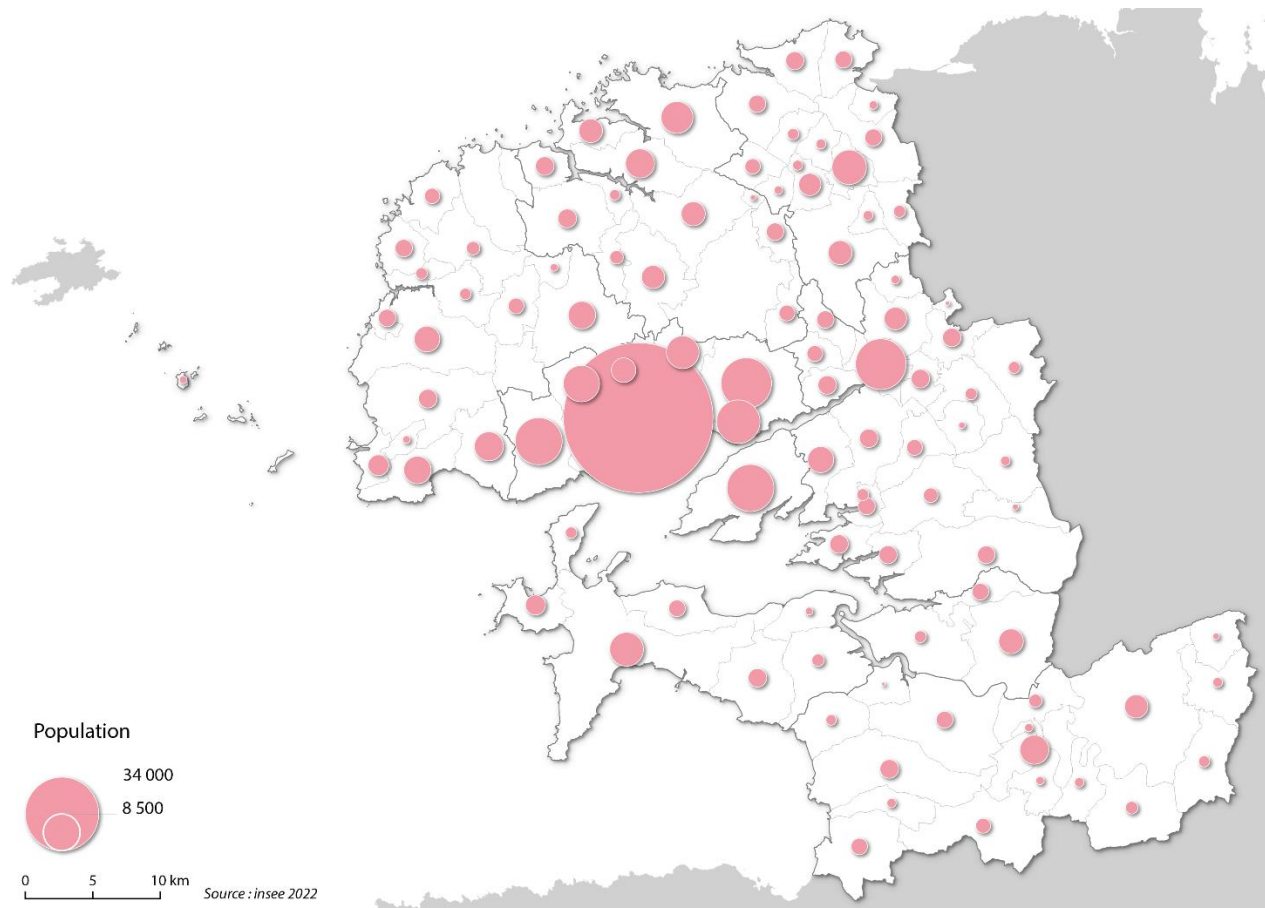


Figure 16 : Carte de la population par commune du Pays de Brest en 2021

Une répartition de la population spatialisée selon l'âge

La pyramide des âges du Pays de Brest est relativement équilibrée, mais présente d'importantes disparités selon les territoires. La population du Pays de Brest est en effet inégalement répartie sur le territoire en fonction de l'âge.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la France a connu un rebond de la natalité. Le nombre de naissances est resté très élevé entre 1946 et le milieu des années 1970, inscrivant ainsi le baby-boom comme un événement démographique majeur en France. En 2021, les baby-boomers avaient entre 46 et 75 ans (ils sont visibles sur la figure 17). Le vieillissement de cette génération nombreuse dans les décennies à venir va intensifier le vieillissement de la population et va engendrer de nouveaux besoins en termes de services de santé, de services à la personne, de commerces ainsi qu'en infrastructures de mobilité.

Le rétrécissement du bas de la pyramide des âges traduit, quant à lui, la baisse de la fécondité observée ces dernières années. On y remarque également la forte présence des classes d'âge jeunes, de 18 à 23 ans.

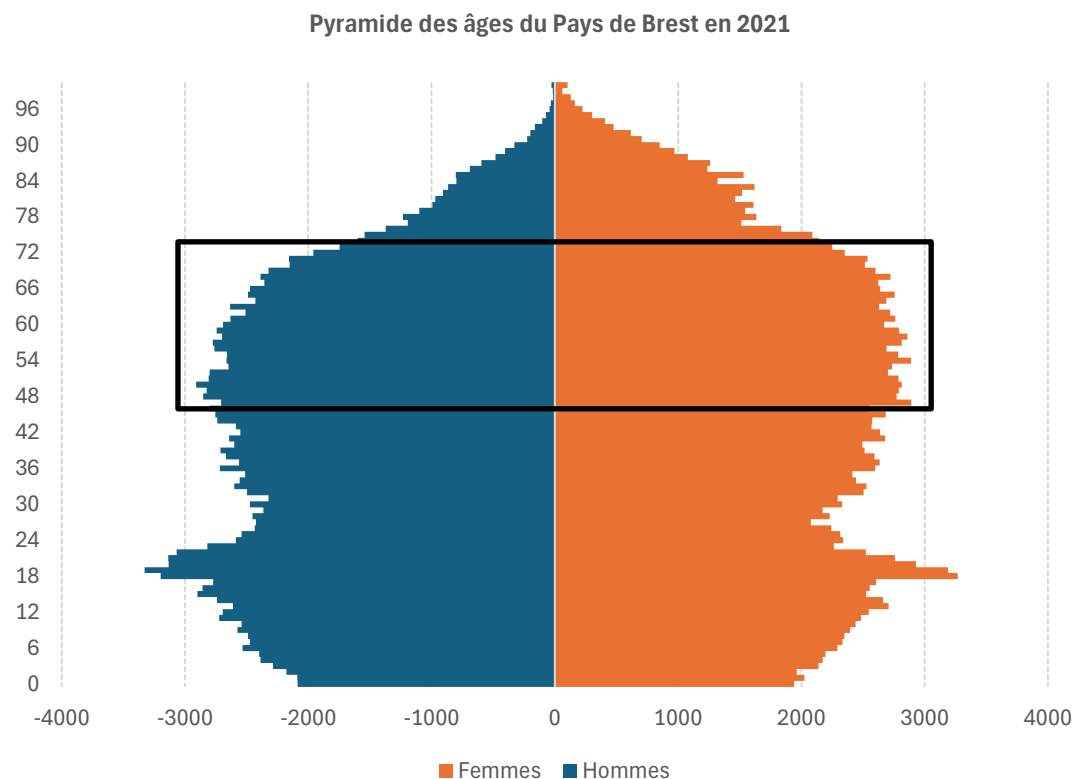


Figure 17 : Pyramide des âges du Pays de Brest en 2021 (Source : Insee, Recensement)

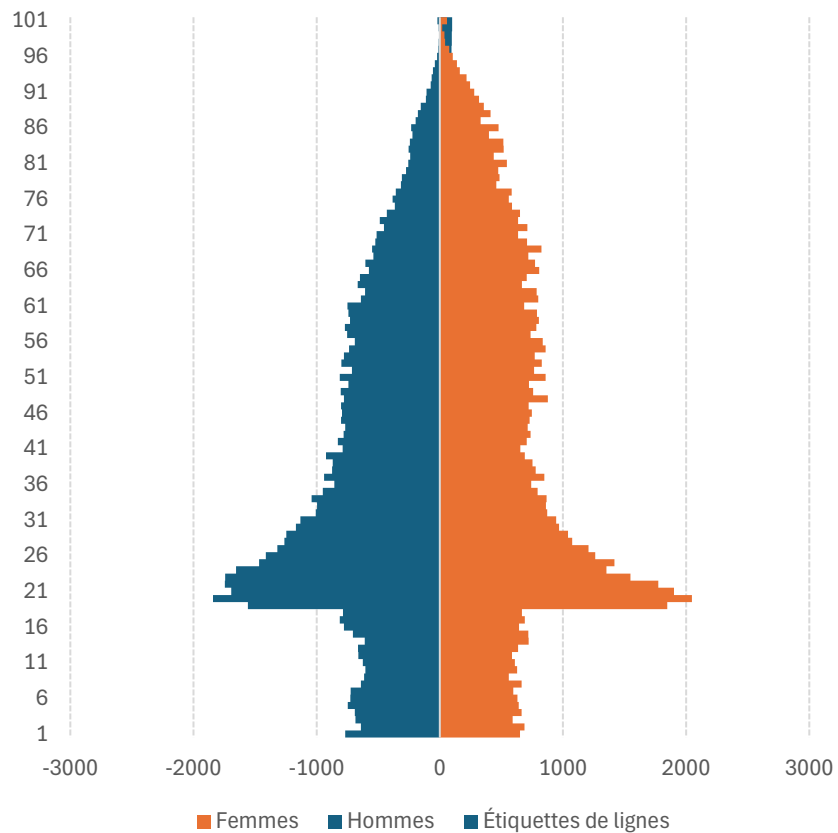


Figure 18 : Pyramide des âges - Ville de Brest 2021

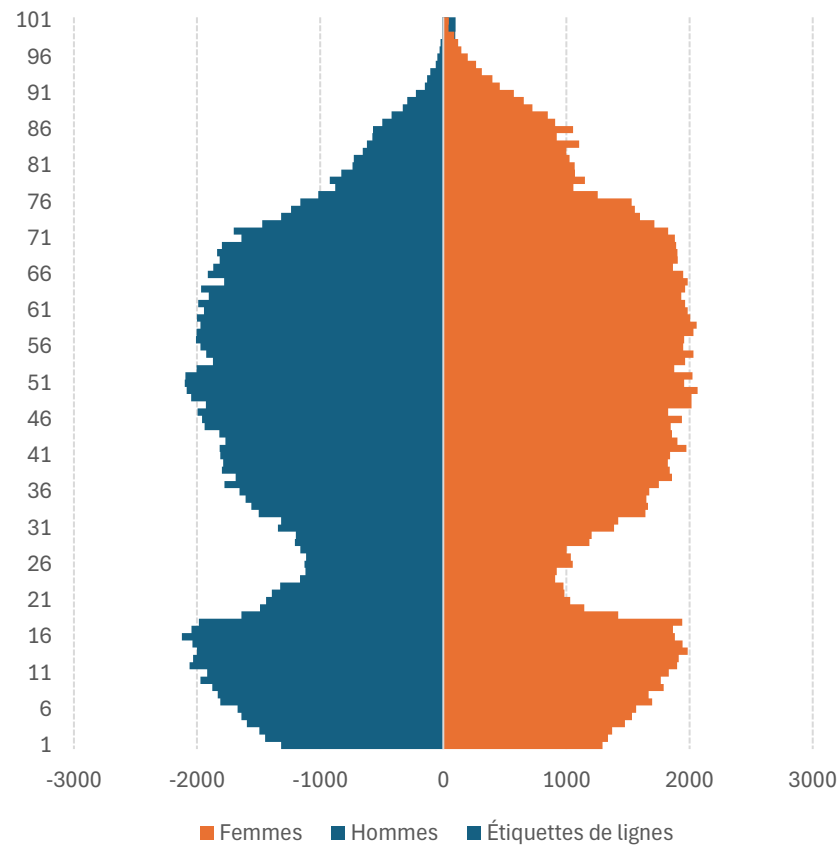


Figure 19 : Pyramide des âges du Pays de Brest hors ville de Brest en 2021

Les figures 18 et 19 illustrant les pyramides des âges de la ville de Brest et du Pays de Brest sans inclure la ville de Brest montrent précisément le poids démographique de cette classe d'âge jeune dans la ville principale du Pays.

La ville de Brest présente une structure par âge particulière au regard de celle observée à l'échelle du Pays : les jeunes y sont fortement surreprésentés, essentiellement en raison de l'implantation des principaux établissements d'enseignement supérieur et donc, d'un nombre important d'étudiants.

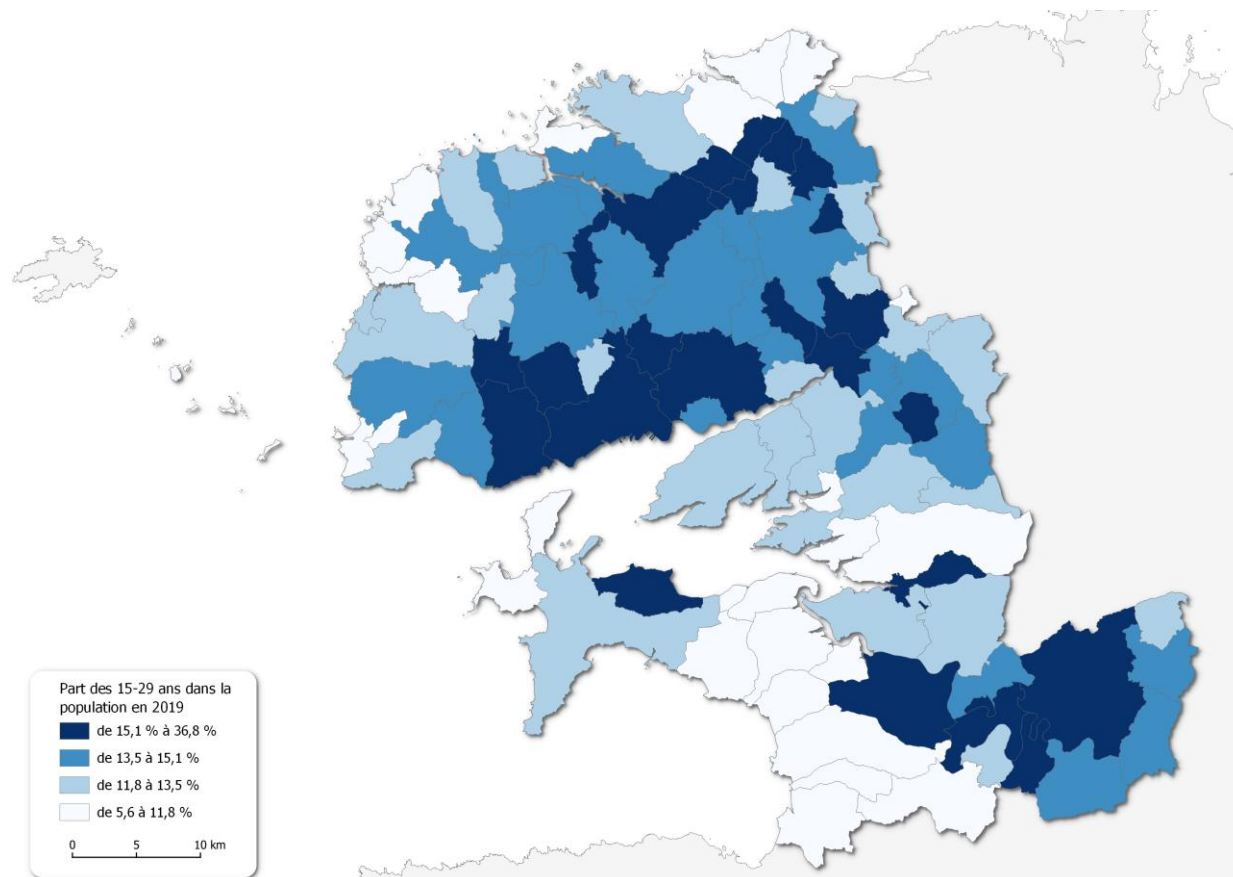


Figure 20 : Part des 15-24 ans dans la population en 2021 (traitement : ADEUPa)

On retrouve également une population plus jeune en périphérie des villes de Plabennec, Lesneven, et Châteaulin. Dans le reste du Pays de Brest, le déficit de jeunes demeure important. La population de seniors âgés de plus de 65 ans est quant à elle davantage concentrée sur le littoral, notamment au nord du territoire, sur la Presqu'île de Crozon et sur la côte de la CCPCP.

L'équilibre relatif de la pyramide globale du Pays de Brest tient donc, notamment, à la forte présence d'étudiants dans la ville de Brest. Il existe par conséquent un enjeu à développer l'attractivité du territoire afin d'y maintenir une population jeune et active (par l'intermédiaire, notamment, d'opportunités professionnelles, de l'adéquation entre le panel de formations proposées et les offres d'emploi disponibles, d'une accession au logement en locatif ou à l'achat, du cadre de vie, etc.).

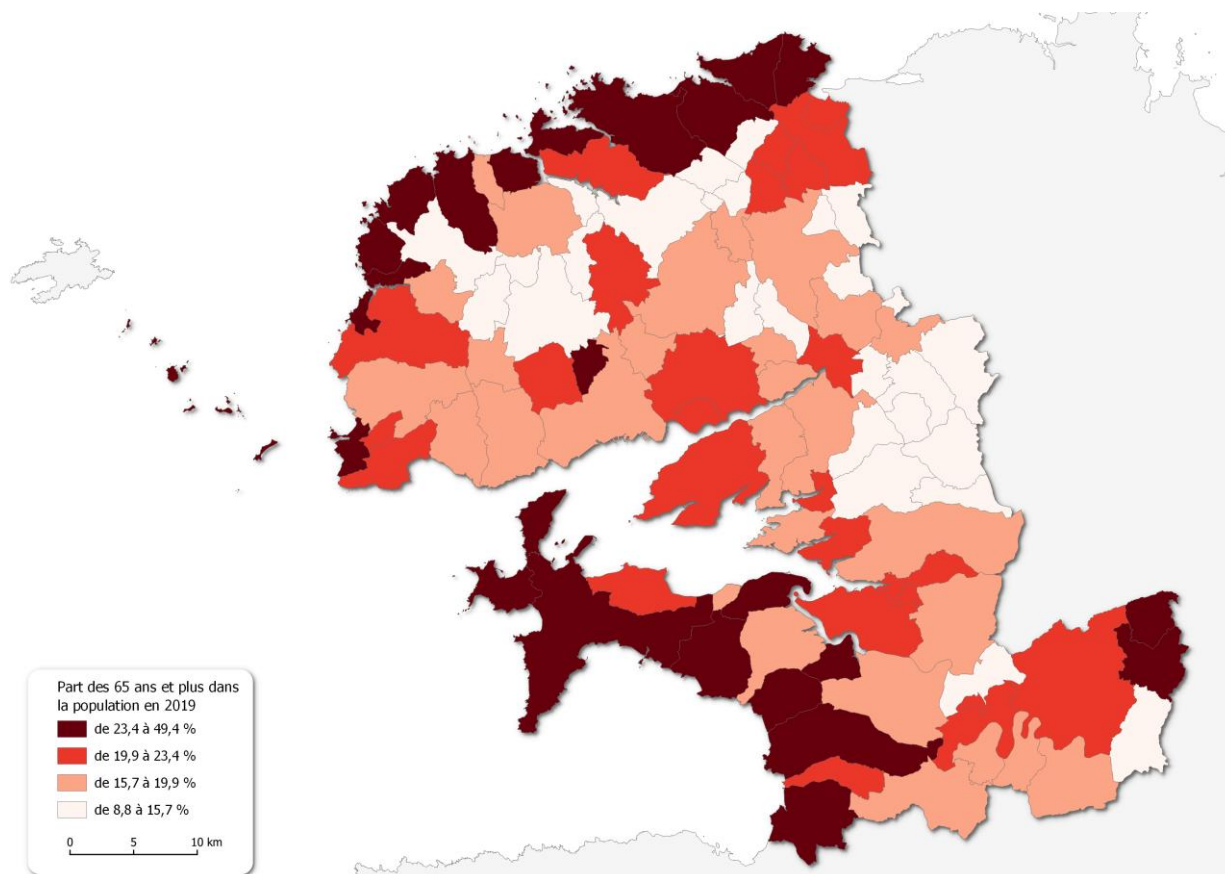


Figure 21 : Part des 65 ans et plus dans la population en 2021 (traitement ADEUPa)

Des dynamiques démographiques hétérogènes au sein du Pays de Brest

Entre 2015 et 2021, la population du Pays de Brest a en moyenne augmenté de 0,28 %. Bien qu'il reste un territoire affichant une croissance démographique largement positive, cette dernière s'essouffle par rapport aux périodes précédentes (+0,40 % entre 1999 et 2010, et +0,31 % entre 2010 et 2015). Ce ralentissement de la croissance démographique est un phénomène observé aussi bien à l'échelle régionale que nationale. Il est toutefois moins intense dans le Pays de Brest.

Au sein du Pays de Brest, les intercommunalités connaissent des dynamiques différentes :

- Après avoir perdu des habitants entre 1999 et 2010 et renoué avec une croissance démographique légèrement positive entre 2010 et 2015, Brest métropole confirme la dynamique sur la période récente, grâce au regain d'attractivité dont elle bénéficie (en lien notamment, à la dynamique estudiantine forte). Entre 2015 et 2021, sa population a en moyenne augmenté de 0,28 % chaque année ;
- La croissance démographique reste soutenue pour les collectivités limitrophes de la métropole, à savoir la CAPLD, la CCPI et la CCPA. Pour ces territoires, le taux de croissance annuel moyen de la population est supérieur à 0,50 % entre 2015 et 2021 ;
- Les espaces plus éloignés de la métropole, au nord et au sud du Pays, connaissent des situations de stabilisation ou de baisse de leurs dynamiques démographiques : la population de la CLCL est restée stable, alors que la CCPCAM et la CCPCP ont perdu des habitants.

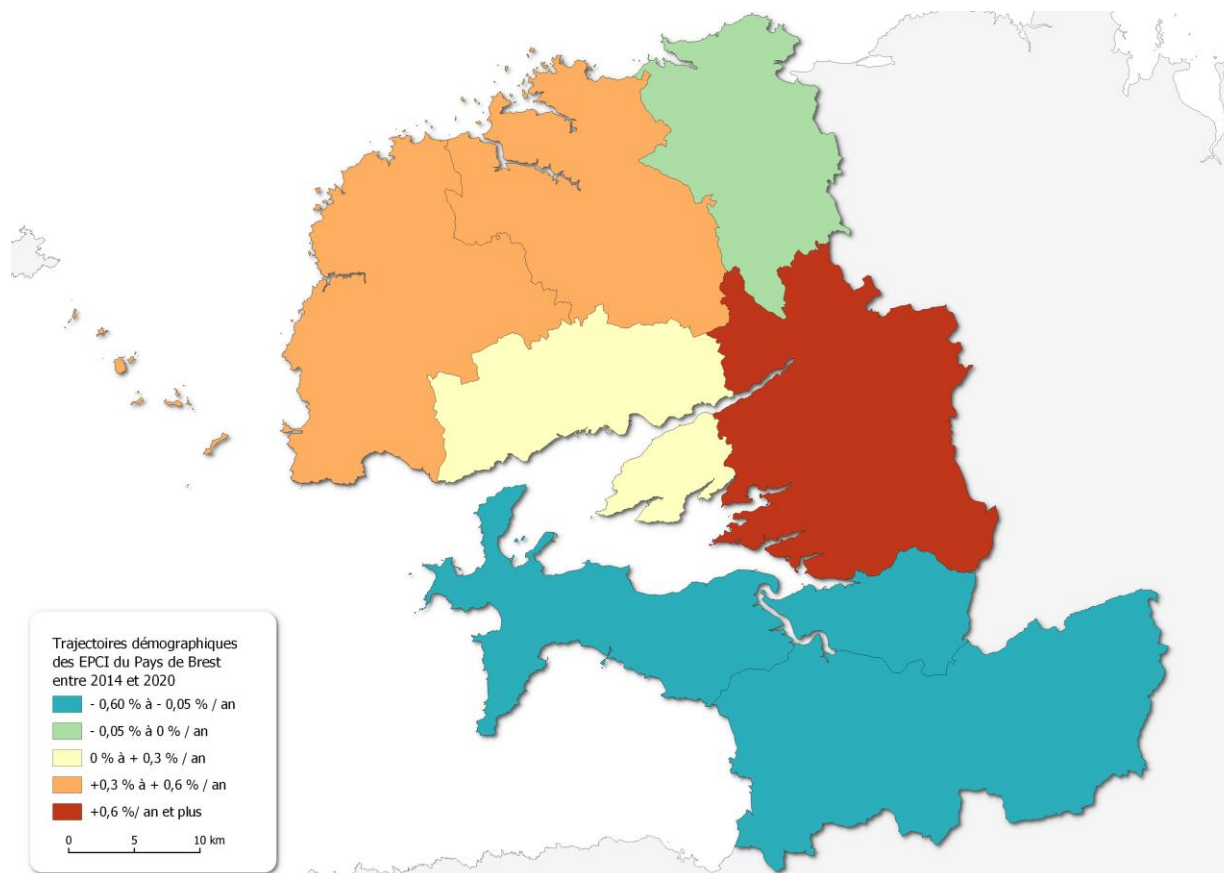


Figure 22 : Taux d'évolution annuel moyen de la population entre 2014 et 2020 (traitement : ADEUPa)

Des transitions démographiques importantes : baisse du solde naturel et vieillissement de la population

Ce ralentissement de la croissance démographique s'est accompagné d'une inversion des moteurs de celle-ci sur le Pays de Brest.

La dynamique démographique est constituée de deux éléments :

- Le solde naturel, qui est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès sur une période donnée ;
- Le solde migratoire, soit la différence entre le nombre de personnes entrées et sorties du territoire sur cette même période.

Le Pays de Brest a conservé pendant longtemps un solde naturel important, qui constituait le principal moteur de sa croissance de population tout en contribuant à conserver une moyenne d'âge jeune.

Suite à une inversion des moteurs de la croissance démographique, du fait d'une baisse significative de la natalité et d'une hausse du nombre de décès, c'est désormais le solde migratoire qui porte de manière très nette la croissance de la population du Pays.

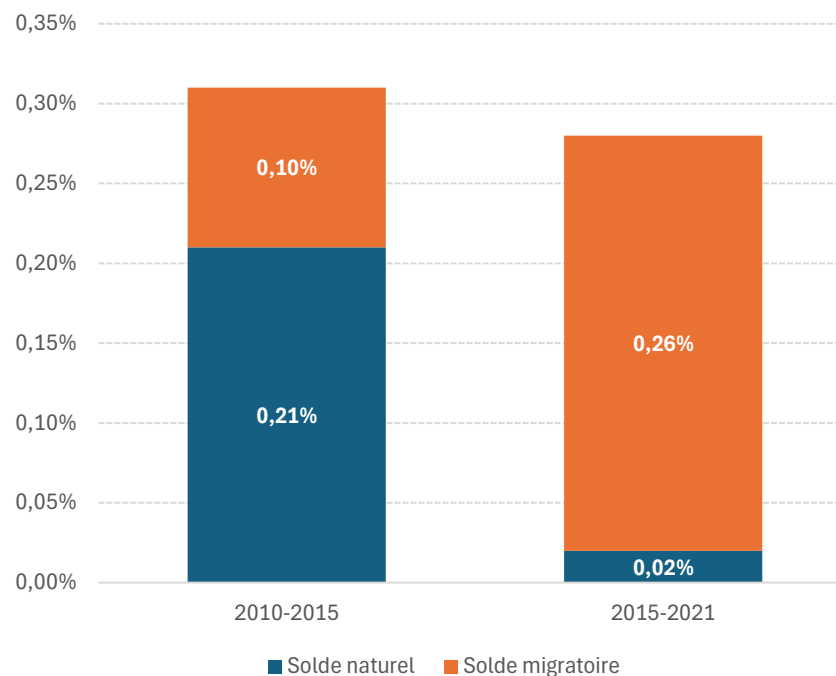


Figure 23 : Moteurs de la croissance démographique du Pays de Brest selon la période (source : Insee)

Le modèle Omphale de l'Insee permet de réaliser des projections de population. Ainsi, les dernières projections (Omphale 2022) estiment que la population du Pays de Brest se situerait entre 415 700 habitants (scénario bas) et 470 000 habitants (scénario haut) à horizon 2045 (soit la date limite d'application du SCoT), avec une estimation centrale de 441 600 habitants en 2045. Cette estimation centrale représenterait une hausse de 18 000 habitants par rapport à 2020, selon un rythme de + 0,14 % par an.

Ces projections illustrent l'ampleur particulière des tendances démographiques locales en cours, même si des évolutions, notamment liées aux dynamiques migratoires, pourraient impacter ces trajectoires.

Selon le scénario central, il y aurait une hausse très importante du nombre et de de la part des 75 ans et plus dans la population du Pays de Brest entre 2025 à 2045 : de 11 % à 16 %, soit environ 22 000 personnes âgées supplémentaires. Dans le même temps, il y aurait de moins en moins de jeunes (environ -4000 jeunes de 0 à 19 ans environ) et de personnes en âge de travailler (environ -4000 personnes de 20 à 59 ans).

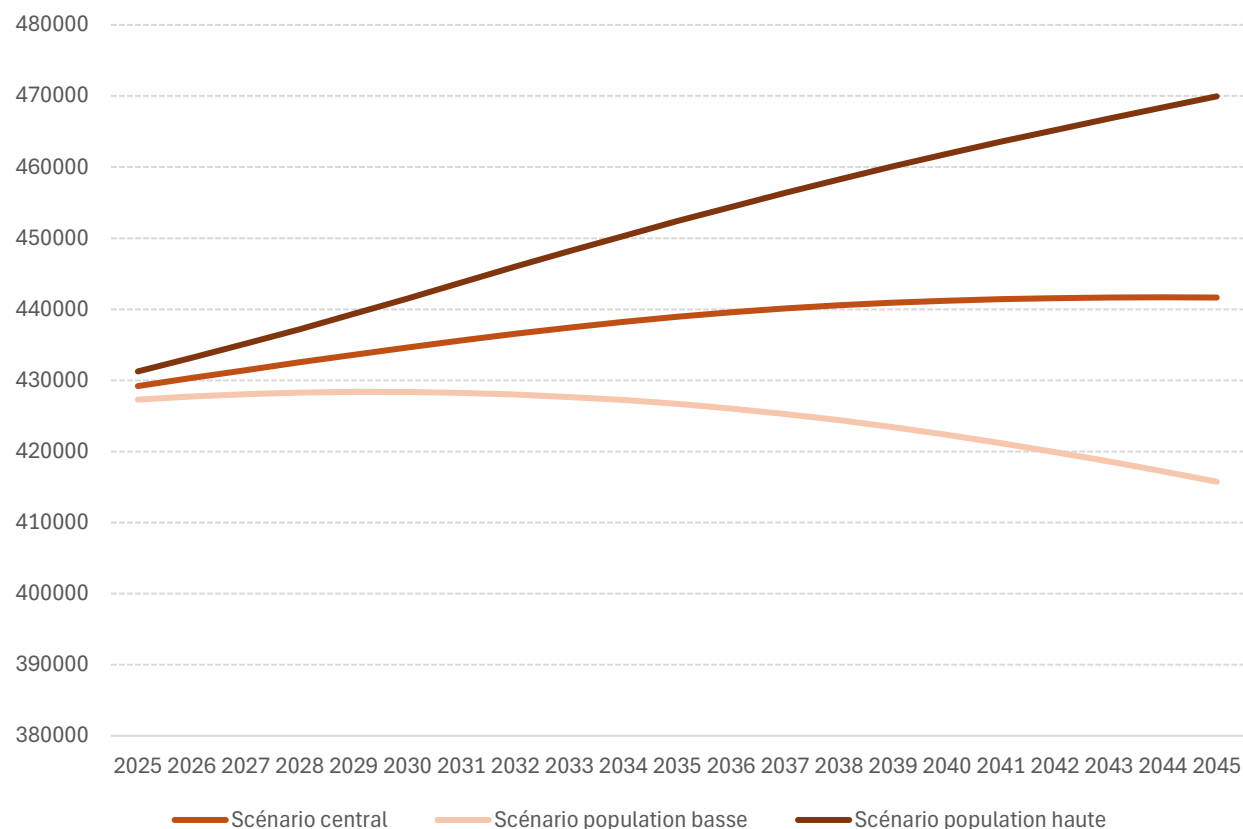


Figure 24 : Projections de la population du Pays de Brest entre 2025 et 2045 (source : Insee, Omphale 2022)

Par conséquent, le Pays de Brest connaîtrait une réelle transition démographique aux impacts majeurs pour le territoire, qui se traduirait par un vieillissement marqué de sa population. Ce phénomène de vieillissement de la population se traduit par un accroissement des besoins des personnes âgées pour des équipements et services spécifiques :

- Des besoins pour des logements adaptés : EHPAD, logements adaptés et/ou médicalisés, logements de plus petite surface, etc. (cf. 1.2.1) ;
- Des besoins en équipements et services de proximité, notamment de santé et des commerces ;
- Des besoins spécifiques en termes de mobilité : transports en commun, accessibilité des services et commerces de proximité, etc. (cf. 1.2.2 et 2).

Même si le solde migratoire a, quant-à-lui, tendance à augmenter, il ne permet pas d'atténuer les conséquences de la transition démographique.

La moitié des nouveaux arrivants dans le Pays de Brest est originaire de Bretagne, mais ces autres territoires bretons sont également avancés dans la transition démographique et constituent donc un « vivier » de jeunes qui est amené à se réduire.

On note ainsi l'enjeu de renforcement de l'attractivité du territoire pour :

- D'une part, continuer à attirer une population jeune, au-delà de la région ;
- D'autre part, inciter une part de la population étudiante venue y faire ses études à s'y installer durablement.

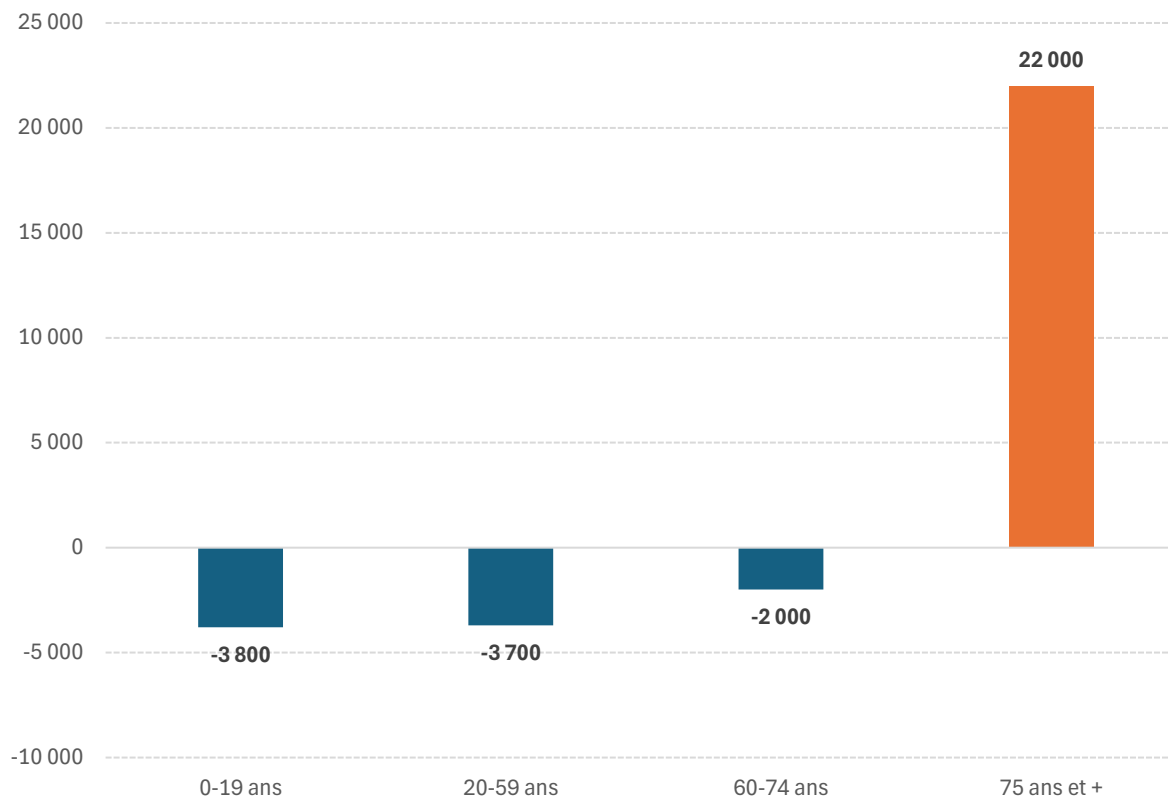


Figure 25 : Evolution de la population par classe d'âge entre 2025 et 2045 pour le Pays de Brest (source : Insee, Omphale 2022 - scénario central)

Un phénomène de desserrement des ménages lié à un ensemble d'évolutions sociétales et démographiques

Témoin d'évolutions sociétales et démographiques, le Pays de Brest se compose en majorité de petits ménages : 41 % des ménages sont des personnes vivant seules, et $\frac{3}{4}$ des ménages sont composées de 1 ou 2 personnes. En 2021, la taille moyenne des ménages sur le Pays de Brest était ainsi de 2,06 personnes (soit une moyenne légèrement inférieure à la moyenne nationale, située à 2,16).

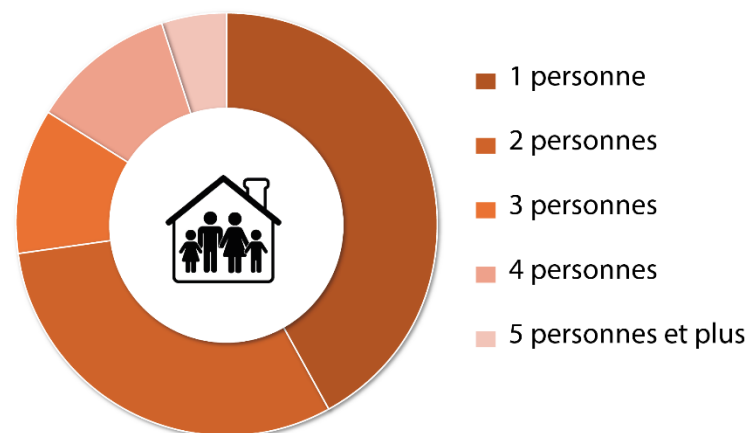


Figure 26 : Nombre de personnes par ménage en 2021 dans le Pays de Brest (source : Insee RP 2021)

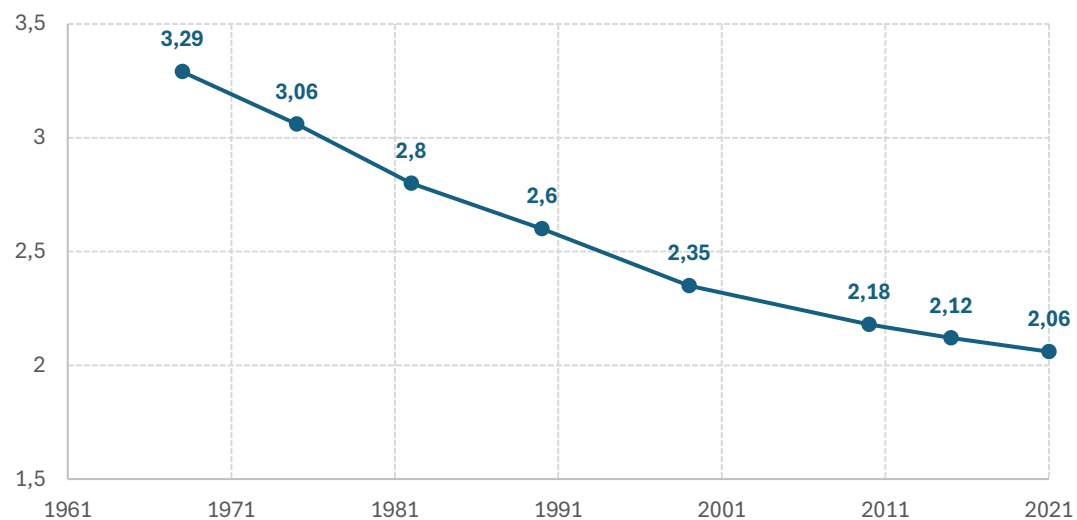


Figure 27 : Evolution de la taille moyenne des ménages dans le Pays de Brest (source : Insee)

Le nombre de ménages continue d'augmenter mais, comme à l'échelle nationale, la taille moyenne des ménages diminue. Ce phénomène dit de desserrement des ménages peut s'expliquer par différents facteurs :

- D'une part, le vieillissement de la population ;
- D'autre part, les évolutions des modes de cohabitation et les changements sociétaux observés ces dernières décennies autour de la sphère familiale : décohabitation des générations, unions plus tardives, séparation plus fréquentes, etc.



Figure 28 : Évolution de la structure des ménages entre 2010 et 2021 dans le Pays de Brest (en points)

Derrière ce constat à l'échelle du Pays de Brest, se cachent de fortes disparités territoriales concernant la composition des ménages.

A Brest, plus de la moitié des ménages sont des personnes vivant seules. Cette situation est liée, notamment, à la présence de nombreux étudiants, à une offre plus développée de petits logements, et à l'existence d'un parc social plus important, accueillant, notamment, des personnes seules ou des familles monoparentales.

Les communes du sud du Pays de Brest situées dans la CCPCAM et la CCPCP, et les communes du littoral nord, comportent une part relativement importante de petits ménages, pouvant s'expliquer par une plus grande part des ménages de plus de 65 ans.

Les communes périphériques de la métropole, quant-à-elles, constituent des communes attractives pour les familles avec enfants et sont composées de plus grands ménages.

Par conséquent, ces transitions démographiques et sociétales, qui ont un impact sur la structure et la taille des ménages, entraînent une évolution des besoins des populations, qui ont des répercussions sur l'aménagement du territoire : évolution du parc de logements (cf. 1.2.1), de l'offre de mobilité (cf. 1.2.2), effets sur l'emploi et l'économie (cf. 2.1.1).

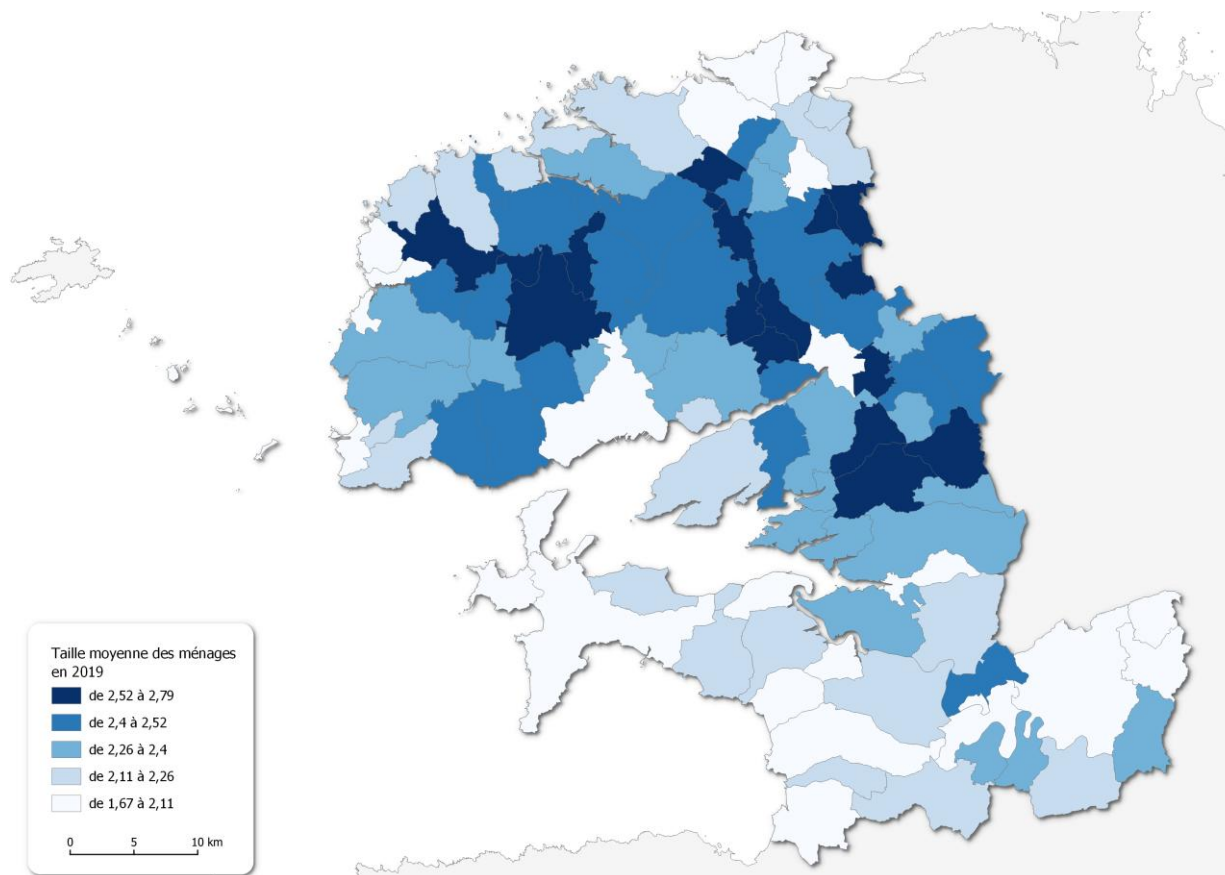


Figure 29 : Taille moyenne des ménages dans le Pays de Brest en 2019 (traitement ADEUPa)

1.1.4 La population du Pays de Brest : diversité et contrastes au sein du territoire

Des fractures socio-économiques moins marquées qu'ailleurs

Le territoire s'inscrit dans une région relativement égalitaire, avec un écart de niveau de vie entre les 10 % les plus riches et les 10 % les plus pauvres moins important qu'ailleurs (2,8 pour la Bretagne contre 3,4 pour la France en 2021). De plus, avec un niveau de vie médian supérieur aux moyennes nationale, régionale et départementale, et un taux de pauvreté inférieur, le Pays de Brest présente des fractures socio-économiques moins marquées qu'ailleurs.

Le Pays de Brest présente une certaine homogénéité en termes de niveaux de revenus dans ses intercommunalités, excepté au sein de la métropole brestoise, à l'instar des autres métropoles.

Celle-ci concentre davantage de logements sociaux et de petits logements, qui accueillent souvent les ménages les plus précaires. Elle concentre donc davantage les situations de pauvreté et présente des écarts de niveaux de vie plus importants que dans le reste du Pays. Toutefois, cette métropole de taille modeste est comparativement moins inégalitaire que les autres métropoles françaises (hors Paris) ; elle présente une mixité sociale plus forte et présente un taux de pauvreté inférieur à celles-ci (13 % contre 16 % en 2015).

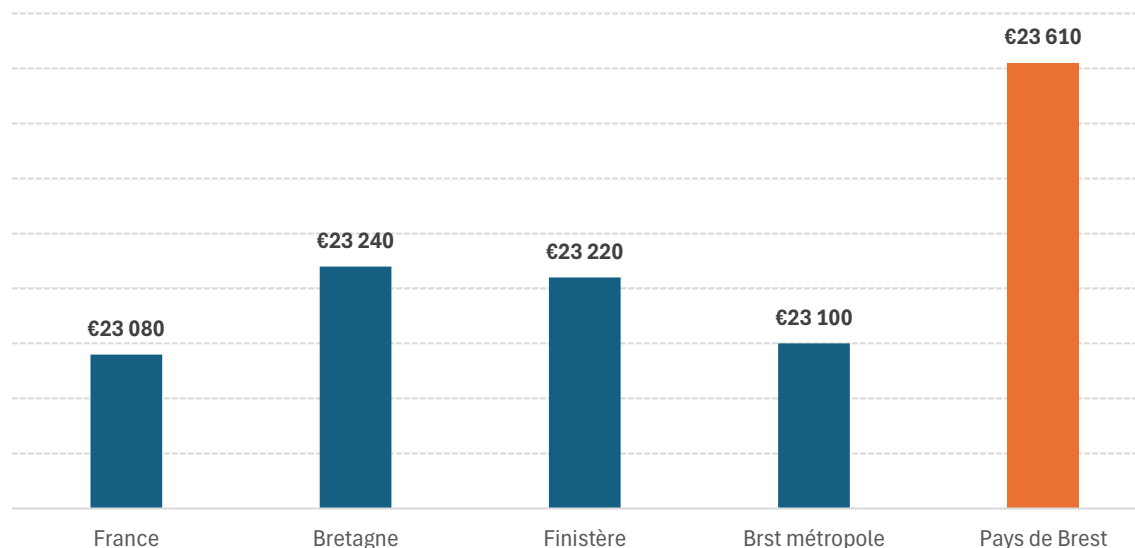


Figure 30 : Revenu annuel disponible par unité de consommation médian en 2021 (Source : Insee, Filosofi 2021)

En 2021, le taux de chômage au sens du recensement s'établissait à 10,3 % pour le Pays de Brest. Il est légèrement inférieur aux taux observés dans les pays voisins et proche du taux régional (10,1 %).

Par ailleurs, les emplois sont concentrés principalement dans la métropole brestoise (autour de 63 %). Cette concentration des emplois peut engendrer des difficultés pour les personnes en recherche d'emploi habitant loin de la métropole, notamment pour les personnes rencontrant des difficultés pour se déplacer (personnes non motorisées, sans permis), particulièrement dans le sud du Pays qui est moins bien relié par les transports en commun (cf. 1.2.2).

Le coût du logement, quant à lui, est relativement plus abordable que dans d'autres métropoles, malgré une augmentation récente des prix et une tension locative sociale qui est en hausse (cf. 1.2.1).

Ainsi, le Pays de Brest est un territoire socialement mixte, relativement moins concerné par les situations de pauvreté et les inégalités de niveau de vie que d'autres territoires. Cependant, ce constat ne doit pas occulter une certaine division sociale de l'espace. Le Pays présente en effet des disparités marquées et une forme de spécialisation résidentielle des territoires : le niveau de revenus et la géographie orientent les choix résidentiels des ménages.

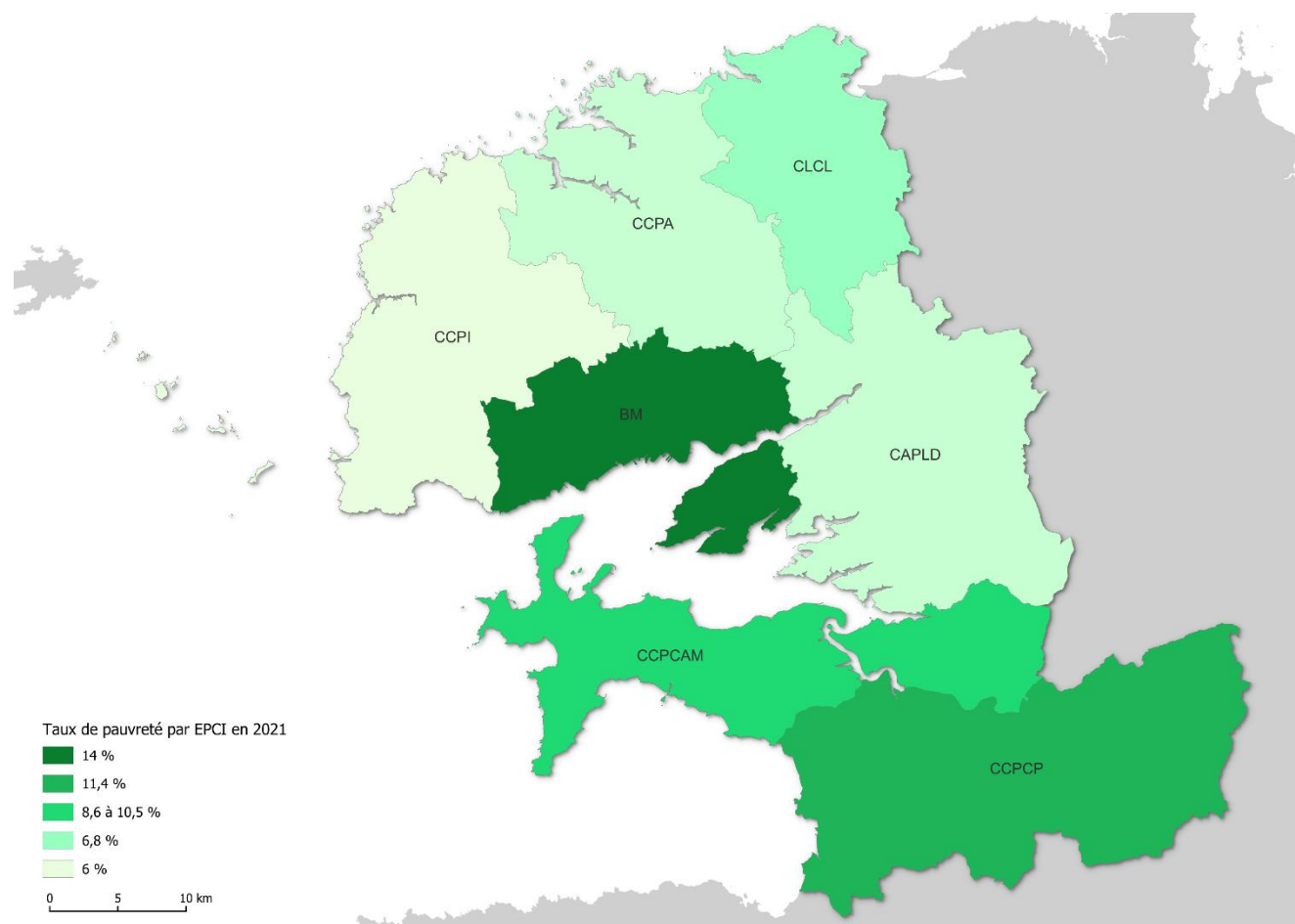


Figure 31 : Taux de pauvreté par EPCI dans le Pays de Brest en 2021

1.2 Des impacts forts de ces transitions sur l'aménagement du territoire

1.2.1 Habitat : un modèle ancien qui ne répond plus aux nouveaux besoins

Les transitions démographiques et sociétales du Pays de Brest ont un impact sur la structure et la taille des ménages et entraînent, notamment, un besoin d'adaptation du parc de logements à ces nouveaux enjeux.

Le parc de logements du Pays de Brest en quelques chiffres

- Environ 238 000 logements
- 10 % de résidences secondaires
- 6,1 % de logements vacants en 2021, dont 3 % privés vacants depuis plus de 2 ans
- 34 % de ménages locataires dont 11 % de logements locatifs sociaux
- 64 % de ménages de propriétaires occupants (78 % hors Brest métropole)

L'émergence de nouveaux besoins en logement, en inadéquation avec le parc actuel

Le Pays de Brest compte environ 238 000 logements, dont 200 650 résidences principales, pour une population de 425 580 habitants (en 2021). Ce parc présente une faible diversité de statuts d'occupation : sur le territoire, ce sont les communes les plus peuplées qui ont la plus grande variété de statuts d'occupation.

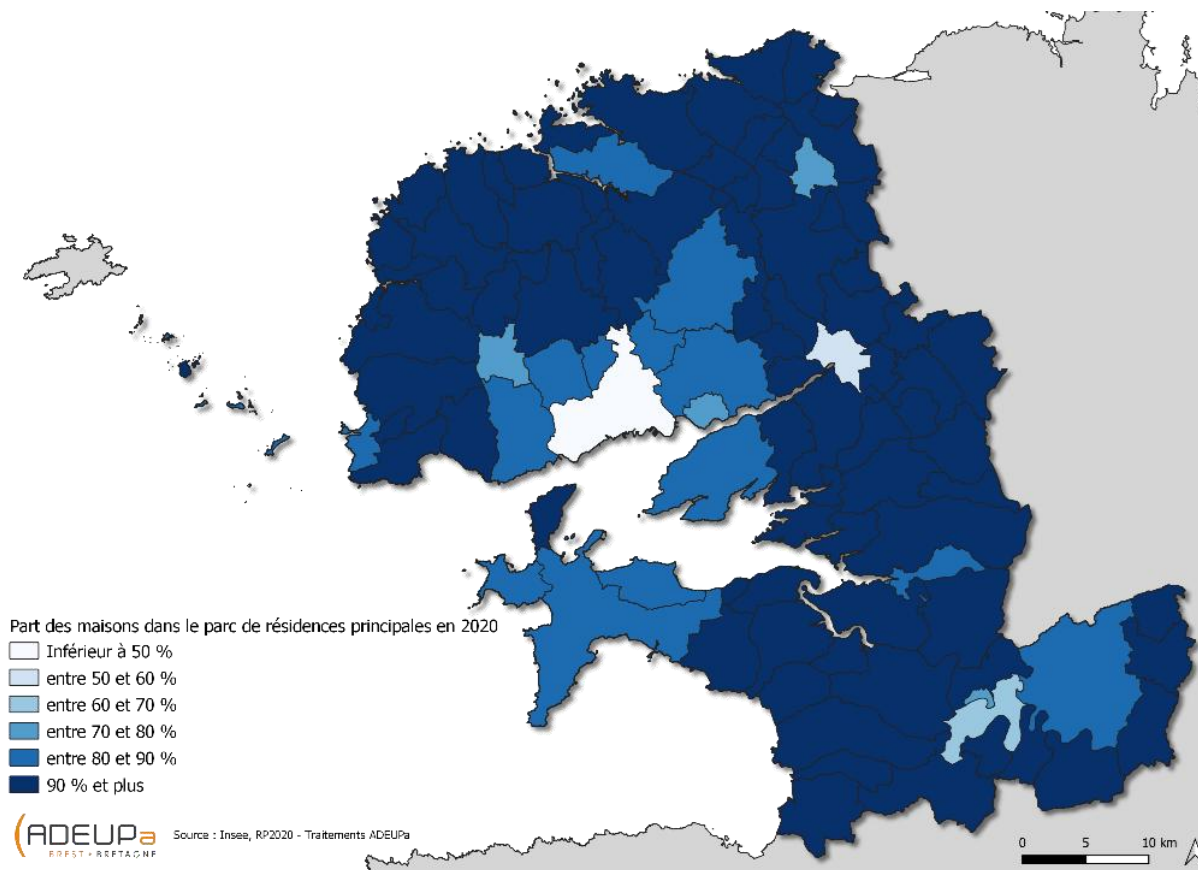


Figure 32 : Un parc de résidences principales monotypées

Le parc de logements est très majoritairement composé de grands logements : 70 % des logements sont composés de 4 pièces ou plus, et environ 2/3 des résidences principales sont des maisons. 83 % des appartements sont situés à Brest métropole. La taille moyenne des ménages est de 2,06 personnes par logement, 72 % des foyers du territoire étant composés de 1 ou 2 personnes.

Il en résulte une inadéquation marquée entre une offre de grands logements et les besoins des ménages. La sous-occupation des logements est très importante dans le Pays de Brest.

L'accroissement du nombre de petits ménages fait émerger de nouveaux besoins pour une gamme plus diversifiée de logements :

- Les seniors et personnes âgées, dont la part dans la population est en hausse (cf. 1.1.3), ont des besoins en logement spécifiques : logements plus petits et proches des commerces et services de proximité ; logements adaptés ou médicalisés, etc. ;
- Les étudiants, particulièrement présents sur la métropole, font accroître les besoins en petits logements à des prix abordables ;
- Les ménages composés d'une seule ou deux personnes, et les couples sans enfant, dont le nombre est en hausse, nécessitent également des logements de plus petite taille.

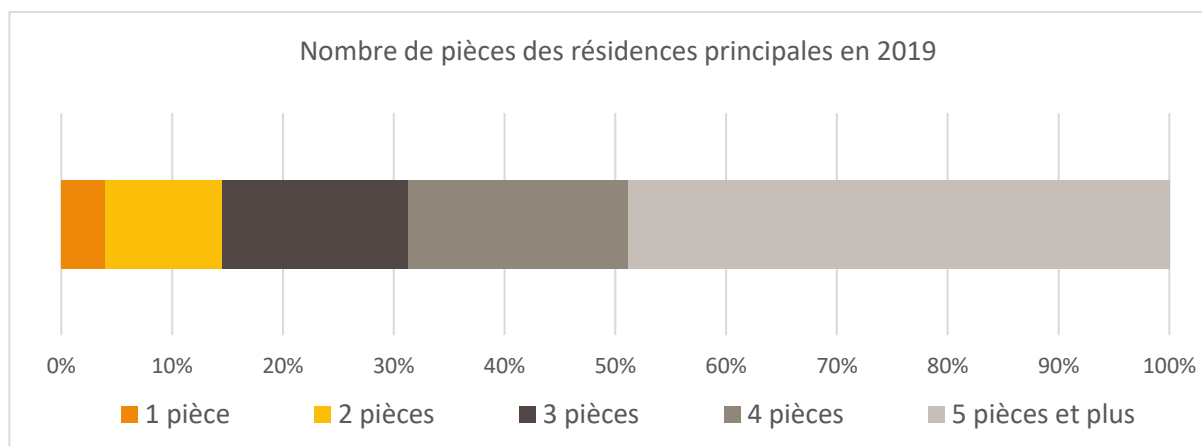
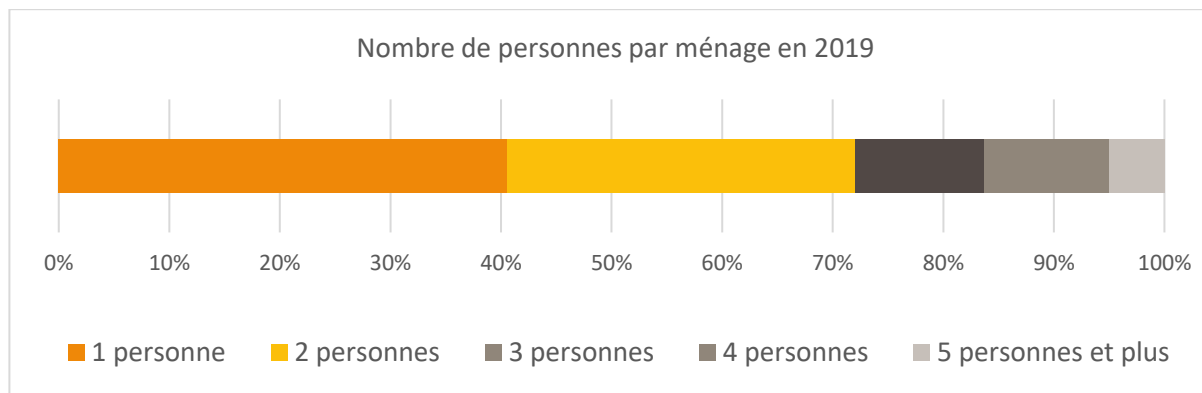


Figure 33 : Nombre de personnes par ménage et de nombre de pièces des résidences principales en 2019

Cette inadéquation a tendance à se renforcer au fil du temps, en raison :

- Des transitions démographiques et sociétales en cours (cf. 1.1.2) ;
- D'une production neuve qui reste pour l'instant très nettement tournée vers la maison individuelle.

Au-delà de la typologie des ménages, ces besoins croissants pour des logements diversifiés, et notamment de petite taille, sont à mettre en lien avec diverses problématiques :

- Contexte de hausse des prix immobiliers ;
- Tensions observées sur le marché du locatif privé ;
- Concurrence avec les meublés de tourisme dans les communes littorales.

Ces éléments sont développés dans les points suivants.

Par ailleurs, le taux de renouvellement du parc (la production neuve, moins les démolitions et plus ou moins les changements de destination) est de l'ordre de 1 % par an. Cela signifie, à l'échelle temporelle du SCoT (20 ans), que 80 % des logements de demain existent déjà. Un rééquilibrage de la structure du parc de logements vers les nouveaux besoins identifiés nécessiterait donc un effort conséquent de production de petits logements dans les années à venir.

On note, également, qu'une part significative des logements du Pays de Brest est aujourd'hui occupée par des personnes âgées : 38 % des maisons et 22 % des appartements sont ainsi occupés par des personnes de plus de 60 ans (respectivement 14 et 8 % sont occupés par des personnes de plus de 75 ans). Ces éléments peuvent laisser présager une libération potentielle de logements dans les décennies à venir via la mise en vente ou en location de logements d'ici 2045.

Un déséquilibre qui continue de s'accroître par la production de logements neufs

Le déséquilibre observé entre la taille des ménages et l'offre de logements est accentué par la production de logements neufs, qui reste essentiellement tournée vers des maisons, de grande taille, alors que la taille des ménages continue de se réduire : entre 2014 et 2023, 66 % des logements commencés étaient des maisons individuelles (ce taux variant entre 80 et 92 % dans les intercommunalités hors métropole), alors que moins d'un tiers des ménages sont constitués de 3 personnes ou plus.

La typologie des nouveaux logements produits apparaît donc en inadéquation avec le type de ménages présents sur le Pays de Brest.

Par ailleurs, on n'observe pas toujours de corrélation entre la production de logements et la croissance démographique des territoires. Entre 2013 et 2018, les communes périurbaines 1ère génération ou littoral sous influence urbaine ont concentré 16 % de la production de logements neufs du Pays pour un accroissement de population correspondant à 34 %, tandis que les communes littorales ou rurales ont concentré 4 % de la production de logements neufs du Pays pour une perte de 580 habitants. En effet, la production de logements sert à l'accueil de population nouvelles, mais également à offrir des logements à la population déjà résidente dans des cas de décohabitations ou séparations (dessalement des ménages) ou de ménages souhaitant avoir de meilleures conditions de logement (confort énergétique par exemple). Une partie de la production neuve peut également être tournée vers la résidence secondaire ou l'investissement sous forme de meublés touristiques.

Par conséquent, la production en cours engendre parfois des déséquilibres localement, et des disparités sur le territoire : entre 2013 et 2018, la production de nouveaux logements s'est accompagnée dans certains territoires d'une hausse du nombre de résidences secondaires (CCPCAM) et de logements vacants (CCPCP), tandis que les résidences principales ont augmenté à BM, la CLCL et la CAPLD.

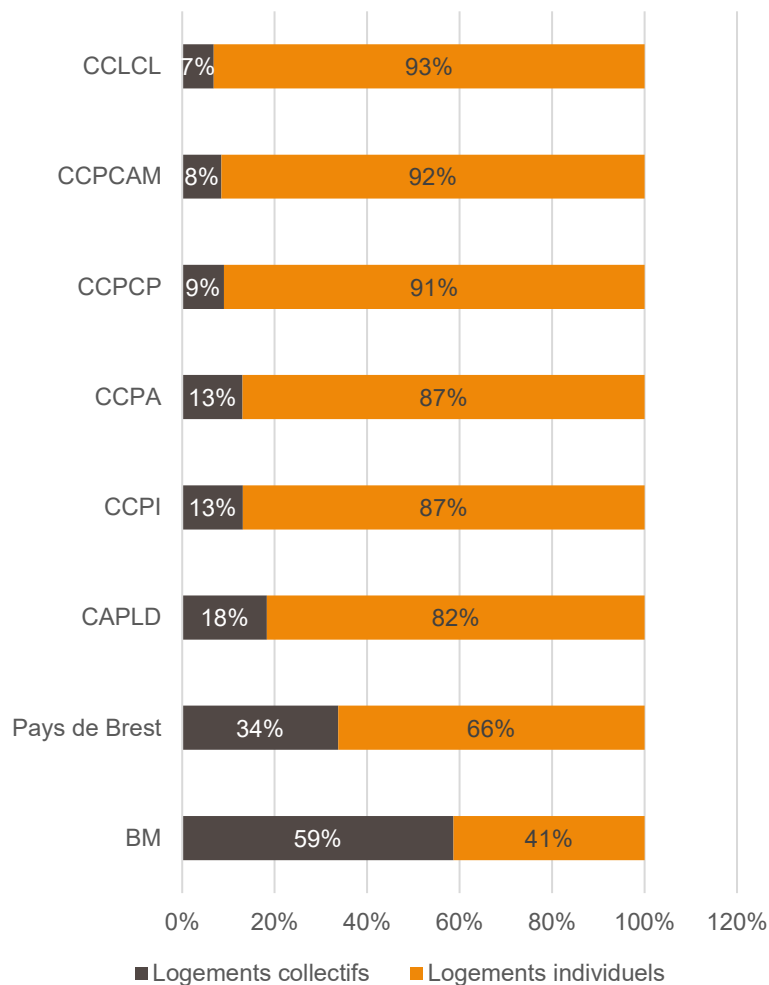


Figure 34 : Logements neufs ordinaires commencés par type entre 2014 et 2023 par EPCI

De nouvelles variables qui accroissent les tensions sur l'habitat

Depuis 2019, le Pays de Brest s'inscrit dans un contexte national d'inflation des prix de l'immobilier.

Entre 2019 et 2021, les prix du foncier et des matériaux liés à la construction neuve ont fortement augmenté sur le territoire : le prix moyen au m² des terrains à bâtir dans le Pays de Brest a augmenté de plus de 10 % entre 2019 et 2021, et l'indice du coût de la construction des immeubles à usage d'habitation a connu une hausse d'environ 20 %. Le prix moyen au m² d'un appartement neuf sur le Pays de Brest est ainsi passé de 3 238 € en 2019 à 4 205 € en 2023. Cette hausse des prix a engendré une baisse de la production, avec un repli des autorisations et des mises en chantier depuis 2023. Or, le Pays de Brest fait face à un besoin de nouveaux logements, en particulier pour de petits logements.

L'achat dans l'ancien rencontre également une hausse importante des prix, avec une évolution du prix moyen d'une vente d'une maison d'occasion dans le Pays de Brest de +65 000 euros, et de +42 000 euros pour un appartement (Source : DVF 2022 – données 2022 partielles). Ce phénomène s'observe sur l'ensemble du Pays de Brest, surtout sur les communes littorales.

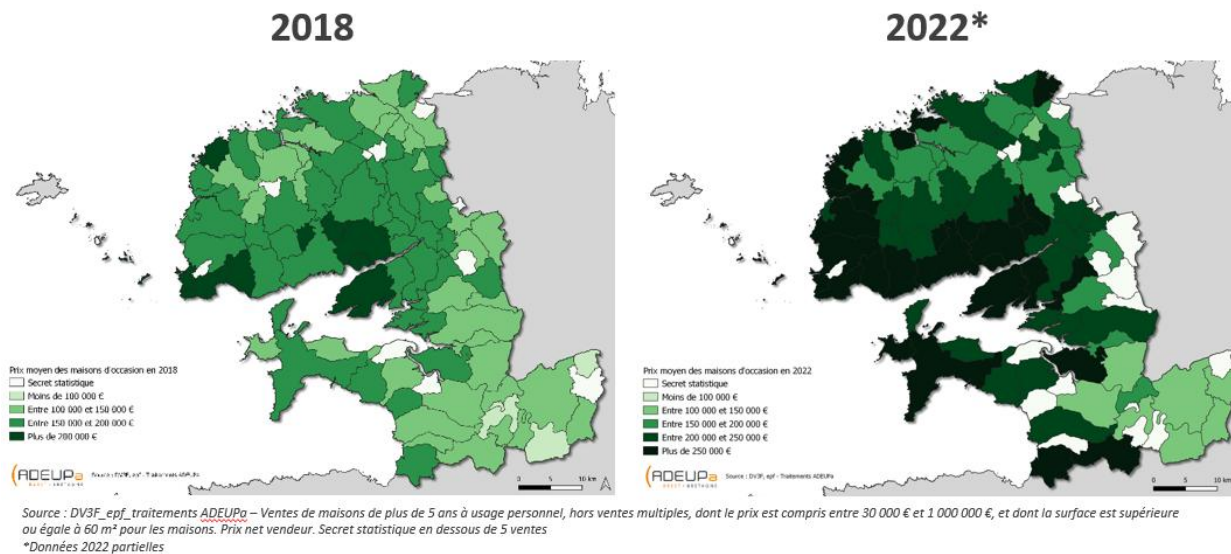


Figure 35 : Evolution des prix pour les achats dans l'ancien sur le Pays de Brest entre 2018 et 2022

Également, les évolutions récentes révèlent des tensions sur le marché du locatif privé, à travers une hausse des relocations (+5,6% pour les logements reloués début 2023) et une augmentation de l'Indice de Référence des Loyers (0,92 % au 1^{er} trimestre 2020 contre 3,5 % au 2^{ème} trimestre 2023), avec de plus fortes augmentations constatées dans l'hypercentre. Cette tension s'observe, en particulier, sur les petits logements (T1, T1bis, T2), en lien avec une demande croissante de la part de ménages composés d'une ou deux personnes, d'étudiants, de familles monoparentales, de personnes âgées, etc.

Le parc locatif privé du Pays de Brest est essentiellement concentré dans la métropole (30 %) : hors métropole, seules 14 % des résidences principales font partie du parc locatif privé (Insee, RP 2020). Ainsi, avec un fort taux d'habitants majoritairement propriétaires dans le Pays de Brest, la disponibilité en logements dans le parc locatif privé est faible.

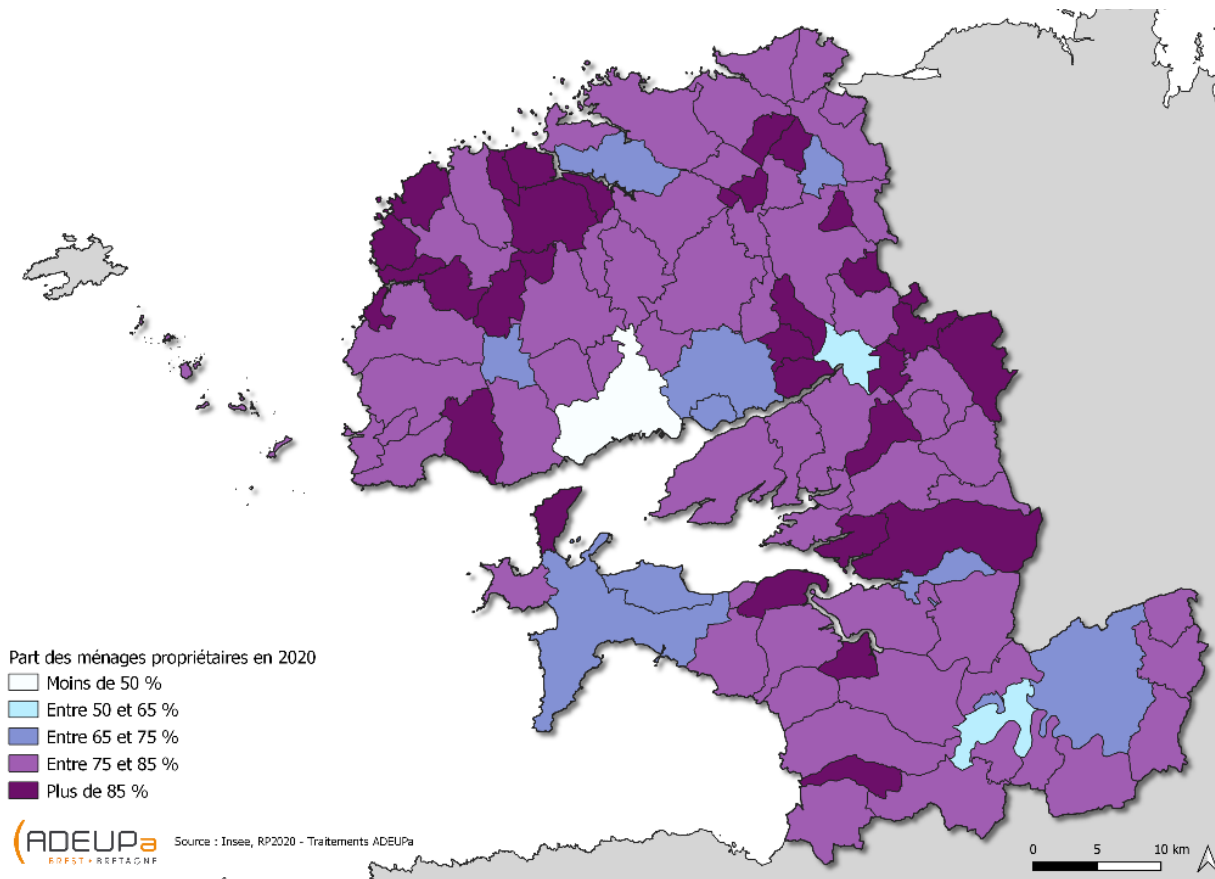


Figure 36 : Part des ménages propriétaires en 2020 dans le Pays de Brest

Cette tension sur la disponibilité en logements locatifs privés est renforcée par deux éléments :

- D'une part, la concurrence des locations saisonnières et de courte durée sur le littoral (voir point dédié plus loin) ;
- D'autre part, la Loi Climat et Résilience interdit progressivement la mise en location des logements les plus énergivores et de mauvaise qualité thermique (interdiction de la mise en des logements classés G en 2025, F en 2028 et E en 2034). Cette disposition, bénéfique pour l'amélioration des performances thermiques des logements, risque de temporairement réduire l'offre disponible à la location.

Des enjeux forts concernant le logement social et les besoins des publics spécifiques

Conséquence des éléments exposés précédemment - contexte de hausse des prix de l'immobilier, d'un parc locatif privé sous tension et peu présent en-dehors de la métropole, et du phénomène important de desserrement des ménages - le territoire connaît une augmentation très sensible de la tension locative sociale. Celle-ci se définit comme le rapport entre le nombre de demandes d'accès à un logement du parc public et le nombre de logements attribués (demandes et attributions externes). En 2019, il y avait 2,5 demandes pour 1 attribution et en 2023 4,4 demandes pour 1 attribution.

L'augmentation des prix de vente, des taux d'emprunt immobiliers, des loyers du parc privé ont contraint de nombreux ménages à faire une demande de logement social. Les bailleurs sociaux observent une augmentation du nombre de ménages locataires du parc privé parmi les demandeurs, de même que des couples où les deux adultes ont un emploi, signe de la tension qui s'intensifie sur le parc privé et qui se répercute sur la demande sociale. Par ailleurs, le logement social devient, pour un certain nombre de ménages, un « logement à vie », phénomène caractérisé par des ménages qui restent dans un logement social plus longtemps qu'avant, et une mobilité plus faible des logements sociaux vers des logements privés. La principale conséquence est un allongement du délai d'attribution passant de 7,9 mois en 2019 à 11,7 mois en 2023.

Sur le Pays de Brest, la tension locative sociale est longtemps restée à un niveau dit « modéré », autour de 3 demandes pour 1 attribution. Cependant, en 2023, cet indicateur dépasse ce seuil dans tous les EPCI : la tension locative sociale est supérieure à 6 dans la CLCL, CCPI et CCPA. La métropole brestoise concentre 75 % de l'offre locative sociale du Pays, et la tension atteint 4,2 en 2023.

Également, une tension forte, liée notamment à un manque d'habitats ou d'équipements adaptés, se développe autour de problématiques spécifiques : la perte d'autonomie ou les handicaps, les logements étudiants, notamment dans la métropole, les logements de travailleurs saisonniers, les logements d'urgence, les

logements d'insertion, les structures d'accueil pour les gens du voyage.

Ces éléments soulignent les enjeux concernant l'offre de logements sociaux et/ou adaptés aux publics spécifiques, à toutes les échelles de l'armature urbaine, en lien avec des équipements et services adaptés aux besoins : logements sociaux associés à une offre de transports en commun, proches de services de proximité (commerces, infrastructures de santé), etc.

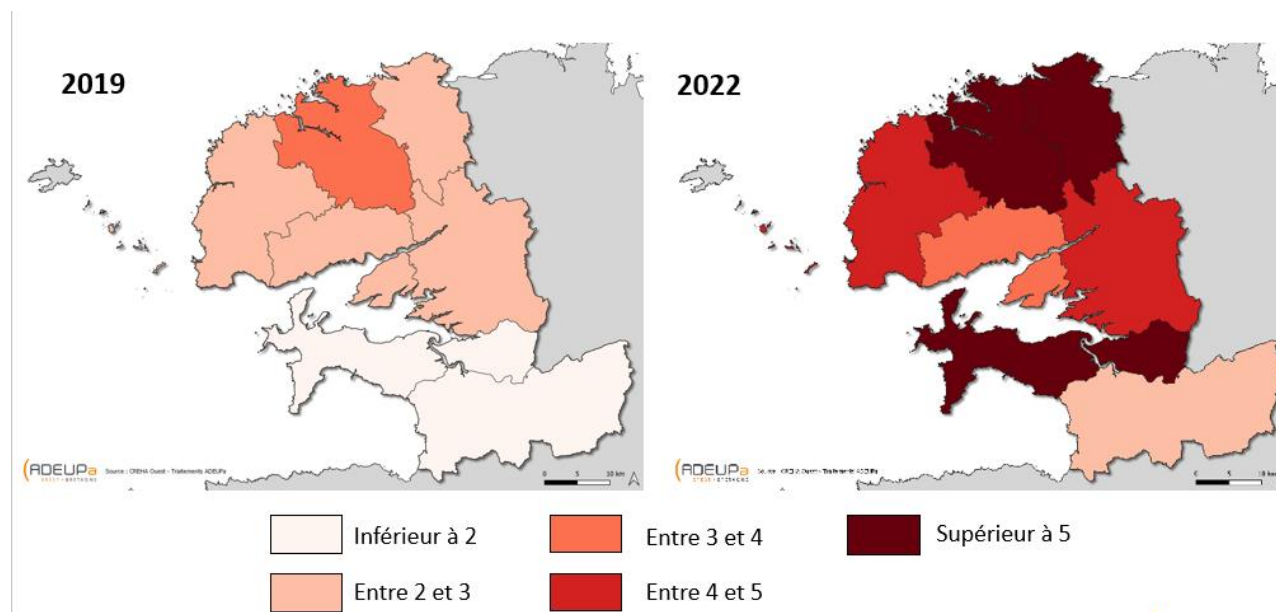


Figure 37 : Etat de la tension locative sociale dans le Pays de Brest en 2019 et en 2022

Des leviers potentiels pour répondre aux besoins en logement sur le territoire

➤ *Un fort potentiel de renouvellement urbain et de densification*

En lien avec la mise en œuvre des SCoT précédents, on observe depuis 2017 la réalisation d'opérations de logements collectifs neufs ou en extension plus importantes et plus denses qu'auparavant. Au regard du contexte de tension sur le parc de logements, du phénomène de desserrement des ménages à l'œuvre et de la trajectoire vers le ZAN, la poursuite et le renforcement des dynamiques de renouvellement urbain et de densification constituent des enjeux importants pour le territoire.

Les opérations de renouvellement urbain, déjà mises en œuvre sur le territoire, et notamment dans la métropole, permettent de créer de nouveaux logements et peuvent, dans certains cas, se conjuguer à des remobilisations de patrimoines bâtis, en prenant en compte les enjeux de préservation et de mise en valeur de particularités architecturales (cf. EIE, 1.3.2). Lorsqu'elles sont associées à des opérations en densification, elles peuvent produire davantage de logements à consommation foncière liée à l'habitat équivalente.

Les opérations de densification peuvent également être réalisées sur des « dents creuses » (espaces non construits entourés de parcelles bâties), sans démolition ni restructuration du tissu préexistant.

La libération attendue de grands logements dans les décennies à venir, actuellement occupés par des personnes âgées, pourrait constituer dans le futur :

- Un potentiel de logements existants devenant vacants et qui pourraient donc devenir disponibles à l'achat ou à la location, et qui permettrait une rotation des occupants ;
- Un potentiel de densification, via, par exemple, la modification de ces grands logements en petits appartements, colocations, qui permettrait de répondre aux besoins d'étudiants, de jeunes actifs, de ménages sans enfants, etc.

Toutefois, il est possible qu'une partie de ces logements restent vacants ou deviennent des résidences secondaires.

Enfin, d'autres modes d'habiter se développent aujourd'hui et constituent un potentiel pour répondre à certains besoins en logements du territoire : initiatives de développement des habitats partagés, de l'habitat léger, de l'habitat démontable, des tiny house, etc.

Des précisions sur le positionnement des EPCI et des communes dans les documents locaux d'urbanisme concernant ces initiatives permettraient de les structurer.

➤ *Des enjeux autour de la réhabilitation du parc ancien*

Le parc existant est ancien : plus de 40 % des logements du Pays de Brest ont été construits avant 1971, soit avant les premières réglementations thermiques dans le bâtiment, et seuls 12 % des logements datent d'après 2005. Les diagnostics de performance énergétique menés sur les biens mis à la location ou à la vente indiquent que 35 % des logements ayant été diagnostiqués depuis juillet 2021 sont classés "E", "F" ou "G" (ce chiffre comporte toutefois un biais possible du fait de l'interdiction de la mise en location des logements les plus énergivores). Les performances énergétiques d'une part relativement importante du parc de logements apparaissent ainsi fortement améliorables. Il s'agit d'un enjeu d'autant plus fort pour le territoire que la hausse très nette du coût de l'énergie depuis ces dernières années a augmenté le nombre de ménages en situation de précarité énergétique, auquel s'ajoute l'enjeu que représente ce parc en matière de sobriété énergétique pour le territoire.

➤ *Les outils liés aux zones tendues*

Le zonage « ABC » constitue un classement en fonction du déséquilibre entre l'offre et la demande de logements. Du fait de l'augmentation de la tension sur le Pays de Brest, 9 communes ont été passées en catégorie « B1 » en octobre 2023 et juillet 2024 : Brest, Gouesnou, Landerneau, Plouzané, Guipavas, Le Relecq-Kerhuon, Plougastel-Daoulas, Plougonvelin et Crozon. Cette catégorisation ouvre la voie à la mise en place de nouveaux outils : éligibilité et barèmes applicables aux aides relatives à l'investissement locatif (Pinel jusqu'à fin décembre 2024), à l'accession à la propriété (PSLA, PTZ, BRS), logement locatif intermédiaire, etc.

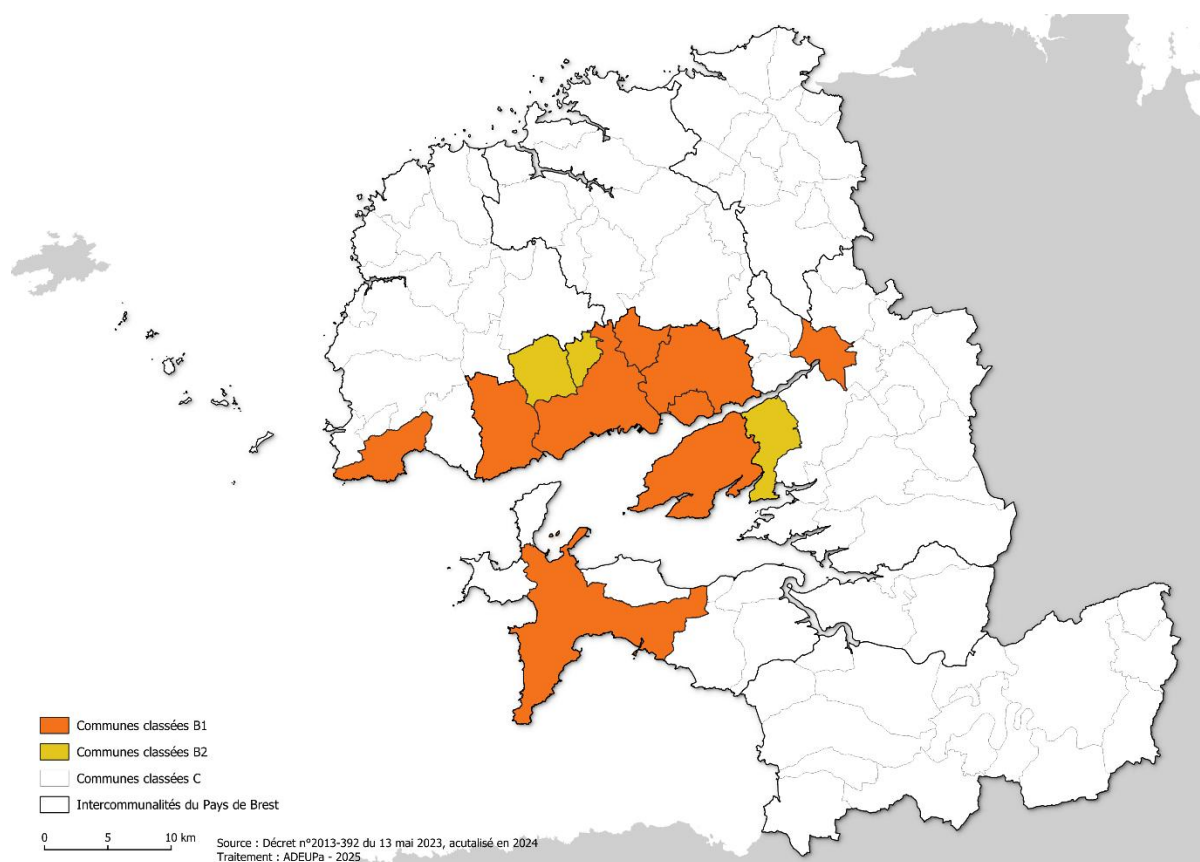


Figure 38 : Classement des communes en fonction du déséquilibre entre l'offre et la demande de logements sur le Pays de Brest

➤ *La vacance de logements : un potentiel réduit de remobilisation*

Le parc existant présente aujourd'hui un taux de vacance moyen de 6,1 %, situé entre 4,1 et 9,2 % selon les EPCI. Le taux « normal », offrant la fluidité nécessaire pour permettre des mouvements au sein du parc de logements et favoriser les parcours résidentiels est compris entre 6 % et 7 %. Ce taux est en baisse par rapport aux périodes précédentes, baisse qui se poursuit, les marchés immobiliers s'étant nettement tendus suite à l'épidémie de coronavirus.

Au regard des tensions existantes entre l'offre et la demande concernant l'immobilier, la remobilisation des logements vacants pourrait constituer un potentiel pour le territoire. Toutefois, à l'échelle du Pays de Brest, le potentiel de mobilisation du parc vacant est faible et semble insuffisant pour accueillir à la fois des populations nouvelles et les besoins issus du phénomène de desserrement des ménages. Les situations sont également contrastées au niveau local : la CCPCP présente un léger potentiel de remobilisation de son parc vacant, tandis que la CCPI présente l'un des taux de vacance les plus faibles de Bretagne. Dans un contexte de marché tendu, la vacance de longue durée touche souvent des biens très dégradés qui sont donc très chers à remettre sur le marché. Dans le Pays de Brest, moins de 7 000 logements sont vacants depuis 2 ans ou plus, soit 2,8 % du parc de logements environ (en 2023). Il s'agit autant de maisons que d'appartements, dont deux-tiers de ceux-ci sont à Brest, et sont principalement des logements anciens (près de la moitié ont été construits avant 1946, 62 % avant 1960).

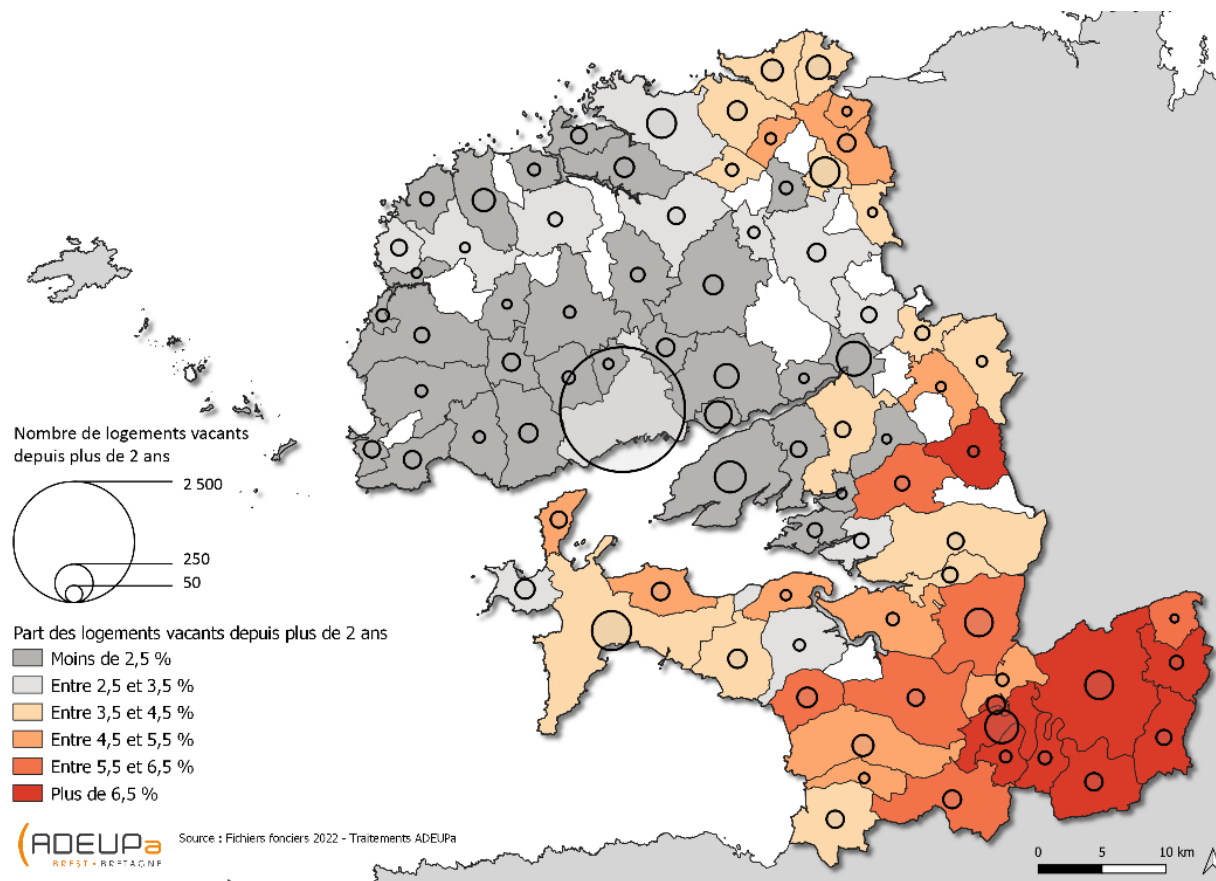


Figure 39 : Carte des logements vacants privés depuis plus de 2 ans en 2023

- Une concurrence des résidences secondaires et locations saisonnières au détriment des résidences principales

Dans le Pays de Brest, il existe une concurrence des résidences secondaires et des locations saisonnières au détriment des résidences principales, en premier lieu sur le littoral.

Par ailleurs, on constate dans certains secteurs, sur la CCPCAM notamment, une hausse des résidences secondaires.

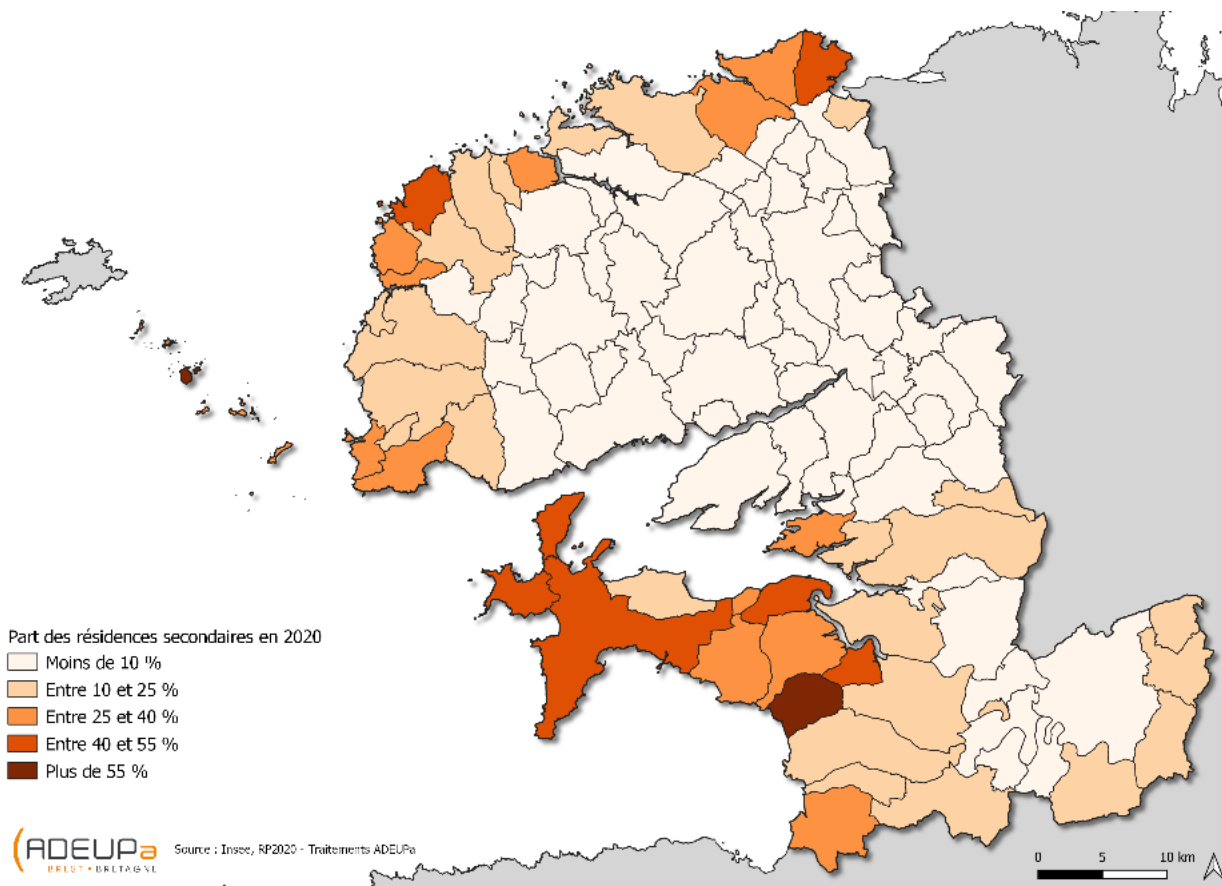


Figure 40 : Une concurrence des résidences secondaires et des locations saisonnières sur le littoral

Le décret du 25 août 2023 portant sur les communes qui présentent une forte tension immobilière, résultant notamment d'une proportion élevée de résidences secondaires, dispose que la taxe sur les logements vacants s'y applique de plein droit, et qu'il est possible d'instituer une majoration, comprise entre 5 et 60 %, sur la cotisation de la taxe d'habitation sur les résidences secondaires et autres locaux meublés non affectés à l'habitation principale.

Dans le Pays de Brest, plusieurs communes littorales sont reconnues comme « tendues et touristiques » : elles sont principalement situées sur la Presqu'île de Crozon et la façade ouest du territoire, dans la CCPI.

Dans ces zones, en plus de la fiscalité locale, des mesures de régulation des meublés de courtes durées peuvent être adoptées, comme la mise en place d'un numéro d'enregistrement obligatoire ou des règles de changement d'usage et de compensation.

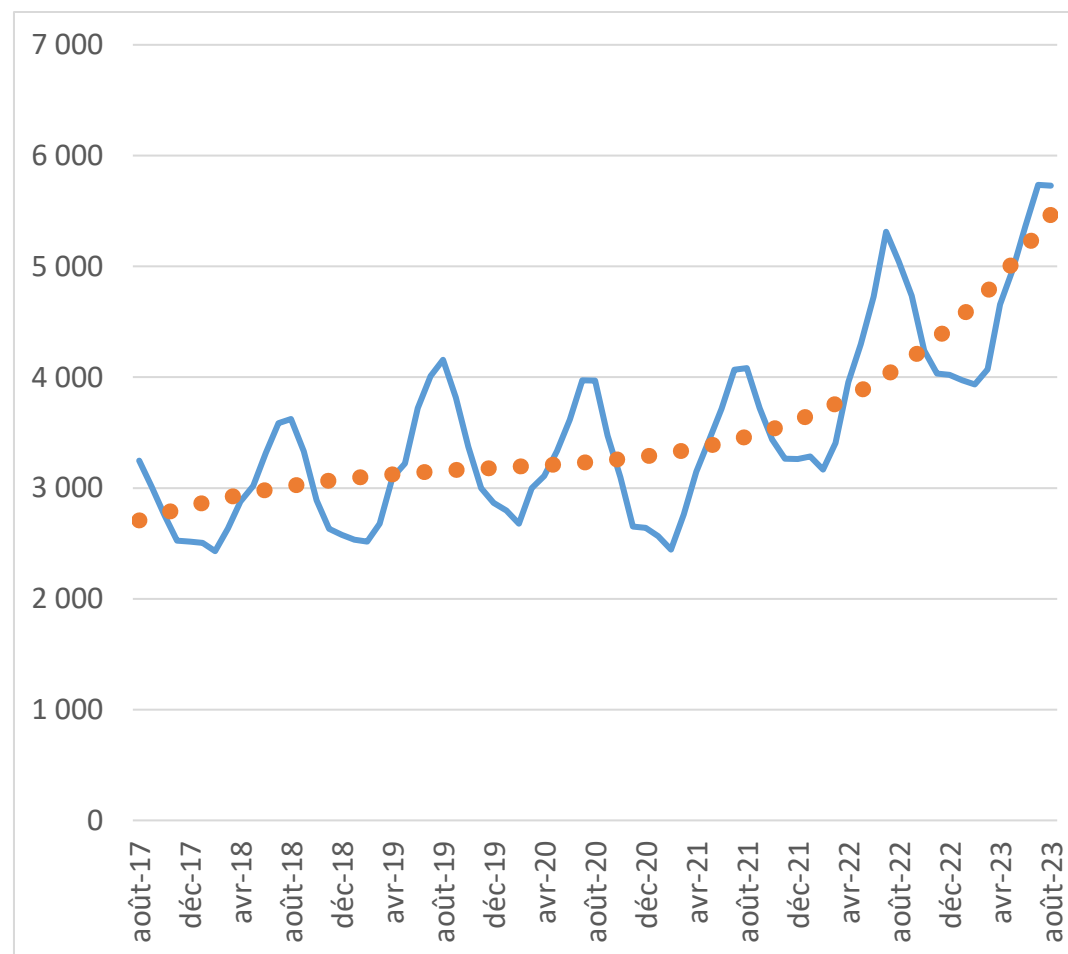


Figure 41 : Evolution du nombre de logements entiers mis en location sur les plateformes Airbnb et Aritel dans le Pays de Brest (Source : AirDNA)

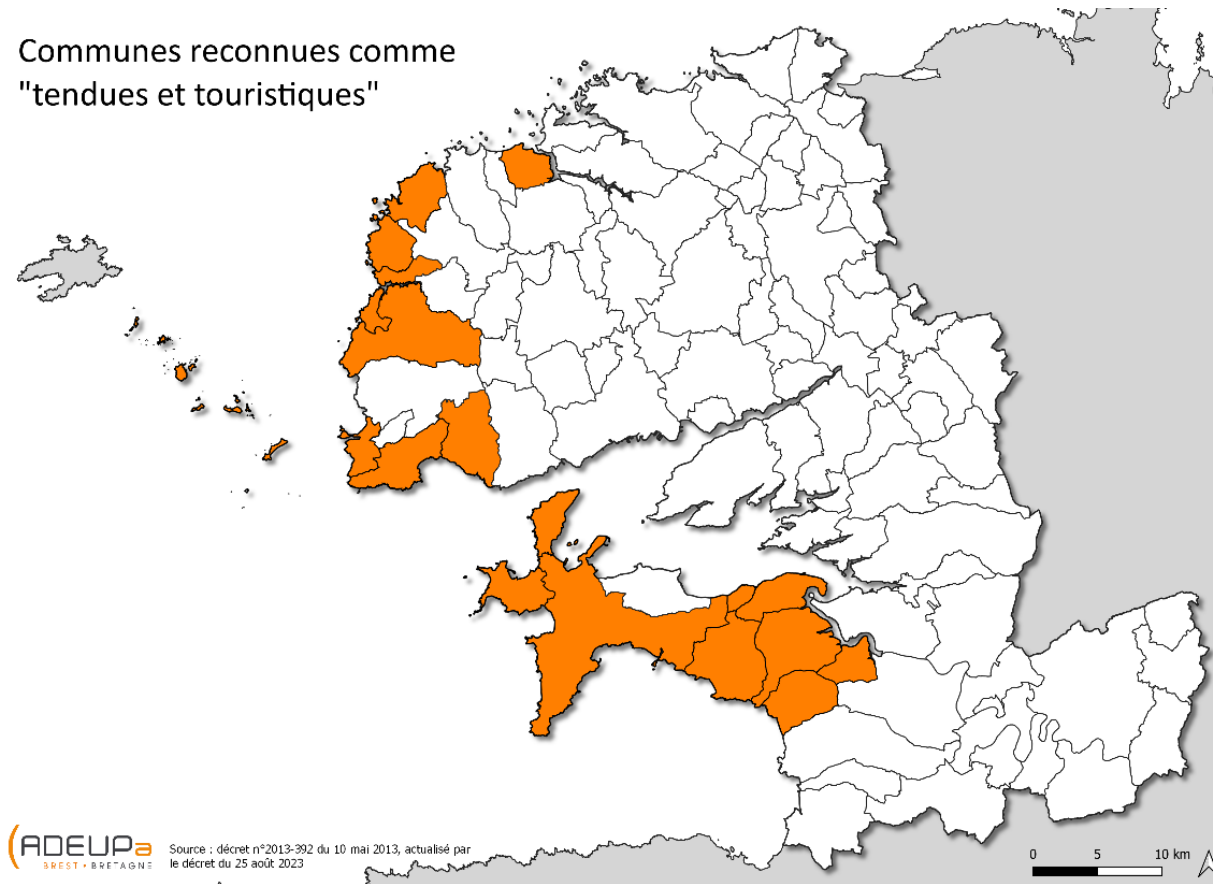


Figure 42 : Carte des communes reconnues comme tendues et touristiques sur le Pays de Brest

1.2.2 La mobilité dans le Pays de Brest : des modes de déplacements majoritairement automobiles, mais des alternatives qui se développent

La Stratégie Nationale Bas Carbone est un document cadre qui s'inscrit dans le même horizon temporel que le SCoT. Elle prévoit :

- Un objectif de « Zéro Emission Nette » (ZEN) dans le domaine des transports terrestres d'ici 2050. Cet objectif revient à sortir intégralement du pétrole, pour un secteur qui en dépend à 90 % actuellement ;
- Des « budgets carbone » intermédiaires par tranche de 5 ans, dégressifs pour parvenir à la neutralité en 2050.

Des modes de déplacement dans le territoire encore très largement centrés sur la voiture, mais une efficacité du système automobile contrariée

Le réseau routier du Pays de Brest est articulé autour de 3 routes nationales et d'un maillage départemental et communal dense qui, couplé à un fort taux de motorisation, a rendu possible la diffusion de la population sur tout le territoire. Cette performance des infrastructures routières a été permise par le plan routier breton, créé à l'initiative du général de Gaulle en 1969, qui visait

à désenclaver la Bretagne, jusqu'alors pénalisée dans l'espace français du fait de sa situation excentrée (cf. 1.1.1).

Dans le Pays de Brest, 86 % des ménages sont équipés d'au moins une voiture, soit un taux plus élevé que la moyenne française située à 81 % (la moyenne bretonne est à 88 %).

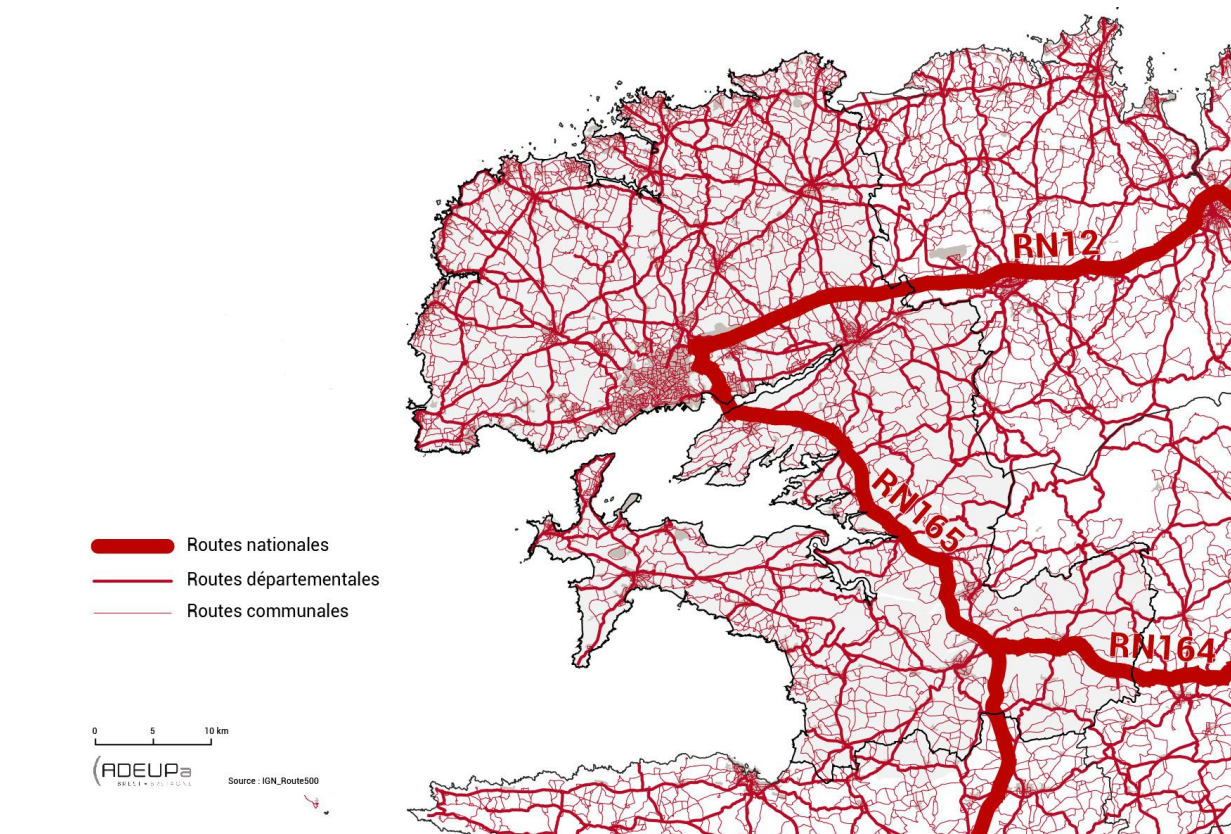


Figure 43 : Carte du réseau routier dans le Pays de Brest

L'enquête Ménages-Déplacement

Les réflexions concernant la mobilité sont menées à l'échelle du bassin de vie du Pays de Brest dans le cadre du SCoT en vigueur. Dans ce cadre, des enquêtes Ménages-Déplacement sont réalisées afin d'apporter des données chiffrées objectives aux études. Elles permettent, notamment, d'apprécier l'efficacité des infrastructures de transport, de calibrer l'évolution des services et d'ajuster les futurs investissements. Les données présentées ci-dessous sont issues de la dernière enquête ménages-déplacement de 2018. Plus d'information sur le site : enquete-deplacements-2018.pays-de-brest.fr.

L'enquête Ménages-Déplacement » de 2018 réalisée à l'échelle du Pays de Brest montre que la mobilité interne des habitants est encore aujourd'hui très largement dépendante de la voiture : les déplacements motorisés représentent 68 % des déplacements mais 87 % des kilomètres parcourus. Le réseau routier, particulièrement dense, efficace et encore peu saturé (en dehors des axes principaux d'entrée et de sortie de la métropole aux heures de début et de fin de journée de travail) permet en effet une mobilité aisée sur tout le territoire.

Seul le centre-ville de Brest, concentrant une offre complète d'équipements, de services, de transports urbains et de nombreuses habitations et emplois, présente une configuration différente, avec une part plus faible des déplacements

réalisés en voiture. Le taux de motorisation par ménage brestois est quant à lui de 73 %, soit un taux inférieur à la moyenne sur le Pays de Brest.

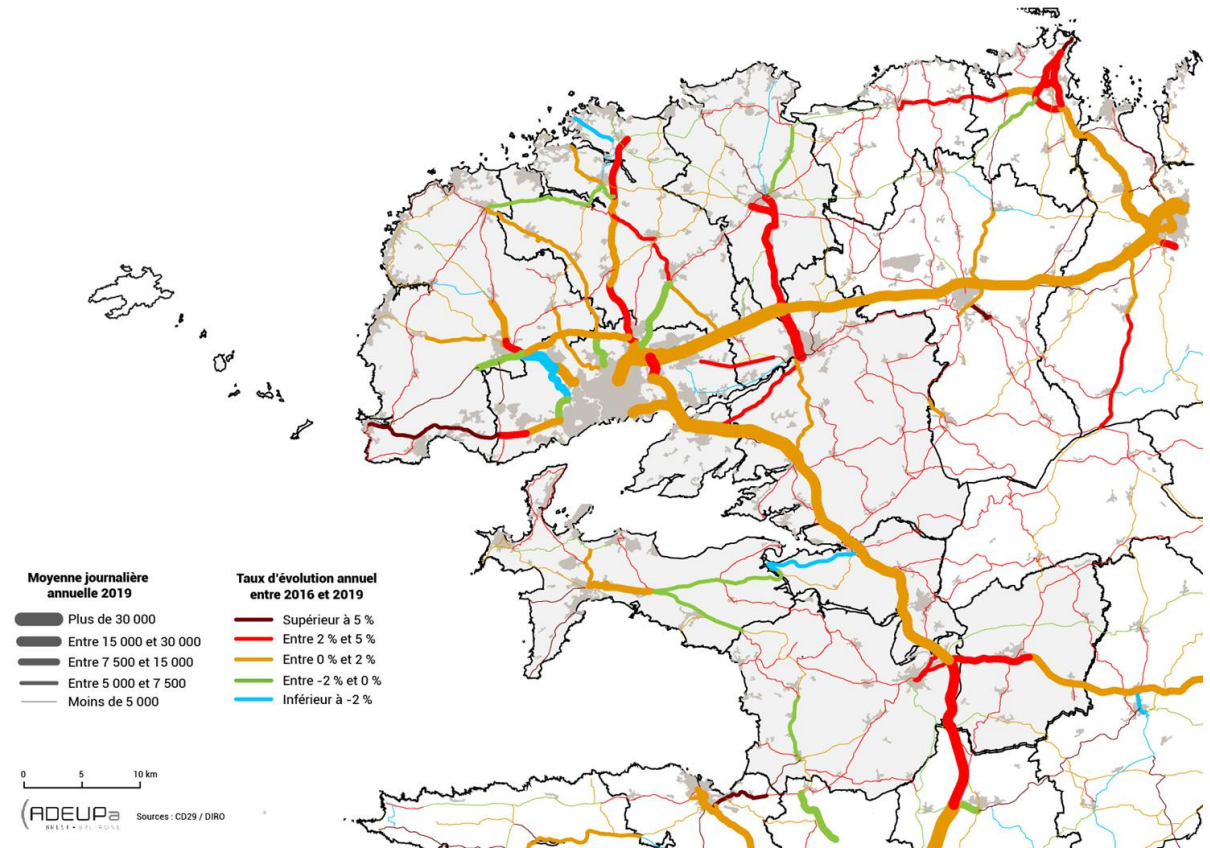


Figure 44 : Evolution du trafic routier sur le Pays de Brest

Toutefois, la fréquentation des axes majeurs, notamment aux abords de la métropole, augmente de manière constante en raison de différents facteurs :

- D'une part, la métropole s'affirme comme principal pôle d'emploi : près de 2 emplois sur 3 se situent dans la métropole ;
- D'autre part, la croissance démographique est largement portée par les EPCI périphériques de la première et deuxième couronne. Aujourd'hui, 1 habitant sur 2 vit hors de la métropole.

De ces éléments découle une hausse des mouvements pendulaires à destination de la métropole, notamment en provenance des EPCI limitrophes. Ainsi, la RN12 et la RN165, qui sont les deux axes les plus fréquentés, connaissent une augmentation annuelle de la circulation routière allant jusqu'à 5 % ces dernières années.

Également, une part majoritaire de la mobilité de courte distance – inférieure à 5 kilomètres – est réalisée en voiture (56 % des kilomètres parcourus pour cette tranche de distance). Et, si seulement 5 % des déplacements réguliers des habitants se font sur plus de 25 km, ces flux représentent près d'un tiers des kilomètres parcourus et des émissions de gaz à effet de serre liés à la mobilité des habitants, en raison d'une très forte utilisation de la voiture (89 % des kilomètres), souvent individuelle (avec un conducteur sans passager).

Par ailleurs, la configuration du territoire, découpé par la rade de Brest en son centre, impacte les déplacements et conduit à une dissociation entre

la distance à vol d'oiseau et la distance réelle à parcourir par la route.

Le réseau routier national rapide (N12, N164, N165) compresse les espaces qu'il traverse et permet de relier des territoires entre eux, notamment sur la partie nord et centrale du Pays de Brest.

En revanche, l'accessibilité du sud est complexifiée, notamment vers la Presqu'île de Crozon qui reste excentrée : Camaret, par exemple, se situe à 15 km de Brest à vol d'oiseau, mais plus d'une heure est nécessaire pour la rejoindre par la route. Ces éléments soulèvent l'intérêt de la mise en place d'une offre régulière et ouverte à tous par voie maritime traversant la rade.

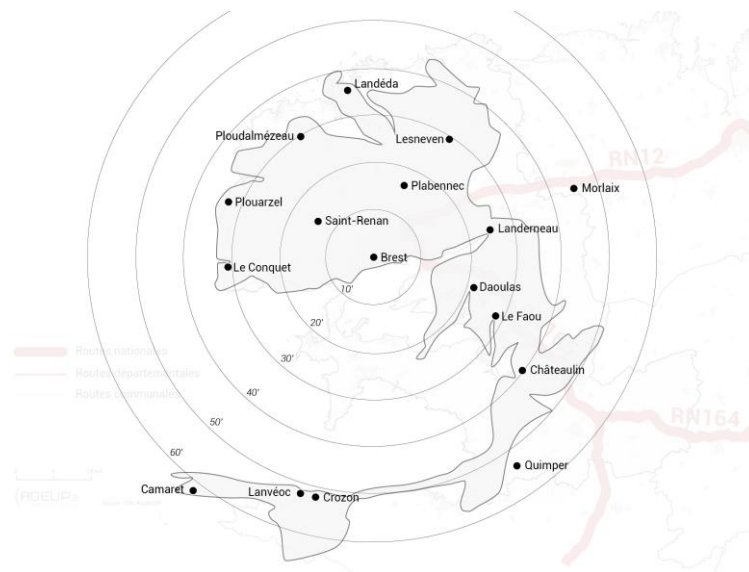


Figure 45 : Carte isochrone du Pays de Brest (réalisation : ADEUPa)

Le développement du réseau routier et sa performance ont également été favorisés par l'urbanisation historique du territoire (caractérisée par un tissu ancien de bourgs, villages et hameaux dispersés sur le territoire) et par le modèle d'aménagement plus récent basé sur la périurbanisation et l'urbanisation en extension. Or, les enjeux environnementaux et les évolutions sociétales et démographiques en cours – changement climatique et objectifs de réduction des émissions de GES, contexte du ZAN et de sobriété foncière, hausse des besoins pour des commerces et services de proximité, en lien avec le vieillissement de la population, hausse du coût des carburants, volonté de réduction de la pollution de l'air, etc. – amènent à repenser les modes d'urbanisation et remettent en question le caractère central de la voiture.

Le développement d'offres alternatives

Au regard de ce contexte, les offres alternatives se développent sur le Pays de Brest : lignes d'autocars, liaisons en train, développement des itinéraires cyclables, recherche de multimodalité (voir ci-dessous). La poursuite de ce développement apparaît comme un enjeu fondamental pour répondre à l'objectif de sobriété énergétique et de réduction des GES dans le domaine des transports, ainsi que pour apporter des alternatives aux habitants : en effet, dans le Pays de Brest, un ménage sur cinq est en précarité énergétique mobilité (source : ONPE, 2018).

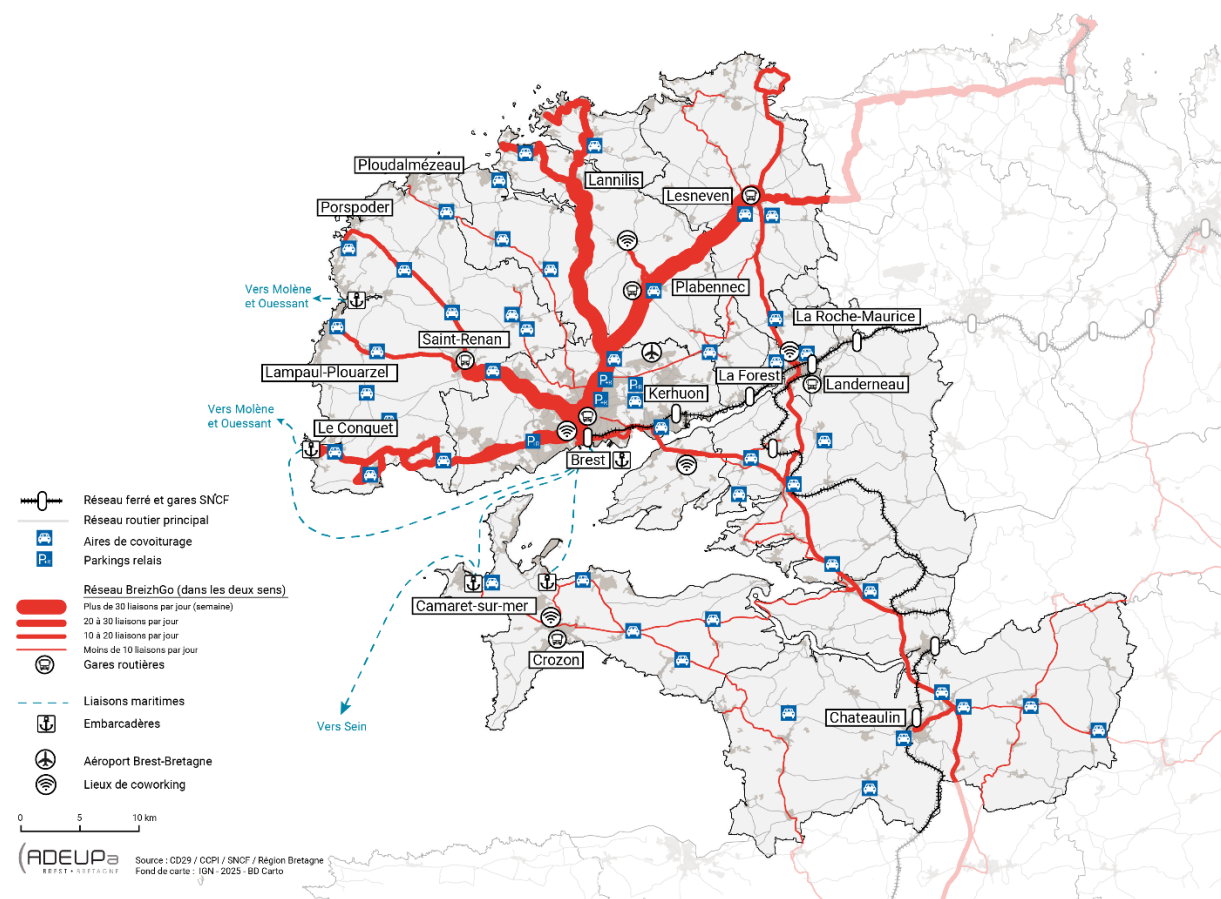


Figure 46 : L'offre de transports sur le Pays de Brest

➤ *Le réseau ferroviaire*

Le réseau TER permet au nord une liaison régulière, efficace et rapide vers Landerneau et Morlaix.

Le constat est moins favorable vers le sud, car la configuration des voies ferrées ne permet pas de liaison efficace vers Quimper puis Lorient, du fait de l'absence de voies directes et d'un nombre limité d'espaces permettant le croisement des trains, rendant difficile l'augmentation de la fréquence de passage.

De ce fait, si les temps de parcours des liaisons en TER proposées sont systématiquement plus courts en train par rapport à la voiture sur la ligne nord, le constat est inversé vers le sud, avec des temps de trajet significativement plus longs en train qu'en voiture, en plus d'une fréquence de trains plus faible. Par exemple, à distance équivalente, il faut 40 mn en moyenne pour relier Brest à Morlaix par le train sur l'axe nord, et 1h20 pour relier Brest à Quimper sur l'axe sud.

La réduction de ces disparités entre les lignes nord et sud constitue donc un enjeu pour le territoire (cf. 1.1.1).

➤ *Le réseau d'autocars*

Le réseau « Breizhgo », réseau d'autocars régional, propose également un maillage important du territoire, offrant une alternative à la voiture pour relier l'ensemble des pôles principaux du Pays à la métropole.

Toutefois, le réseau présente une structure en étoile à destination ou au départ de Brest particulièrement marquée (à l'exception de la ligne Landerneau – Lesneven), en plus d'une fracture nord/sud visible en matière de fréquence de passage plus faible vers le sud du territoire, et notamment vers la Presqu'île de Crozon.

➤ *Les offres multimodales*

Des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture existent et se développent sur le territoire, avec une offre multimodale en cours de diversification :

- De nombreuses aires de covoiturage ont été implantées, notamment à proximité des grands axes, mais l'offre est disparate et dépend du nombre de places de stationnement proposées.
- Un réseau de parkings relais a été développé dans la métropole (Fort Montbarey, Porte de Gouesnou, Porte de Guipavas, Place de Strasbourg). Le développement de ces parking relais représente encore aujourd'hui un enjeu important, notamment en lien avec la 2^e ligne de tramway dans la ville de Brest, actuellement en cours de réalisation.
- Une offre multimodale de transports en commun en développement sur la métropole et des aménagements en cours dans le cadre du projet « Mon réseau grandit » (ligne B du tram, ligne D du bus à haut niveau de service, pôles d'échanges multimodaux).
- Des pôles d'échanges multimodaux en développement sur l'ensemble du territoire (Plabennec, etc.).

Les enjeux, pour développer davantage ce système multimodal, résident dans :

- La coordination des offres multimodales, et notamment de leurs horaires et l'intégration billettique ;
- L'existence d'un équipement adéquat et la complémentarité de ces espaces (en associant, par exemple, des parkings pour les voitures et les vélos à proximité des gares et des terminus des lignes de trams, etc.) ;
- L'atteinte de la « masse critique » du nombre d'utilisateurs partant et allant au même endroit, pour permettre une faisabilité économique des services ;
- L'augmentation de l'avantage comparatif de l'usage des modes alternatifs par rapport à la voiture individuelle, à travers : une augmentation de leur fréquence, sécurité, efficacité, etc. Concernant le renforcement de l'efficacité des modes alternatifs, plusieurs dispositifs existent ou sont en cours d'expérimentation : voie réservée aux autocars et au covoiturage en entrée d'agglomération (Rennes), transport collectif en site propre, etc.

➤ *Les déplacements actifs*

Un quart des déplacements dans le Pays de Brest sont effectués en « modes actifs », c'est-à-dire à pied ou à vélo. Si le réseau cyclable apparaît encore éparpillé et morcelé, des aménagements cyclables dédiés se développent dans les intercommunalités : le territoire est ainsi traversé par plusieurs véloroutes nationales et

européennes, et les services vélo se diversifient (locations, stationnement).

Cependant, on peut noter un enjeu d'amélioration de la complémentarité entre l'offre cyclable touristique et les pistes cyclables « classiques », dans les espaces urbanisés ou en campagne, ainsi qu'un développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs.

-  Aménagement cyclable : piste ou bande cyclable
 -  Association de promotion du vélo
 -  Service de location de VAE
 -  Service de location de VAE + vélos en libre-service
 -  Stationnements vélos disponibles en gare
 -  Lauréat AMI Tenmod
 -  Lauréat AAP Vélo & territoires
 -  Lauréat AAP fonds mobilités actives
 -  Autorité organisatrice de la mobilité
- Véloroutes et Voies vertes**
-  EuroVélo (1 et 4)
 -  La Littorale Roscoff - Saint-Nazaire
 -  Canal de Nantes à Brest
 -  Voie verte V6 : Crozon - Vitré
 -  Voie verte V7 : Roscoff - Concarneau
 -  Voie verte V8 : Saint-Brieuc - Lorient
 -  Véloroute des Abers
 -  Véloroute Côte des Légendes

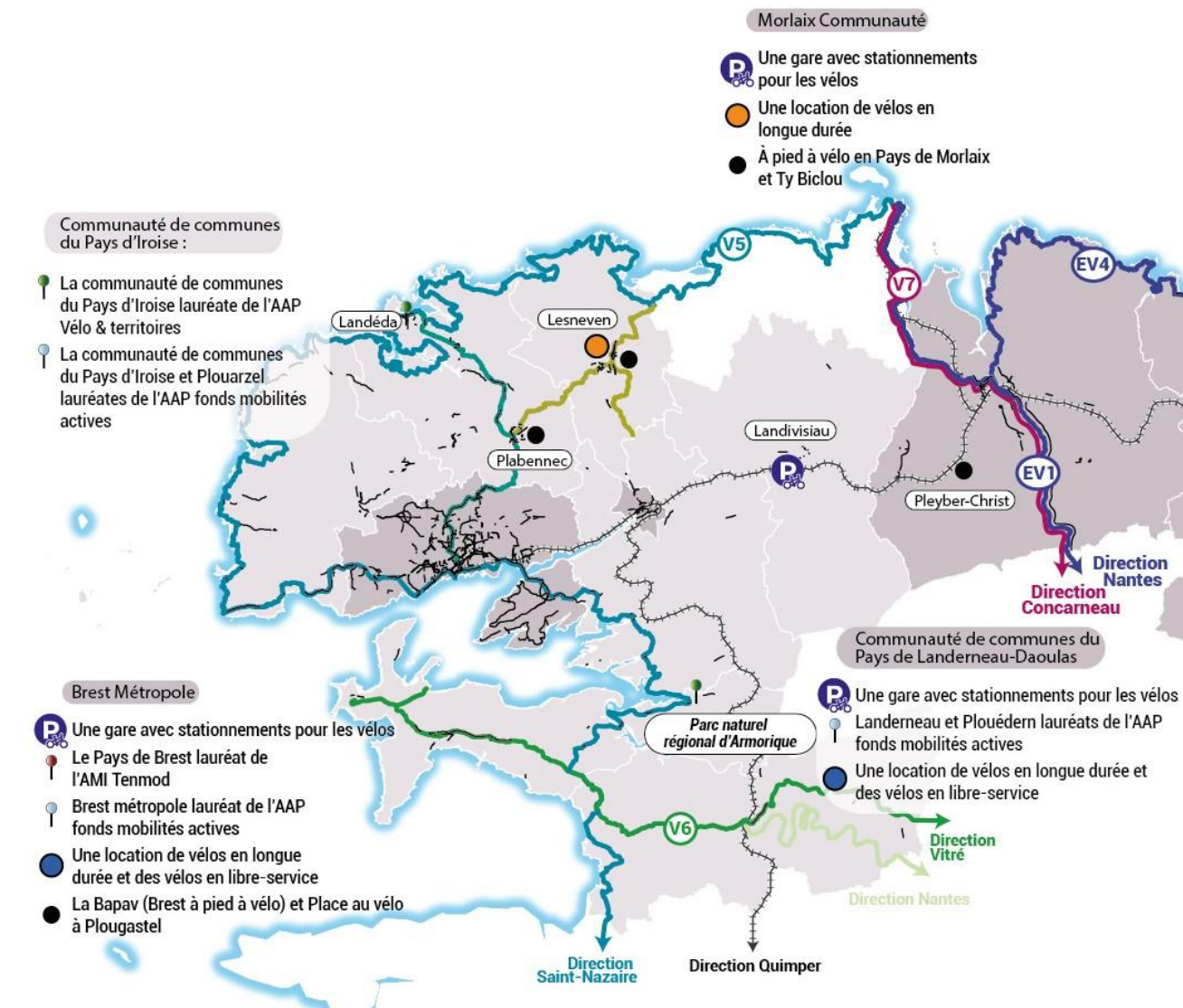


Figure 47 : Les aménagements cyclables dans le Pays de Brest

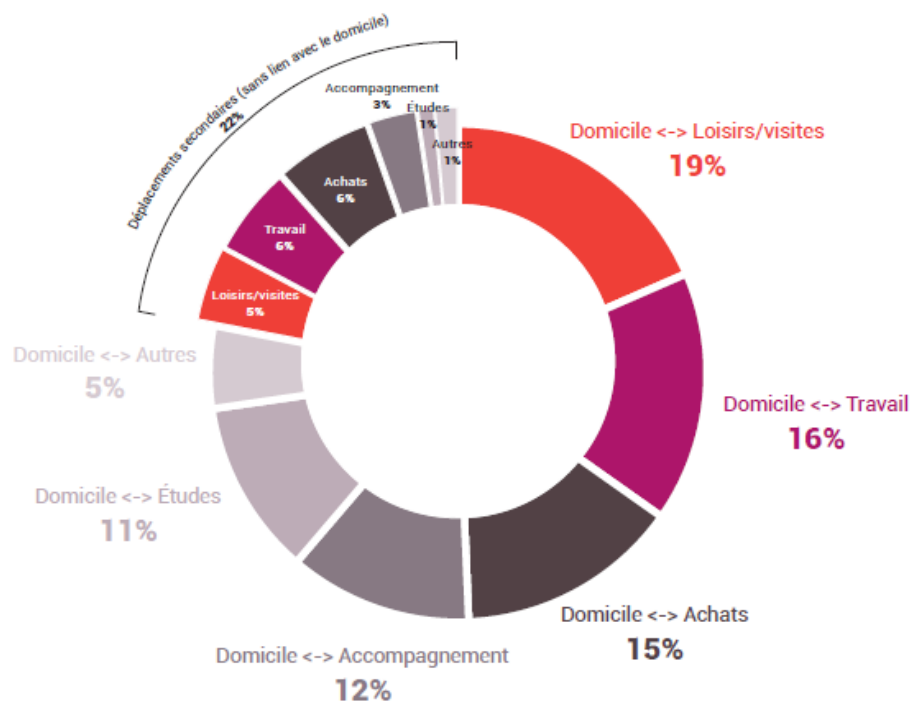
Des modes de déplacement différents selon les territoires et les motifs

Le Pays de Brest présente une variété de modes de déplacements en fonction du lieu de résidence : dans le centre-ville de Brest, les modes actifs et l'utilisation des transports en commun sont plus fréquents et développés, logiquement, que dans le reste du Pays de Brest.

Par ailleurs, le lieu de résidence apparaît comme déterminant majeur de la mobilité quotidienne des habitants, puisque le domicile constitue le point de départ et/ou d'arrivée de plus de 3 déplacements sur 4. Ces déplacements s'effectuent pour une multitude de motifs (loisirs, achats, accompagnement d'enfants ou de personnes âgées, etc.).

Les déplacements domicile-travail représentent moins de 20 % des déplacements effectués, mais plus de la moitié des kilomètres parcourus. Dans ce cadre, il existe un fort lien entre la répartition de l'emploi et les déplacements, dans un contexte de concentration de l'emploi dans les zones d'activités et la métropole brestoise.

Le domicile, départ ou arrivée de 3 déplacements sur 4



Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

Figure 48 : Part des déplacements dans le Pays de Brest, selon le motif (source : EMD du Pays de Brest)

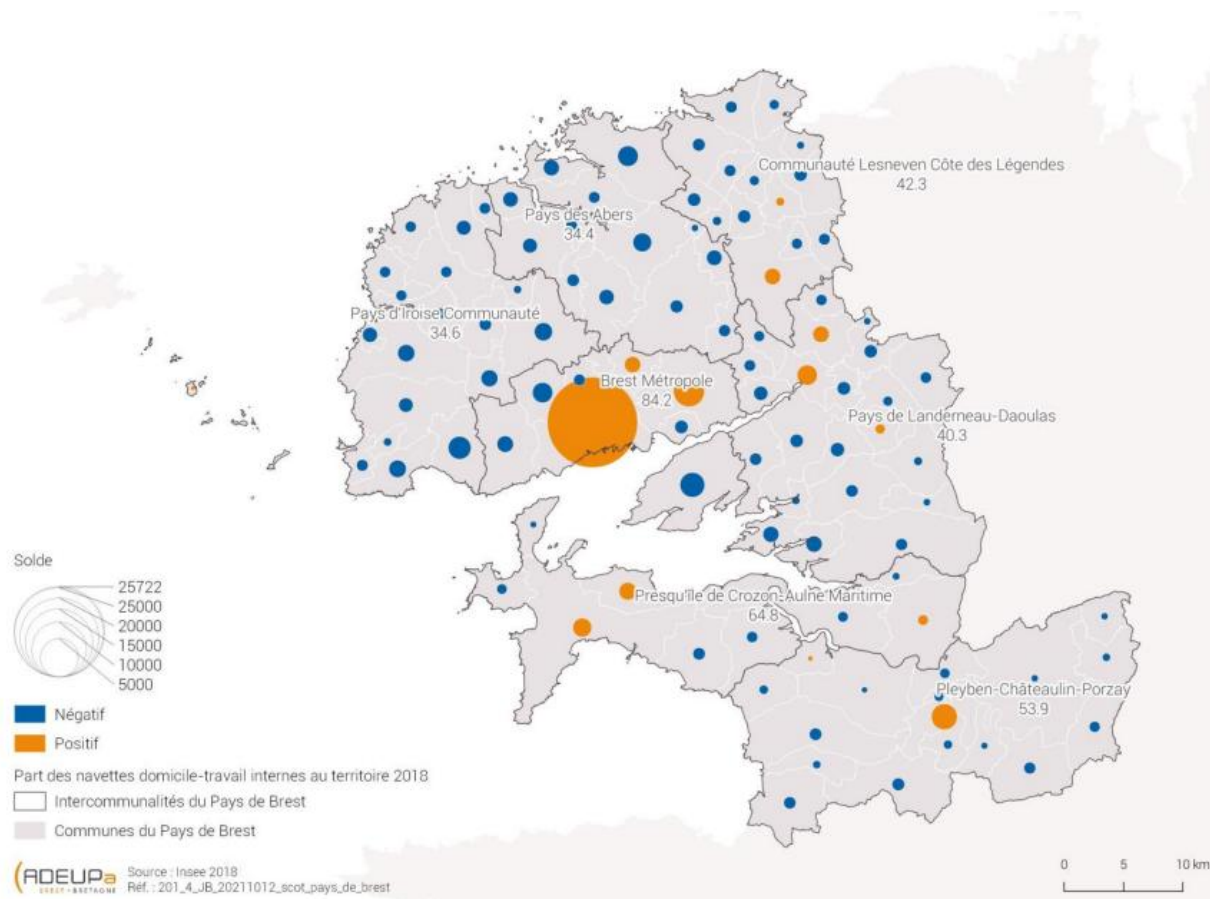


Figure 49 : Solde entre les travailleurs entrant et sortant du territoire

Ainsi, seule une douzaine de communes présentent un solde de travailleurs entrants-sortants positif (Brest, Gouesnou / Guipavas, Lanvéoc / Crozon, Landerneau / Plouédern / Tréflévénez, Ploudaniel / Lesneven, Pont-de-Buis / Châteaulin).

Brest métropole est le principal pourvoyeur d'emploi du territoire, et présente un taux de déplacements internes importants. Elle constitue également la destination principale des migrations pendulaires. Les situations sont variées pour ce qui concerne les autres EPCI :

- Pour la CCPI et la CCPA, une majorité des résidents sont polarisés par Brest métropole ;
- La CLCL présente un fort taux de déplacements internes ;
- La CAPLD voit une partie de ses actifs polarisée par Brest, et attire également ses voisins et l'extérieur du pays de Brest ;
- La CCPCAM présente une balance équilibrée avec un très fort taux de déplacements internes ;
- La CCPCP a peu d'échange avec la métropole, les actifs de cet EPCI étant polarisés par le sud du département (Quimper notamment).

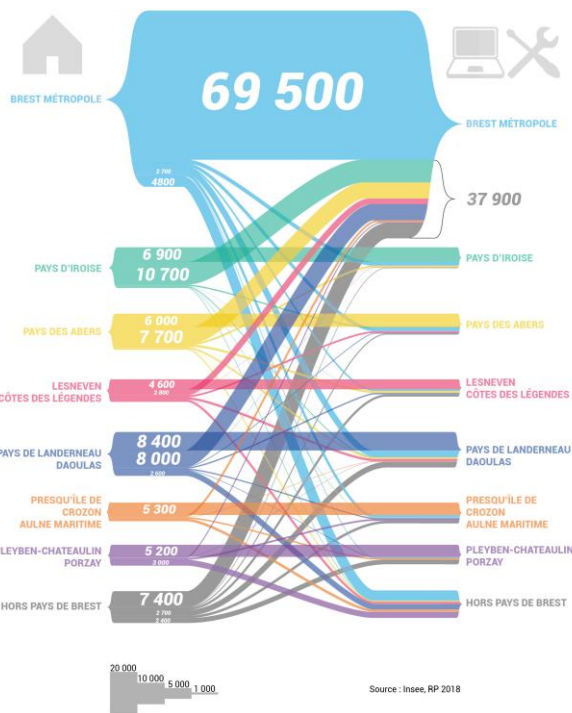


Figure 50 : Les flux de déplacements domicile - travail par EPCI sur le Pays de Brest (données : INSEE, traitement – ADEUPa)

De nouveaux enjeux de mobilité

Ces éléments sont à mettre en lien avec un contexte en évolution, qui se traduit par une volonté de redynamiser les centres-villes et les centres-bourgs, une baisse de fréquentation des zones d'activité, un développement des achats en ligne et de la livraison à domicile et en points relais (cf. 2.1.1 et 2.1.5), et un développement du télétravail, notamment depuis la crise de la COVID-19.

Par ailleurs, les déplacements domicile-travail n'étant qu'une partie des déplacements effectués sur le territoire, il existe de manière globale un enjeu à penser l'aménagement du territoire de façon à réduire les besoins en déplacement ou les impacts de ceux-ci à travers, par exemple :

- Le développement et la préservation des commerces et des services de proximité aux différents niveaux de l'armature urbaine ;
- Le développement de la desserte des ZAE et des pôles commerciaux par des transports en commun ;
- Un développement urbain en cohérence avec l'offre de transports existante et potentielle ;
- La décarbonation des déplacements, pour réduire les émissions de GES dans le domaine des transports et s'inscrire dans une démarche de sobriété énergétique et la trajectoire ZEN.
- La proposition de solutions de mobilité inversée (services itinérants, distributeurs de produits locaux, espaces partagés type tiers-lieux ou coworking, etc.).

Ces éléments permettent de jouer sur l'attractivité du territoire, tant au niveau économique (cf. 2.1) qu'en termes de cadre de vie (cf. 2.2) (circulation fluide, temps de trajet contenus, meilleure intégration dans les réseaux régionaux et nationaux pour les activités professionnelles, l'essor de la vie culturelle, etc., réduction de la pollution atmosphérique, etc.).

2. L'attractivité du territoire dans un contexte en évolution

Le Pays de Brest propose un cadre de vie privilégié. La diversité de ses espaces naturels et la richesse de son patrimoine et de ses paysages (cf. EIE) participent à l'attachement de ses habitants et son attractivité.

Les transformations qui sont à l'œuvre sur le territoire remodelent la structure de sa population, les modes de vie de ses habitants, et son économie, et les transitions en cours – démographiques, numériques, et environnementales – constituent autant de défis à relever dans les prochaines années pour maintenir et renforcer son attractivité.



Figure 51 : Le Conquet (crédits : Emmanuel Berthier)

2.1 L'attractivité économique, un enjeu pour le territoire

2.1.1 Une économie diversifiée

Le Pays de Brest compte 176 272 emplois en 2021, soit près de la moitié des emplois finistériens (48,3 %) et 13 % des emplois de Bretagne.

Le paysage économique du Pays de Brest apparaît très diversifié. Il se caractérise par une économie à dominante présentielle et tertiaire (80 % des emplois), composée d'activités principalement de services rendus à la population habitant le territoire et aux touristes.

L'administration publique est le principal moteur de cette économie, avec une part conséquente à vocation stratégique aux niveaux national et régional. Les différentes fonctions publiques constituent ainsi les principaux employeurs du territoire, notamment en lien avec les activités :

- De Défense nationale et de la Marine (amenées à se renforcer sur l'ensemble de la base de Défense Brest-Lorient au regard de la loi de programmation militaire 2024-2030) ;
- De la santé, notamment du fait de la présence d'un Centre Hospitalier Régional Universitaire à Brest ;
- De l'enseignement supérieur, en lien avec l'Université de Bretagne Occidentale.

Le Pays de Brest se singularise également par une forte activité agricole et agroalimentaire : l'industrie agroalimentaire et les activités agricoles sont structurantes, en termes économiques et d'aménagement du territoire, puisqu'elles occupent près des deux tiers de la surface terrestre du Pays.

Les secteurs du tourisme, de la construction, du commerce, les services aux entreprises et aux personnes ou encore les activités financières ont également une place à faire valoir sur le territoire. Les activités métallurgiques se développent sur différents secteurs (économie maritime, télécommunication, véhicules agricoles...).

Enfin, l'économie locale est colorée par des filières tournées autour des secteurs de la mer, du numérique, et de l'économie sociale et solidaire, qui renforcent la spécificité du territoire.

Certaines activités de service (activités juridiques, de comptabilité, gestion ou d'architecture) apparaissent à l'inverse peu représentées par rapport aux moyennes régionales et nationales.



Figure 52 : Spécificités économiques du Pays de Brest par rapport à la moyenne bretonne (source : Insee RP2021, traitement : ADEUPa)

Un territoire présentant une croissance modérée

Le Pays de Brest présente dans la dernière période (2010-2021) une dynamique positive de création d'emplois, cette dernière restant toutefois mesurée, avec 6 686 emplois supplémentaires en 10 ans (équivalente à une hausse de 0,4 % par an, soit un rythme comparable à la moyenne nationale). Concernant la population active, le taux d'activité des 15-64 ans poursuit sa progression (73 %, +2,6 points en dix ans), mais reste légèrement sous la moyenne française. Le taux d'activité des femmes a quant à lui nettement progressé pour atteindre 71,5 %, soit +4,2 points en dix ans.

Cette tendance masque d'importantes disparités dans les principaux secteurs économiques du territoire : on observe un décrochage de l'emploi agricole dans les mêmes proportions qu'au niveau national (-13 % en 10 ans), et pour la construction (-2,5 %). L'activité industrielle semble trouver un second souffle après un décrochage au début des années 2010 (+1 % en 10 ans contre -9,5 % en France). Le mouvement de tertiarisation s'est, quant à lui, accru au fil des années. L'emploi public restant globalement stable, ce sont donc les domaines du commerce, du transport et des services divers qui constituent les principaux moteurs de la croissance constatée à l'échelle du Pays (avec une hausse de +12 % des effectifs).

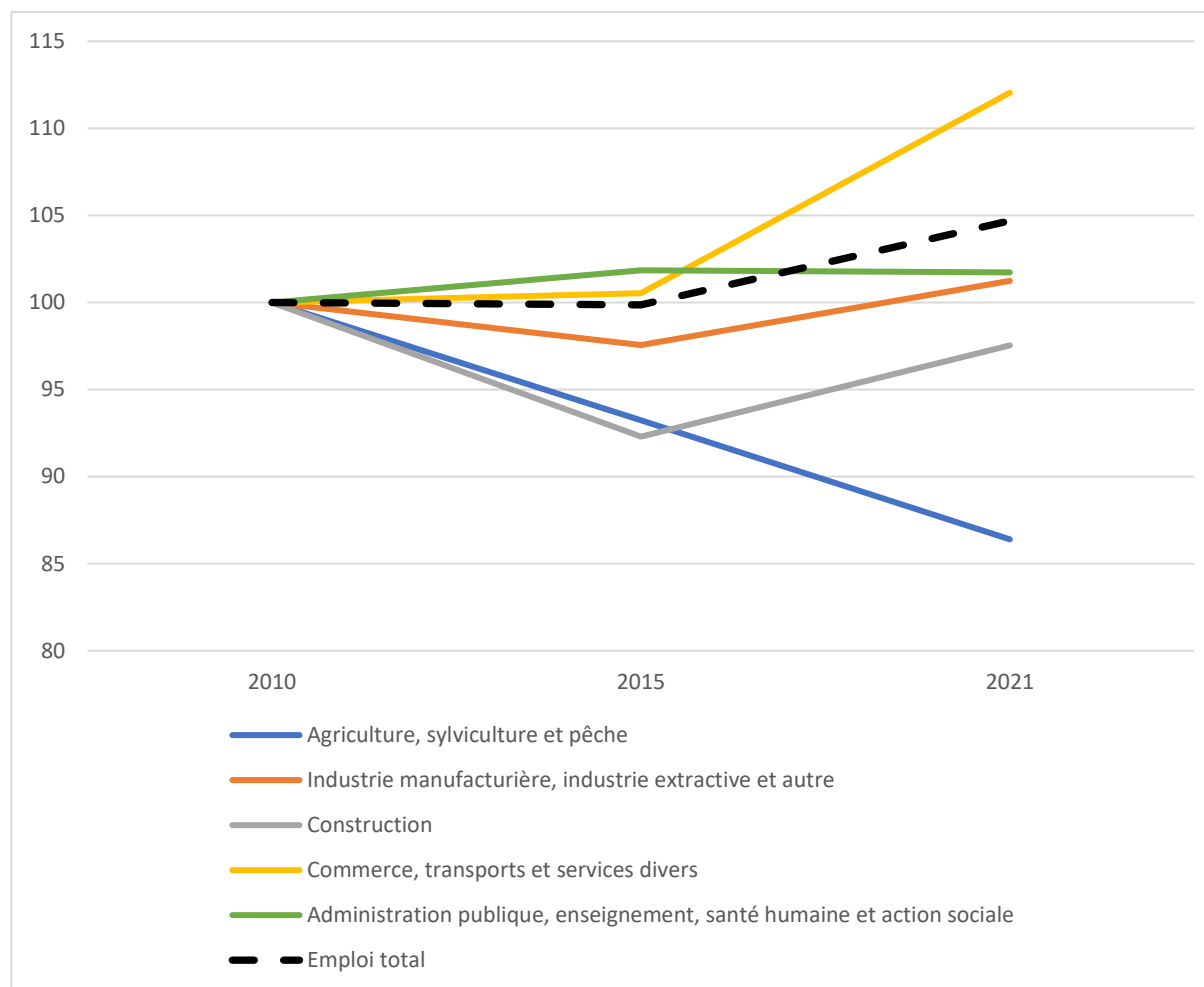


Figure 53 : Évolution de l'emploi total dans les grands secteurs en base 100 (en 2008)

La trajectoire métropolitaine influe largement sur la conjoncture globale du pays, Brest métropole représentant près de 64 % de l'emploi du Pays. Cette position est confortée par une augmentation résiduelle de ce poids (+1 point) durant les dix dernières années. Par ailleurs, les situations entre EPCI du Pays de Brest sont hétérogènes : on distingue un « nord Pays de Brest » plus dynamique et plus tertiaire, autour notamment des polarités brestoïse et landernéenne, où l'emploi croît de manière plus importante qu'au sud du Pays de Brest, plus industriel.

La part des salariés en emploi précaire dans le Pays de Brest est importante : 17,1 %, soit 2,2 points de plus par rapport à la moyenne française.

Des difficultés et des enjeux liés, notamment, aux transitions démographiques et sociétales en cours

➤ ***Une dichotomie entre niveau de formation et métiers proposés***

Le territoire connaît une dichotomie relativement forte entre les types de métiers les plus représentés et le niveau de qualification des actifs. En effet, les catégories socioprofessionnelles les plus représentées sont les employés (près de 29 % des actifs), les professions intermédiaires (près de 28 %) et les ouvriers (près de 20 %). En parallèle, la population active du territoire est en moyenne plus diplômée que dans le reste de la France : 55,9 % sont titulaires du baccalauréat contre 47,9 % en France. Cela représente un atout pour le territoire,

mais cela peut aussi contribuer à dégrader l'appariement sur le marché de l'emploi : dans ce contexte, certaines entreprises trouvent moins aisément des profils correspondant à leurs besoins.

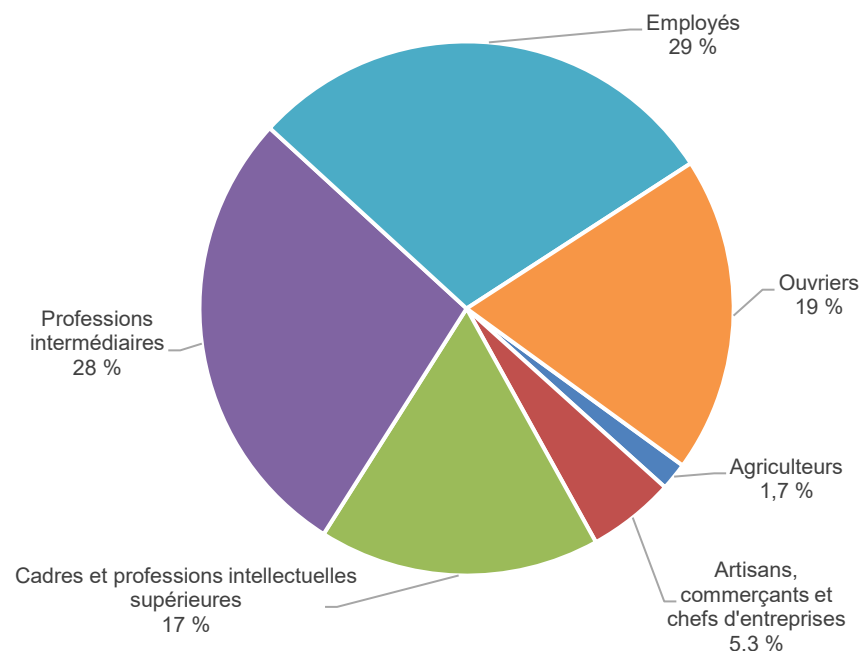


Figure 54 : Catégories socio-professionnelles des actifs dans le Pays de Brest (en %) (source : Insee, RP 2021)

Cette surqualification s'explique par la présence d'une offre très dense de formations supérieures dispensées sur le territoire. Le Pays de Brest accueille 31 168 étudiants dans une cinquantaine d'établissements. La dynamique estudiantine est d'ailleurs forte, avec une augmentation de 8 000 étudiants sur le territoire en 10 ans, notamment grâce à l'ouverture de nouvelles formations et au bond démographique de la génération 2000, ainsi qu'à un recrutement de plus en plus important en dehors du département. Ces effets commencent toutefois à s'estomper, comme en atteste la stabilisation des effectifs depuis la rentrée scolaire 2022-2023 (cf. 2.1.5 sur la filière de l'enseignement-recherche).

Si le taux relativement élevé de la population diplômée peut être lié à la forte présence d'étudiants sur le territoire, cela ne signifie pas forcément que ceux-ci vont s'installer durablement sur le Pays de Brest (cas des migrations vers d'autres bassins d'emplois tels que Rennes, Nantes, Paris). Il existe donc, pour le Pays de Brest, un enjeu à capter une partie de la population estudiantine et des jeunes actifs, notamment en lien avec le développement de nouvelles filières économiques sur le territoire (intelligence artificielle, cybersécurité, spatial, dronisation maritime, technologies de la santé...). Les écoles d'ingénieurs adressent déjà ces sujets émergents au travers de tronc communs de compétences dispensés au sein de leurs formations. Toutefois, une meilleure lisibilité des applications sectorielles potentielles pourrait

permettre aux étudiants du Pays et extérieurs de mieux identifier le territoire dans ces domaines.

➤ *Des filières en difficulté croissante de recrutement*

Au-delà de cette différence entre le panel de métiers proposés et le niveau de formation des actifs du territoire, le vieillissement de la population et le fléchissement de l'évolution du nombre d'actifs devrait renforcer les difficultés de recrutements déjà très fortes dans certains secteurs.

D'une part, l'intensité des embauches liée à la croissance économique dynamique en Bretagne a contribué à l'escalade de la tension sur le marché de l'emploi. Entre 2013 et 2023⁴, les besoins exprimés par les entreprises ont doublé à l'échelle du Pays de Brest. Certains secteurs d'activité comme la construction, ou la santé et l'action sociale, ont largement contribué à cette forte augmentation.

D'autre part, la progression de la population active des 15-64 ans est amenée à ralentir dans le Pays de Brest, en raison du vieillissement de la population et d'un solde naturel déficitaire depuis 2018 (cf. 1.1.3).

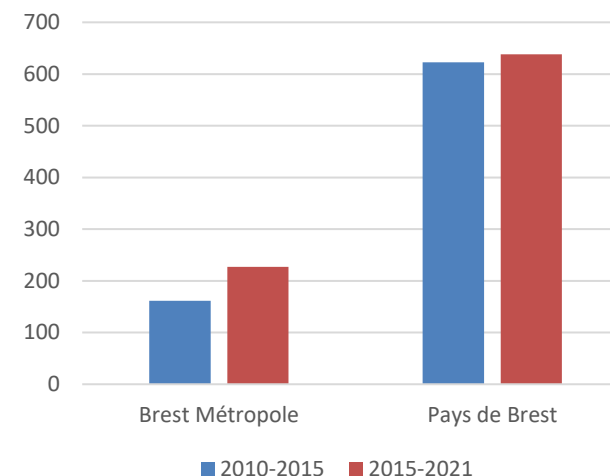


Figure 55 : Evolution annuelle moyenne de la population active des 15-64 ans (source : Insee, RP 2021)

⁴ D'après l'enquête « Besoins de main d'œuvre » réalisée par France Travail

Il existe, également, des disparités selon les types d'activités et les zones géographiques : on peut citer, par exemple, le déficit d'emplois dans la sphère personnelle dans la CCPCAM.

Également, il est à noter que dans les activités de construction, de l'aide à la personne ou de la santé, les tensions sont déjà fortes alors que les besoins vont mécaniquement s'accroître sous l'effet du vieillissement de la population et du besoin de réhabilitation du parc immobilier. De plus, il existe un enjeu à revaloriser un certain nombre de secteurs en forte tension de recrutement, mais dont les conditions de travail ou l'image du métier constituent un frein certain (agent d'entretien, agriculteur, marin...).

Dans le cas d'un prolongement des tendances démographiques actuelles, ces difficultés toucheront à terme les équipements d'enseignement supérieur (baisse du nombre de jeunes, donc d'étudiants potentiels, impact sur le nombre de formations...), diminuant ainsi d'autant cette source de nouveaux professionnels arrivant sur le marché du travail.

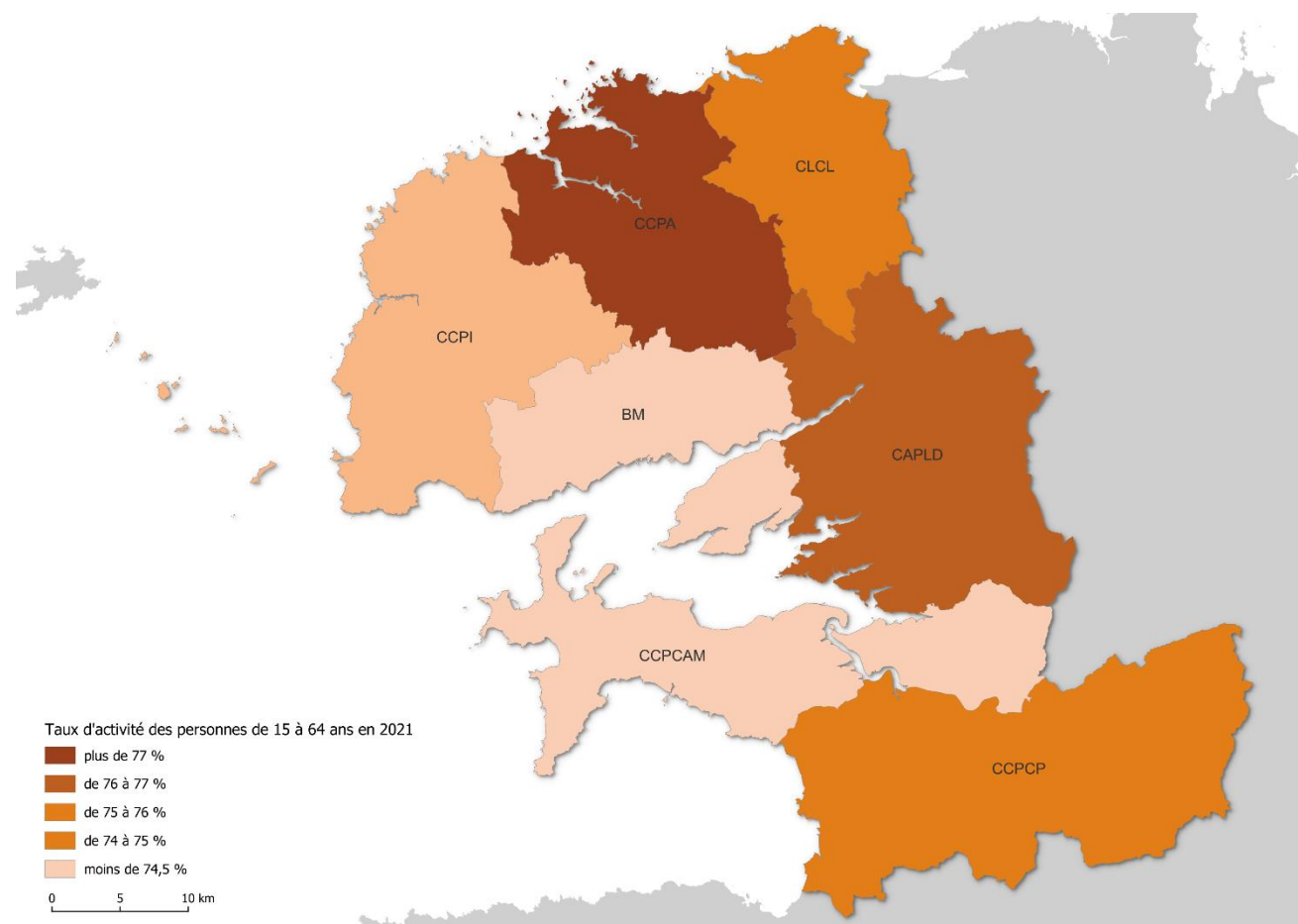


Figure 56 : Taux d'activité des 15-64 dans les EPCI du Pays de Brest (source : Insee, RP 2019, Traitement ADEUPa)

Le territoire s'appuie désormais sur son solde migratoire pour maintenir un dynamisme démographique de jeunes et jeunes actifs, mais qui est de plus en plus précaire (cf. 1.1.3). L'offre d'enseignement demeure un atout majeur sur le territoire, en raison de sa densité et sa répartition sur le territoire. La richesse et la qualité des formations permettent de maintenir et d'attirer des jeunes et d'ensuite irriguer la sphère économique du territoire. Il existe donc un enjeu à renforcer l'attractivité du Pays de Brest, tant en termes d'opportunité d'emploi, de préservation du tissu de formations supérieures que de cadre de vie, afin de continuer à attirer une population active sur le territoire.

En lien avec les évolutions sociétales, les aspirations de la population active évoluent : les jeunes actifs recherchent davantage de sens dans leur travail, un équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle, associée à une montée en puissance des valeurs de responsabilité sociétale et environnementale. Cela oblige les entreprises, notamment celles qui fonctionnent sur un modèle plus traditionnel, à repenser leur organisation en fonction des nouvelles aspirations des salariés, ce qui ouvre une voie pour les entreprises qui intègrent des modalités basées sur l'économie sociale et solidaire et l'économie circulaire (voir ci-dessous).

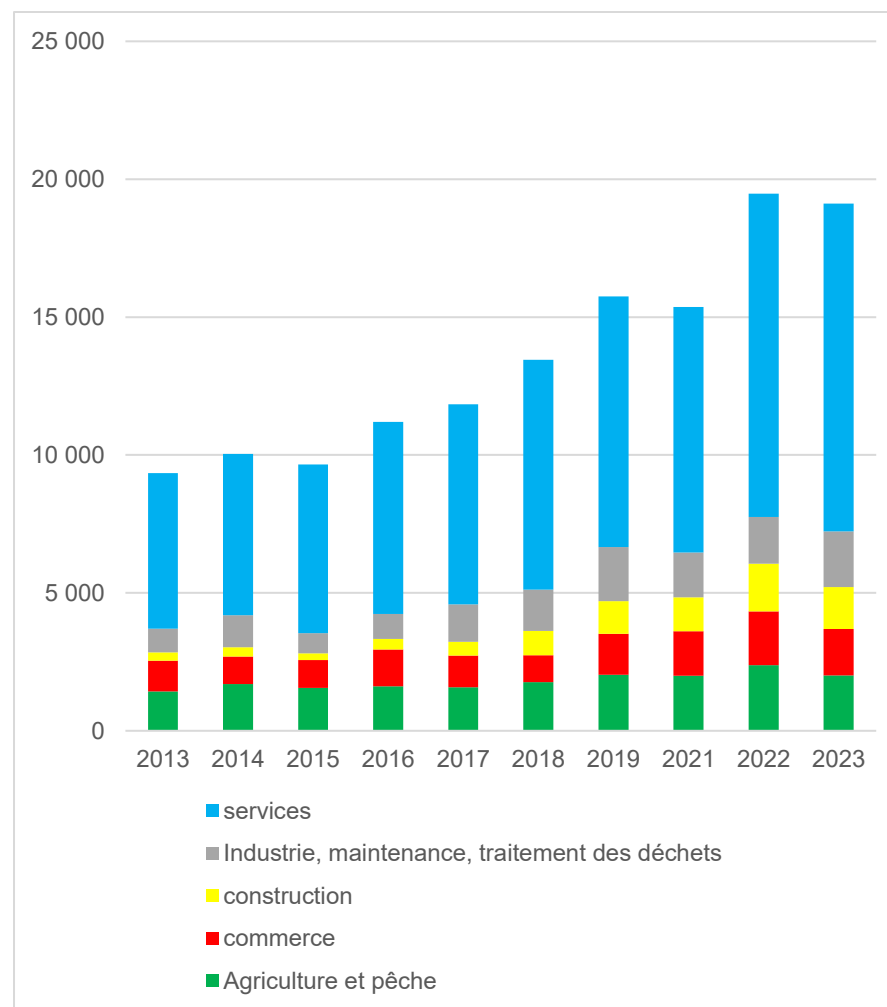


Figure 57 : Evolution du volume de recrutements envisagés par les entreprises du bassin d'emplois de Brest entre 2013 et 2022 (source : enquête « Besoins de main d'œuvre » France Travail)

- *Peu de foncier ou de locaux immédiatement disponibles*

Outre cette tension grandissante sur la main-d'œuvre, le territoire connaît une tension croissante sur le foncier à destination économique. Le Pays de Brest a ainsi connu une évolution significative de son paysage économique depuis les années 1970, avec une migration forte de l'emploi, historiquement situé majoritairement dans le secteur rural et dans le domaine agricole, vers les villes et notamment vers la métropole, et surtout aujourd'hui vers les principales zones d'activités économiques (ZAE).

Ces dernières représentent en 2019 une surface de près de 2 000 hectares, dont la moitié est située à Brest métropole et près de 18 % sur la CAPLD (les autres EPCI concentrant entre 9 et 6 % du volume total, à l'exception de la CCPCAM qui n'en compte que 3 %) (source : MOS 2021, ADEUPa). Ces ZAE accueillent près de 45 % des emplois du territoire, notamment dans des zones importantes localisées à proximité des voies express RN12 et RN165 (façade est de la métropole, zone de Sant Alar-Mescoden...).

À l'échelle du Pays de Brest, les disponibilités foncières pour des espaces immédiatement ou très rapidement mobilisables et/ou commercialisables à destination de l'économie productive de type industrielle ou de logistique sont cependant limitées. Elles étaient estimées à moins de 100 hectares en 2019⁵, alors que le

rythme moyen de commercialisation s'est élevé à 22,2 ha par an en moyenne entre 2007 et 2017. Néanmoins, à une échelle parcellaire et locale, des capacités de densification et d'optimisation du foncier économique existent.

Au-delà des ZAE, le Pays de Brest présente un taux de vacance faible des locaux accueillant des activités économiques (bureaux, commerces, services...).

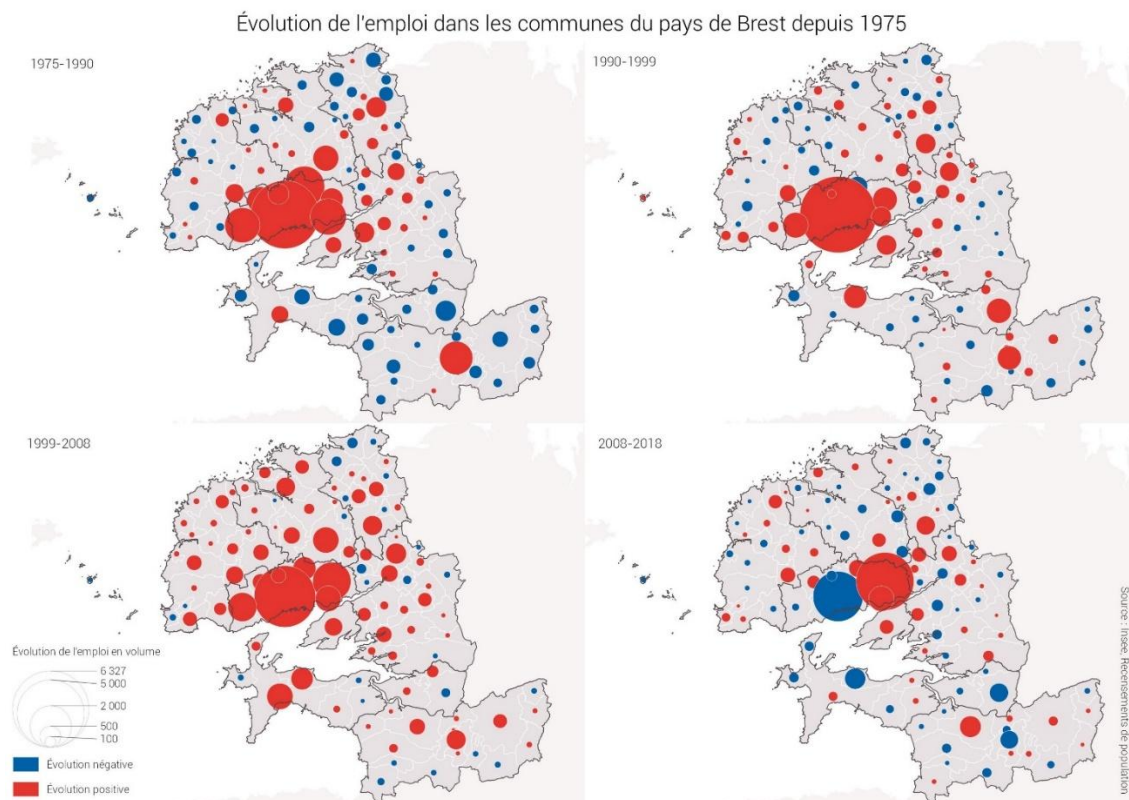


Figure 58 : Evolution de l'emploi dans les communes du Pays de Brest depuis 1975

⁵ selon l'Etude du potentiel d'optimisation du foncier économique dans le Pays de Brest, ADEUPa, 2019

Des secteurs économiques en transition

En lien avec l'évolution du contexte réglementaire, qui vise à réduire la production des déchets, à lutter contre le gaspillage et contre l'obsolescence programmée (Lois AGEC, EGAlim), l'économie circulaire s'insère progressivement dans l'ensemble des filières et des secteurs d'activité.

La raréfaction des ressources contribue à faire du déchet une opportunité de développement dont les entreprises se saisissent déjà, développant ainsi le modèle de circularité. Cela répond aussi à des attentes grandissantes de la part des consommateurs et des salarié·e·s (recherche de produits locaux, de qualité, et / ou produits de façon « responsable » de la part d'une partie de la population).

Sur le Pays de Brest, ces démarches s'illustrent, notamment, par (cf. EIE, 2.5) :

- Le développement des recycleries et ressourceries : Recyclerie Un Peu d'R (Brest métropole), le Triporteur (CAPLD), Ty Lien Recyclerie (CCPCP), La Recyclerie de la Presqu'île (CCPCP), etc.
- Une évolution des pratiques de consommation des populations du territoire (achats en « vrac », développement des pratiques individuelles du « 0 déchet », par exemple), en lien avec une recherche de sens et une prise de conscience des enjeux écologiques.
- La valorisation des déchets et des ordures ménagères permettant la production de chaleur thermique et d'électricité.

- L'évolution des pratiques économiques et industrielles : développement de services de location de matériel au lieu de ventes, etc.

Il s'agit, pour nombre de ces pratiques, de démarches encore émergentes, dont la structuration sur le Pays de Brest permettrait d'inscrire encore davantage le territoire dans une trajectoire de réduction des déchets et de circularité.

Par ailleurs, l'économie sociale et solidaire (ESS), tournée essentiellement vers des activités de service, pensées localement et créées grâce à l'engagement des acteurs du territoire, se développe afin de répondre à des besoins généralement non couverts par le secteur privé. On compte 22 551 emplois dans l'ESS ce qui représente 13,2% de l'emploi total (contre 11,4 % en Bretagne). Les dynamiques de recrutement du secteur sont à la hausse : près de 4 % d'emplois supplémentaires d'emplois entre 2021 et 2022, soit 545 emplois de plus au sein du Pays de Brest. Les domaines du spectacle vivant, de l'animation, des activités de soutien aux entreprises et de la banque sont en progression.

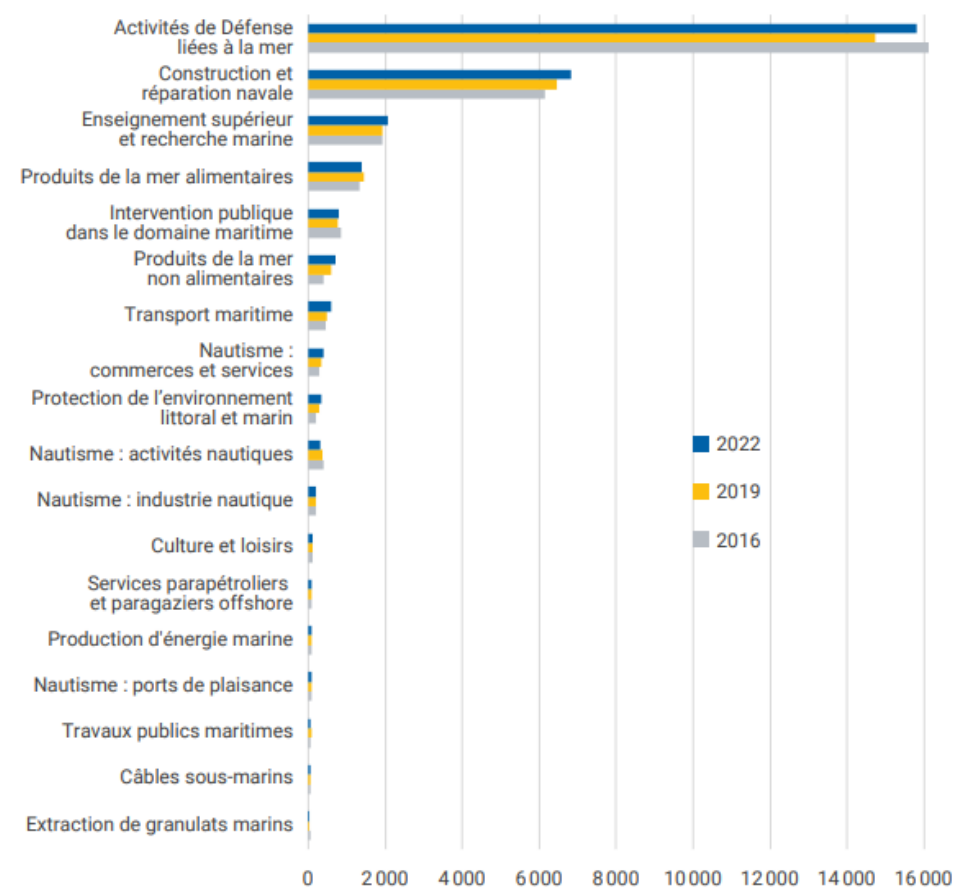
2.1.2 L'économie maritime : une place prépondérante dans le Pays de Brest

2.1.2.1 L'économie maritime : un poids de taille dans l'économie locale

Le Pays de Brest est résolument tourné vers la mer : avec 54 communes littorales, plus de 1 000 km de côtes⁶ et plus de 29 853 emplois liés aux activités maritimes, représentant 17 % de l'emploi total du Pays de Brest, le territoire est le 1er pays maritime breton.

Au-delà des activités historiques liées à la défense, l'économie maritime est très diversifiée et en croissance (avec + 982 emplois entre 2016 et 2022). Elle s'appuie sur de nombreux autres domaines, tels que la construction et la réparation navale, l'enseignement supérieur et les sciences marines, l'exploitation des produits de la mer, les énergies marines, et les activités de nautisme et de plaisance.

Répartition des emplois maritimes par domaine entre 2016 et 2022 dans le pays de Brest



Source : CCI Finistère, Adeupa, Dirm Namu, Dreetts, traitement Adeupa

Figure 59 : Evolution de l'emploi de l'économie maritime dans le Pays de Brest entre 2016 et 2022

⁶ Référentiel trait de côte à haute résolution produit par le SHOM – 2022

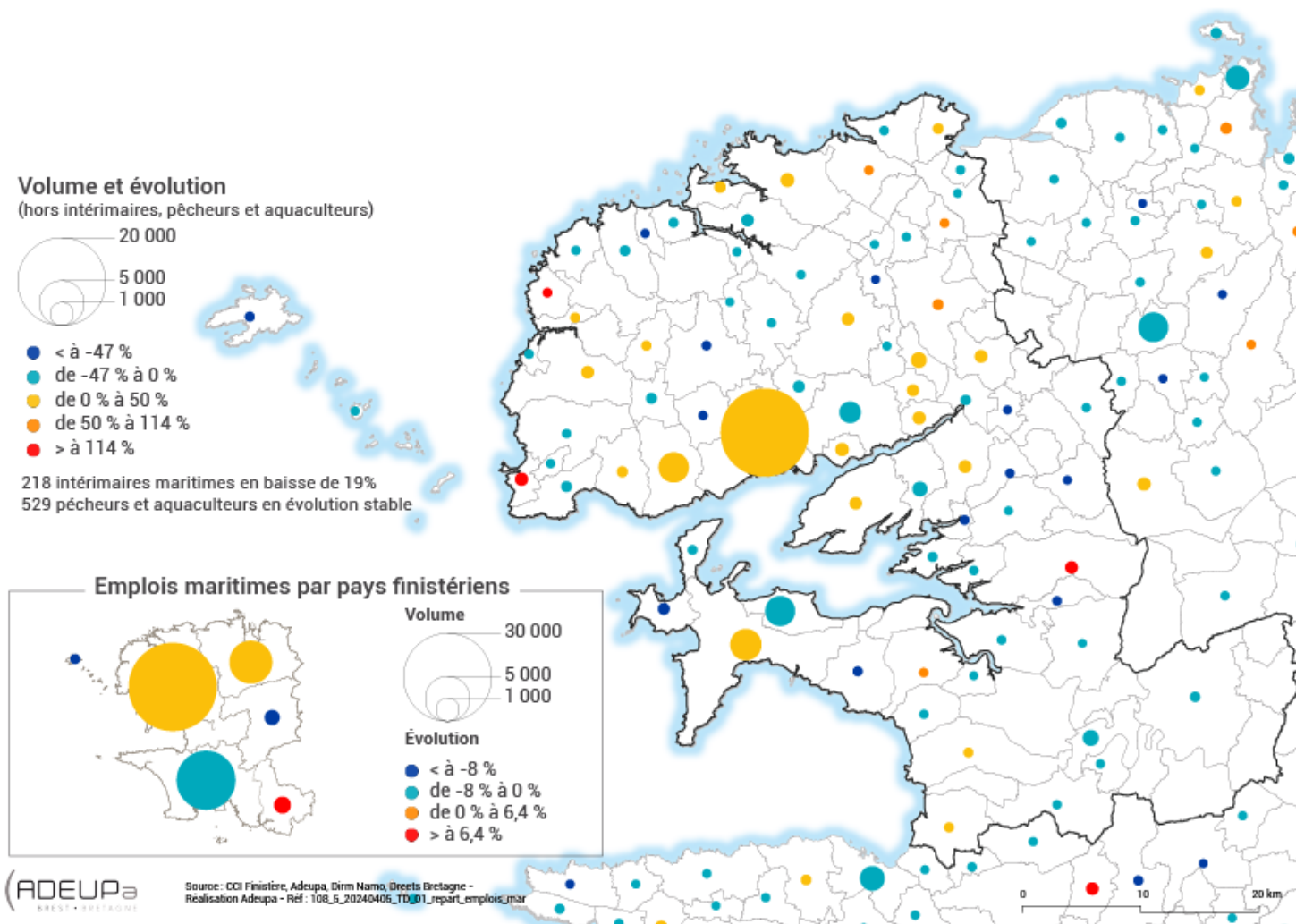


Figure 60 : Evolution de l'emploi dans l'économie maritime sur le Pays de Brest entre 2019 et 2022

La filière défense, pilier économique du territoire

La défense nationale est un pilier économique du territoire et figure comme le premier employeur du territoire tout domaine économique confondu. Regroupant plus de la moitié des emplois maritimes du Pays de Brest, il colore majoritairement l'économie maritime du territoire et l'économie locale de manière générale.

La base de défense de Brest-Lorient est l'une des plus importantes de France avec celles de Paris et Toulon. Elle emploie plus de 16 000 personnes dans le Pays de Brest en 2022, avec 3 pôles majeurs d'emploi : Brest, la Presqu'île de Crozon et Loperhet. Après une baisse de l'emploi entre 2016 et 2019 particulièrement forte concernant la ville de Brest, les perspectives se dirigent désormais vers une augmentation des effectifs militaires (+ 1 067 emplois entre 2019 et 2022). La loi de programmation militaire 2024-2030 laisse présager un renforcement de ces activités dans les prochaines années. Pour le port de Brest, elle se traduit dès 2025 par l'accueil d'une nouvelle frégate de défense et d'intervention. Les retombées économiques, évaluées à 2,2 milliards d'euros par an pour le tissu économique local, devraient se renforcer dans les prochaines années.

La filière défense est aussi le 1^{er} donneur d'ordres du territoire, avec plus de 500 millions d'euros de commandes chaque année auprès d'entreprises locales, créant ainsi des effets d'entraînement sur les secteurs de l'enseignement, de la recherche, de l'innovation et sur l'économie locale, un emploi

dans la Marine entraînant statistiquement la création d'un emploi dans la sphère locale.

Par ailleurs, cette importance de la filière défense a des impacts en termes d'emprise foncière militaire, notamment sur la presqu'île de Crozon avec la base de l'île Longue.

Les chantiers navals

Le secteur de la construction et de la réparation navales pourvoie beaucoup d'emplois localement, malgré le déclin progressif de la filière à partir de la fin du XX^{ème} siècle. Il représente aujourd'hui 6 800 emplois, soit plus de la moitié des emplois régionaux liés à ce domaine, principalement au niveau des installations portuaires de la métropole, avec des entreprises phares telles que Naval Group, Thalès, ainsi que Fouré Lagadec ou Damen Shiprepair. Les activités de déconstruction de navires se développent également sur le port de Brest.

La recherche et l'enseignement supérieur, une facette majeure de l'économie bleue en local

L'économie maritime participe au rayonnement international du Pays de Brest sur les filières scientifiques, de formation et de recherche. Ce secteur représente en effet 2 000 emplois, dont la moitié environ des professionnels ont un statut d'enseignant-chercheur. Ils représentent les ¾ des effectifs bretons et 20 % de la France métropolitaine. Ce domaine est fortement représenté à Brest, Plouzané (avec, notamment,

l'installation du siège de l'Ifremer) et Lanvéoc. L'UBO est classée au 5^e rang mondial en océanographie au classement de Shangaï de 2023. Par ailleurs, plusieurs acteurs prépondérants de la recherche sont présents dans le territoire, tels que Ifremer, le Shom, l'Ensta Bretagne, l'IUEM, ou encore l'Ecole navale. Cette dynamique s'est élargie au Finistère et à Lorient au travers du Campus Mondial de la Mer.

Les produits de la mer

Les filières d'exploitation de produits de la mer (aquaculture, pêche) sont également représentées, avec près de 400 marins et 128 bateaux inscrits au quartier maritime de Brest. Les activités de pêche du territoire sont orientées sur des produits à haute valeur ajoutée, et ce sont plus de 54 000 tonnes de produits halieutiques qui ont été débarquées dans les ports du Pays de Brest en 2021.

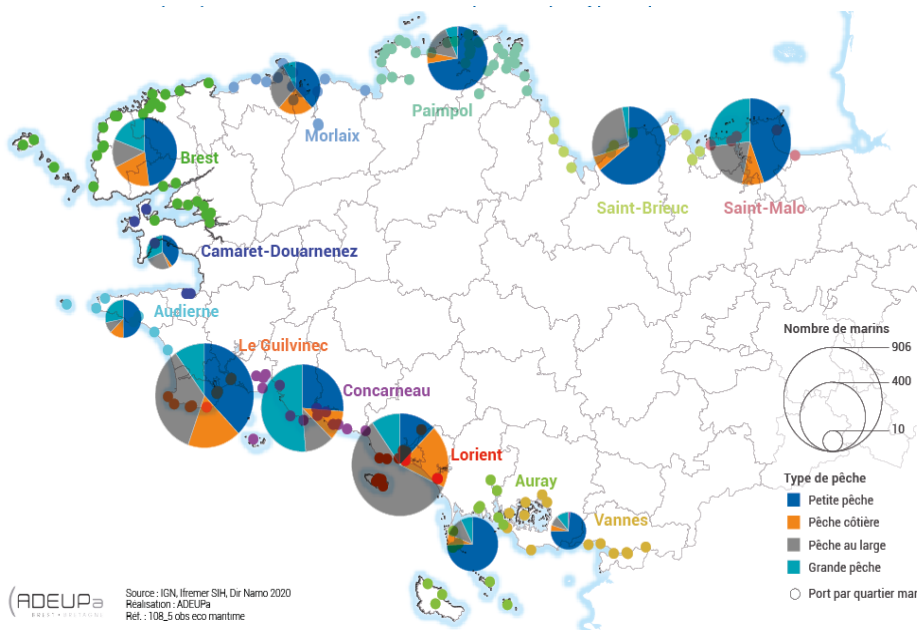
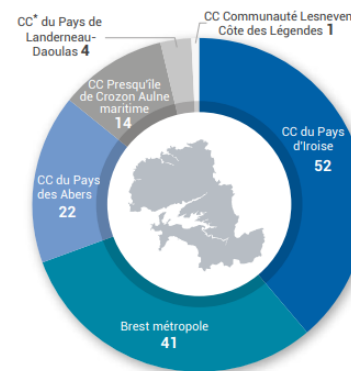
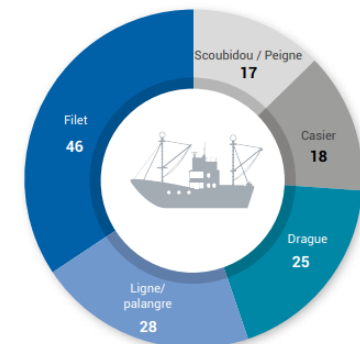


Figure 61 : Nombre de marins par quartiers maritimes bretons et répartition par type de pêche en 2020

Nombre de bateaux par intercommunalité du pays de Brest en 2020



Répartition des bateaux du pays de Brest par type de pêche en 2020



Source : CDPMEM 29
* Communauté de communes

Figure 62 : Nombre et répartition des bateaux de pêche du Pays de Brest en 2020

L'activité conchylicole, surtout localisée dans la rade de Brest et les abers, représente quant à elle 177 ETP et 26 installations, pour plus de 500 hectares de concessions. La conchyliculture est très dépendante de la qualité des eaux, et l'activité peut être fortement impactée en cas de pollutions ou de qualité des eaux insuffisante (cf. EIE, 2.2.3).

L'exploitation des produits de la mer alimentaires est davantage présente dans le sud de la Bretagne que dans le nord. En revanche, le secteur des produits de la mer non-alimentaires est mieux représenté sur le nord du Pays de Brest, grâce à la présence de la filière algues, à destination des secteurs de l'agroalimentaire et de la cosmétique.

L'exploitation des laminaires en provenance, notamment, des champs d'algues autour de l'archipel de Molène, qui sont les plus grands champs de laminaires d'Europe, représente une spécificité locale, avec 50 000 tonnes débarquées en moyenne chaque année, en grande partie dans le port de Lanildut. La production du territoire concentre ainsi 70 % de la pêche d'algues nationale. Les entreprises exploitant cette ressource (Agrimer, Lessonia, Technature, etc.) connaissent une dynamique forte, comme l'illustre la création d'un cluster régional.

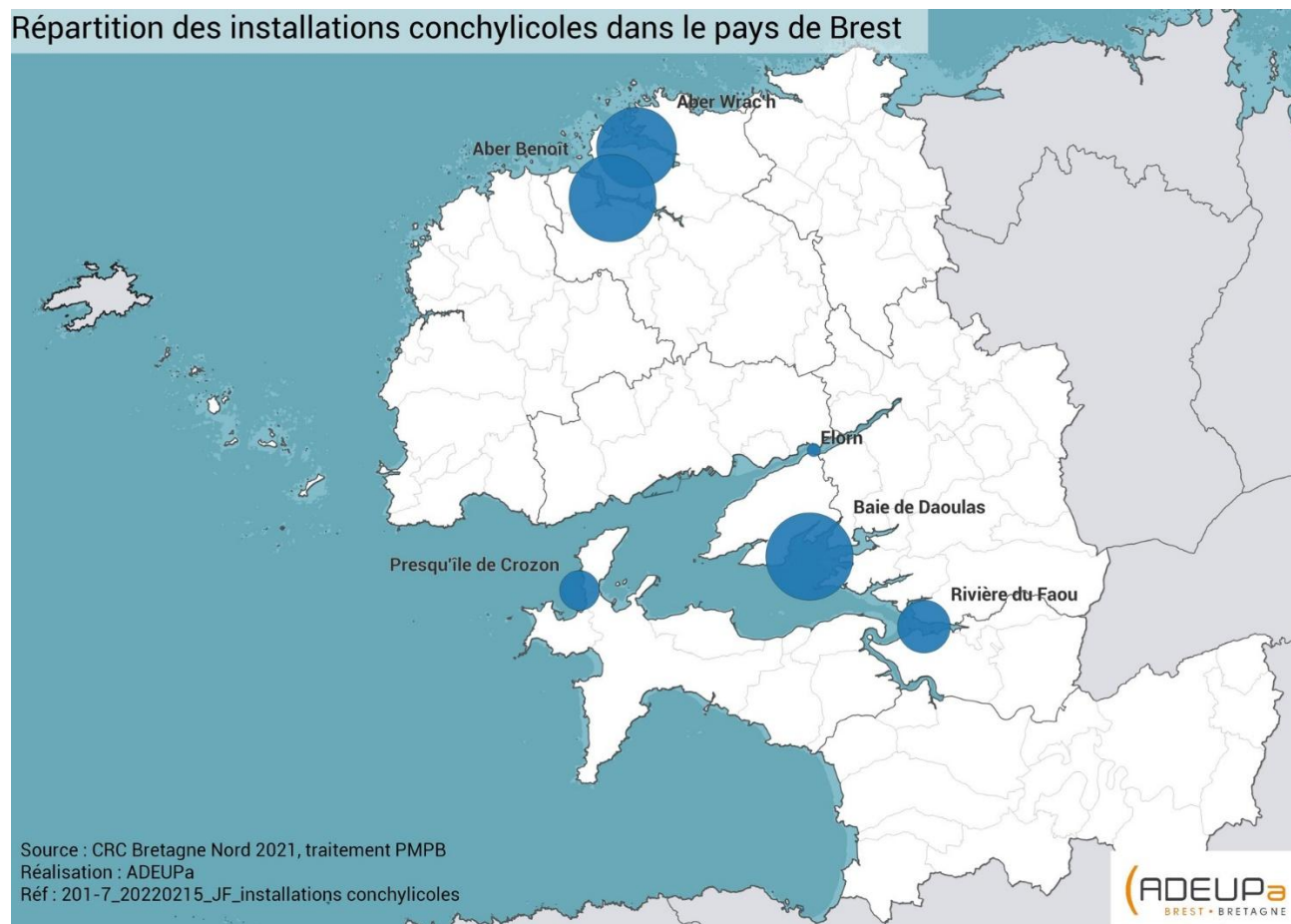


Figure 63 : Répartition des installations conchylicoles dans le Pays de Brest en 2021

Les énergies marines

Le territoire connaît une dynamique forte autour du développement des énergies marines renouvelables, avec la présence sur son territoire d'instituts ou d'entreprises spécialisées (France énergies marines, Eolink, Guinard, etc.).

Le territoire se positionne sur le développement des énergies marines en lien avec les enjeux de souveraineté énergétique, et pourrait constituer un atout dans le grand ouest et au niveau national. Plusieurs projets sont actuellement en cours de développement ou débattus (développement de champs éoliens en mer, a priori plutôt localisés sur le nord du Pays, au large de la CCPI, CCPA et CLCL ; vocation ENR du polder à Brest ; sites d'expérimentation hydrolienne, etc.) (cf. EIE, 2.3.2).

Le nautisme et la plaisance

Dans le Pays de Brest, le secteur nautique représente près de 960 emplois répartis dans environ 400 établissements, ce qui en fait le 4^e pays breton dans le domaine. Les principaux employeurs en 2022 sont : Riva Com, Incidences Brest, le Club de voile de l'école navale, et la commune de Brest, via le centre nautique du Moulin Blanc. Ce secteur se caractérise par son atomisation, avec en moyenne deux emplois par établissement.

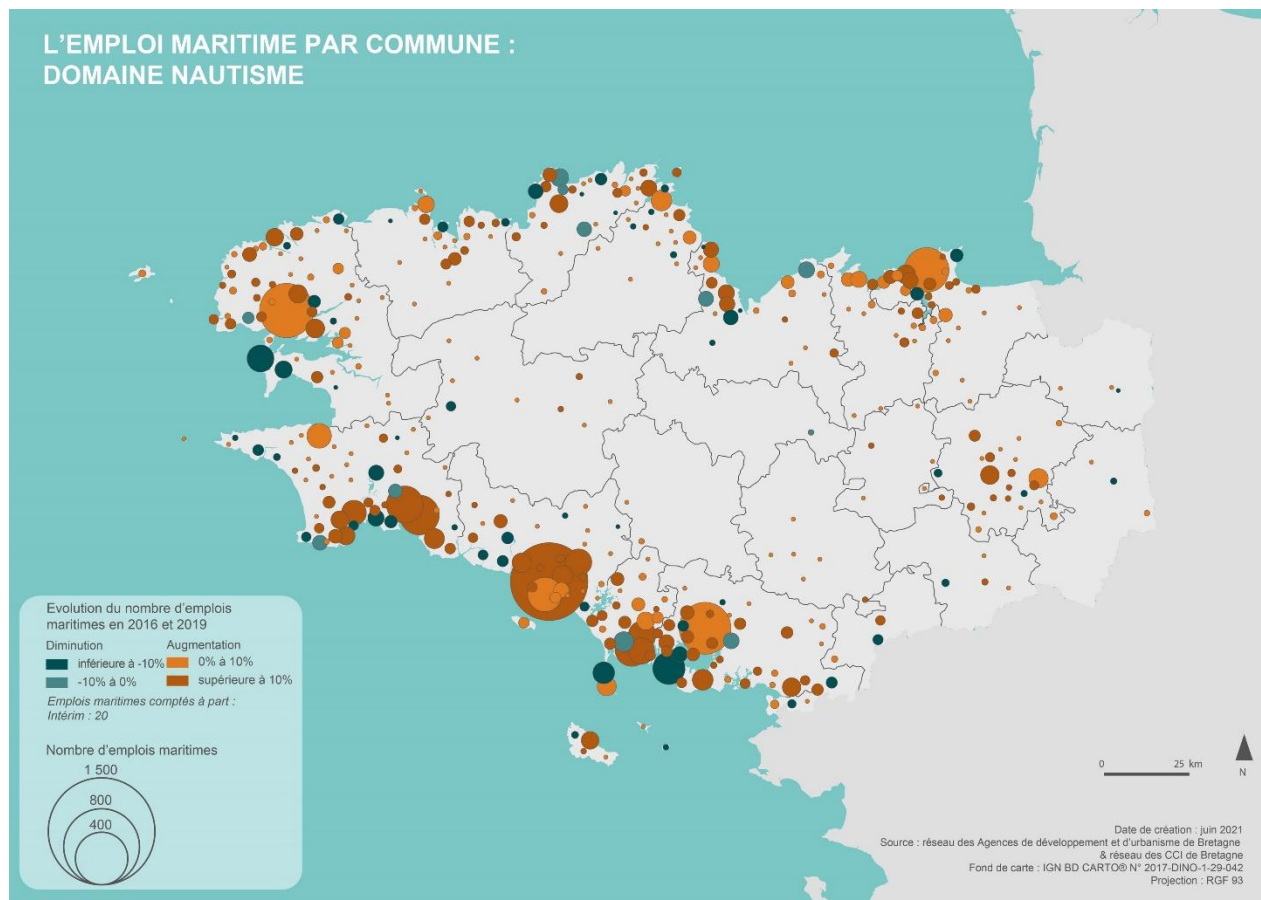


Figure 64 : Evolution de l'emploi maritime par commune dans le domaine du nautisme en Bretagne entre 2016 et 2019

2.1.2.2 Activités et équipements

De nombreux équipements maritimes existants

Les différentes activités liées à l'économie bleue marquent profondément le territoire : défense nationale, construction et réparation navale, recherche et enseignement supérieur, exploitation des produits de la mer (pêche, conchyliculture, etc.), énergies marines, nautisme et plaisance, etc. (cf. 2.1.2). Par conséquent, les équipements qui leur sont liés (ports, mouillages, phares, cimetière de bateaux de Térénez, etc.) sont nombreux sur le territoire.

Typologies des ports du Pays de Brest

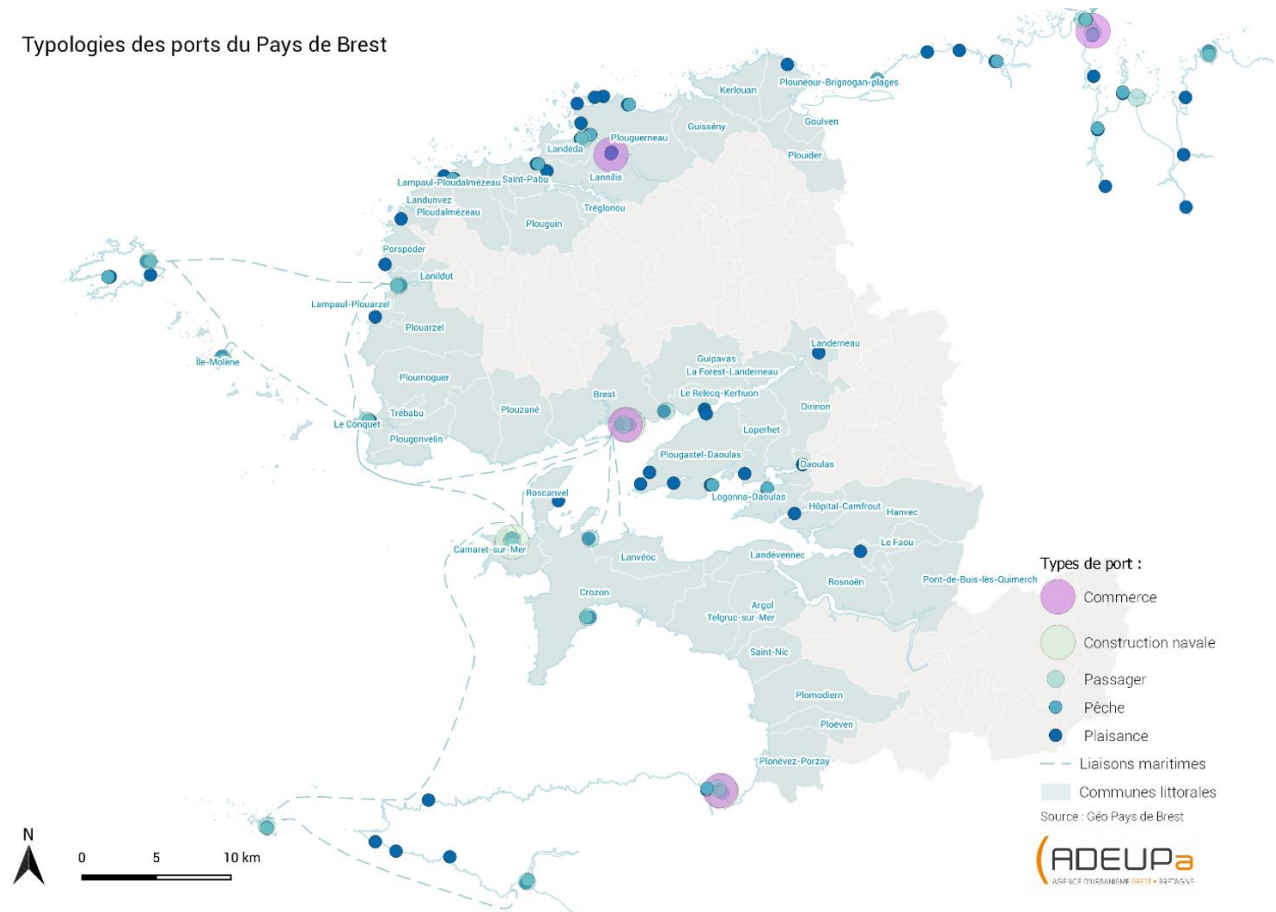


Figure 65 : Typologie des ports du Pays de Brest

Le Pays de Brest comprend des ports régionaux (Brest, Le Conquet, Molène), et un ensemble de ports communaux.

Le port de Brest est le principal port en taille et en fonctions. Plus de 6 250 emplois sont localisés dans les ports de Brest, représentant une variété d'activités dans les secteurs de la défense, de l'industrie, du commerce international, de la construction navale, du transport de passagers, des services. Il comprend également 2 ports de plaisance : le port du Moulin et celui du Château. S'y développe, depuis quelques années, une tendance à la tertiarisation.

Les autres ports du territoire assurent également les activités de transport de passagers, notamment vers les îles (ports du Conquet, de Lanildut, de Molène), de construction navale (Camaret), d'accueil de pêcheurs et plaisanciers (ports précédemment cités ainsi que les ports de Ploudalmézeau, Landéda, Plougastel-Daoulas, etc.).

Par ailleurs, il existe, dans le Pays de Brest, plus de 120 cales de mises à l'eau, situées notamment sur les façades nord et nord-ouest du littoral.

Ces équipements portuaires ont en moyenne 50 ans (certains allant jusqu'à 60 ou 70 ans, comme les ports de Plougastel-Daoulas, Lanildut, Ploudalmézeau, ou Le Conquet), et certains ports ou équipements sont particulièrement vieillissants.

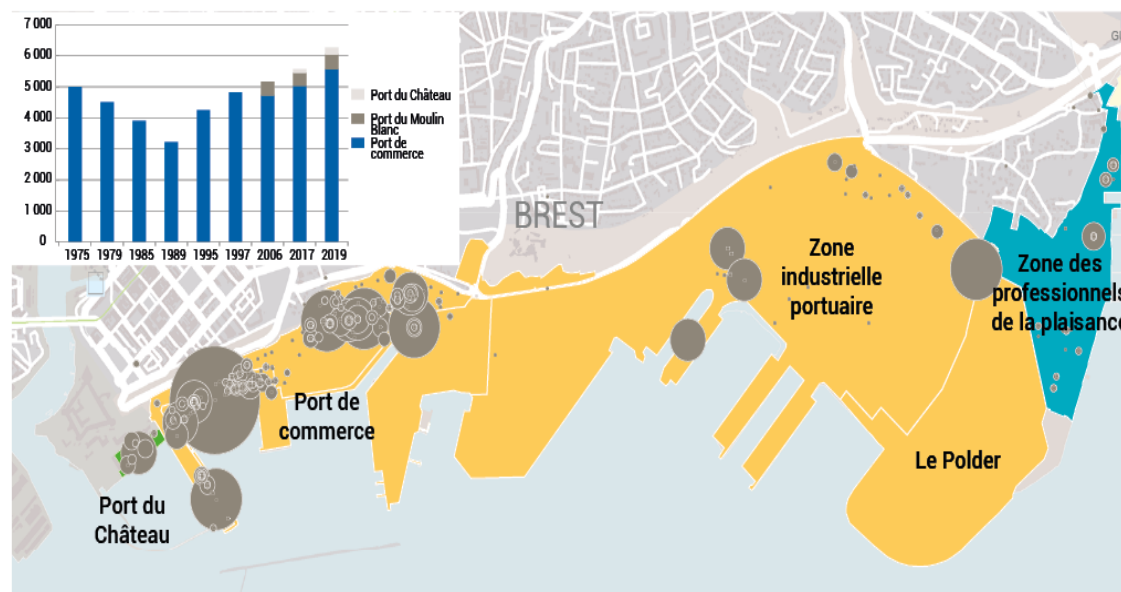


Figure 66 : L'emploi sur le port de Brest en 2019

Par ailleurs, le Pays de Brest constitue une terre d'accueil pour la plaisance et le mouillage, et dispose d'équipements qui permettent la mise en œuvre de ces activités.

Au total, 38 ports de plaisance sont situés sur la façade littorale du Pays de Brest, en particulier dans les milieux fermés de la rade de Brest et des Abers. 5 700 emplacements sont référencés pour la plaisance dans le Pays (principalement au Moulin Blanc et au port du château à Brest, Camaret, etc.) soit 14 % de la capacité d'accueil régionale par l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne, et environ 3 900 emplacements sont référencés (donnée non exhaustive) pour le mouillage (Aber Benoît, Plougonvelin, Kerlouan). Des campagnes de sensibilisation ont pour objectif de réduire les espaces de mouillage « sauvage » et de limiter la dégradation des fonds marins.

Compte-tenu de l'existence d'un grand nombre d'ouvrages et d'infrastructures portuaires et littoraux, il apparaît nécessaire pour le Pays de Brest de penser une stratégie territoriale d'adaptation aux risques actuels ou futurs de submersion marine et/ou d'érosion côtière liés au changement climatique (cf. 2.1.2 et EIE, 3.1.1). En particulier, il existe des besoins d'anticipation des projets de sécurisation du port du Conquet, du réaménagement du port de l'Aber Ildut, du port de Porscave à Lampaul-Plouarzel, et concernant les ouvrages de protection et des aires de carénages du port de Camaret.

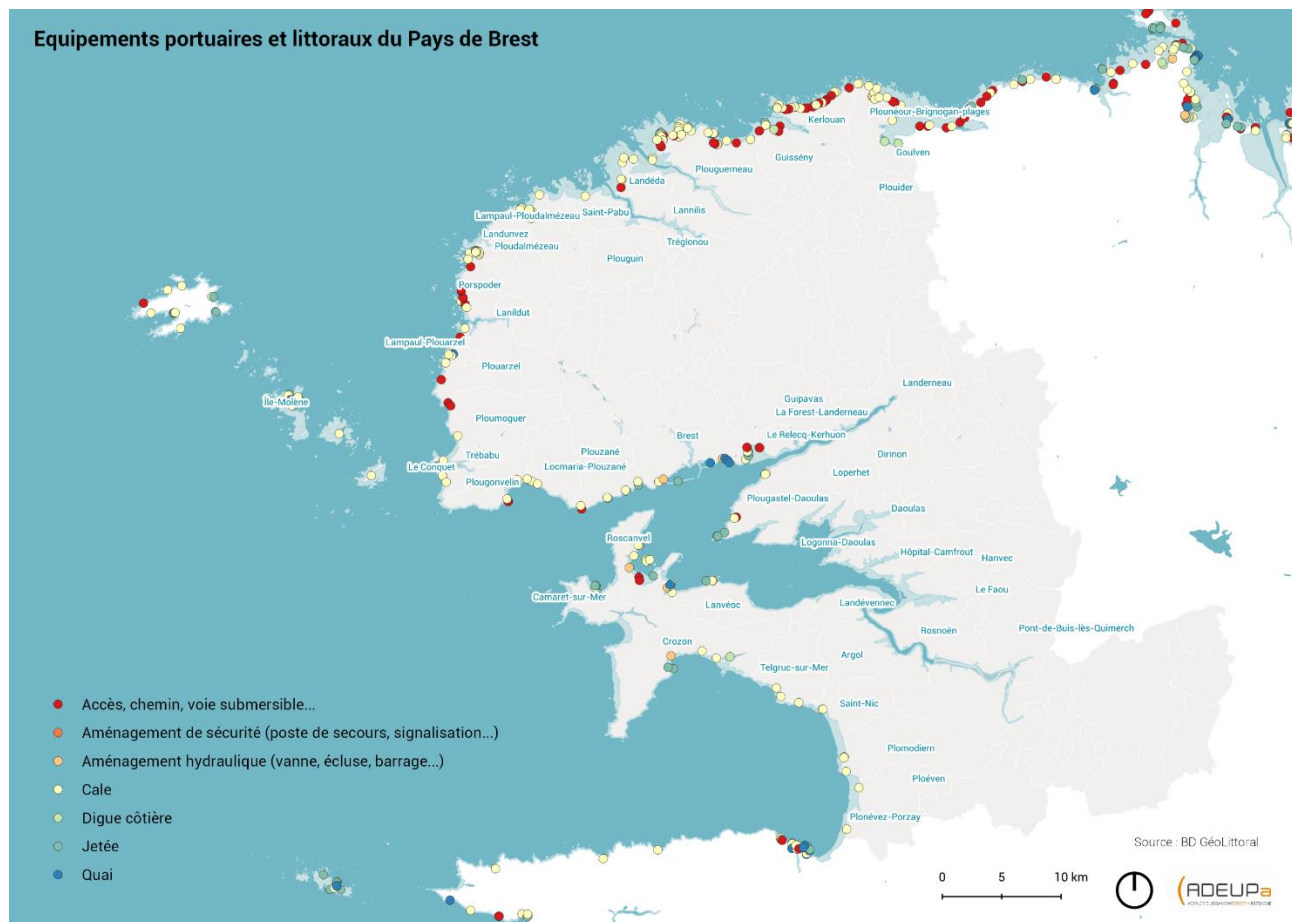


Figure 67 : Equipements portuaires et littoraux du Pays de Brest

Des équipements à forte dimension patrimoniale

Un nombre important de ces équipements portuaires, maritimes et littoraux du Pays de Brest sont identifiés comme ayant un intérêt patrimonial, notamment dans le nord du Pays de Brest, la rade et autour de la presqu'île de Crozon.

Ces équipements, lieux et sites participent à plusieurs dimensions : ils constituent des supports d'activités économiques, touristiques et/ou récréatives, et sont des marqueurs de l'identité paysagère et culturelle du territoire.

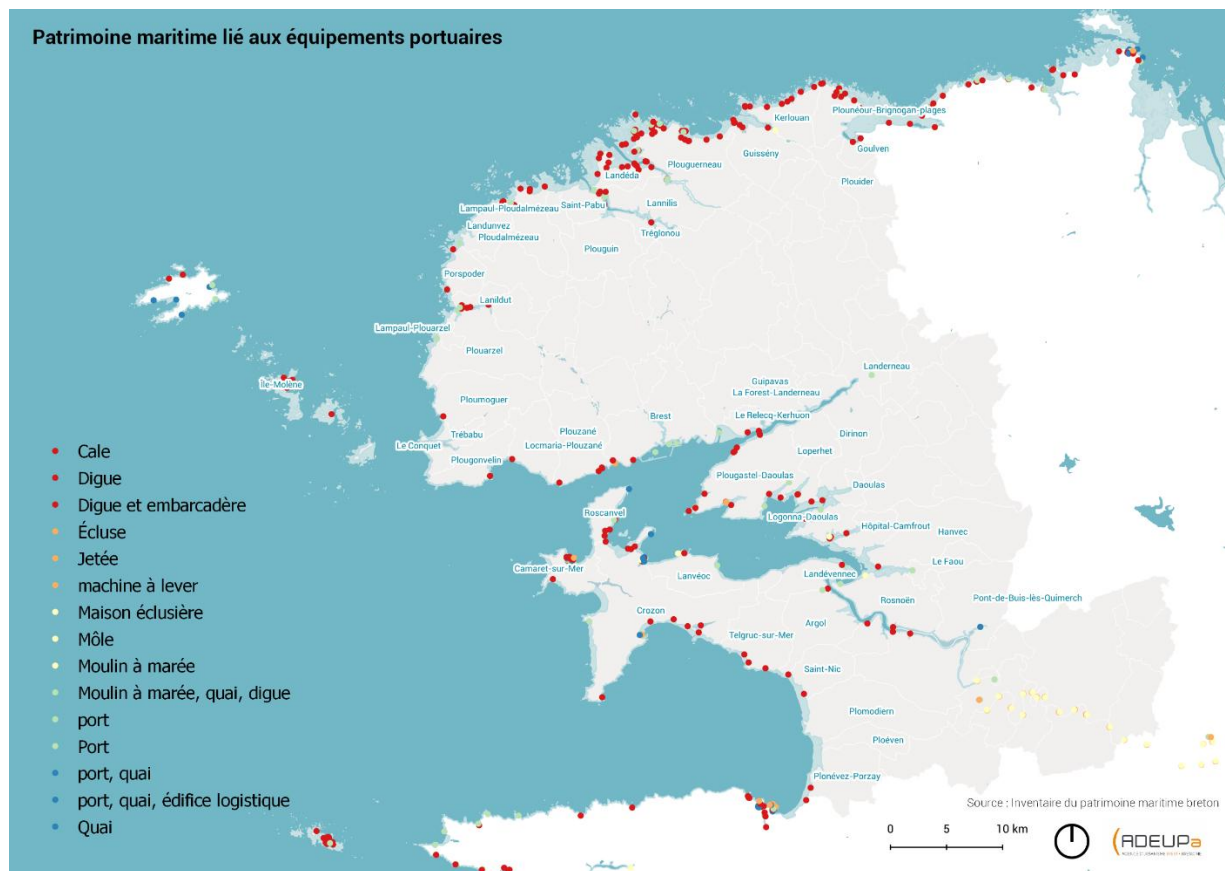


Figure 68 : Patrimoine maritime lié aux équipements portuaires

Des activités diversifiées selon les secteurs du territoire

Différents profils se dessinent sur les différents secteurs de l'espace maritime.

Le littoral de la côte des légendes est marqué par des activités récréatives, de tourisme et de pêche à pied (notamment d'algues de rives), et de pêche embarquée des algues.

La zone des abers Wrac'h et Benoit accueille, en plus des activités récréatives, d'importantes concessions conchylicoles, des ports et des mouillages de plaisance.

Sur la façade littorale allant de Saint-Pabu à l'entrée de la rade de Brest, incluant l'archipel de Molène, le panel d'activités présentes est important (transport de passagers et de marchandises entre les îles et le continent, pêche à pied et en mer, exploitation des algues laminaires, tourisme, nautisme, plaisance, recherche scientifique tournée vers la mer...), dans un espace où les enjeux environnementaux sont également majeurs (zone Natura 2000, cœur du parc naturel marin d'Iroise...).

La rade de Brest présente quant à elle le plus fort cumul d'activités de tout le territoire. Sa configuration spécifique de crique comprenant les exutoires de l'Aulne et l'Elorn, principaux cours d'eau du Pays, ont permis à la fois le développement d'un environnement très riche et remarquable tout en proposant des conditions favorables à l'installation des principaux équipements maritimes du territoire. Le port de

Brest est ainsi à la fois port militaire, port de réparation navale civil, port de commerce, port de pêche, terminal conteneurs (relié aux hubs d'Anvers, Le Havre et Rotterdam), et port de plaisance. D'autres usages s'y développent, autour des croisières, de l'enseignement et des sciences marines, du tourisme (notamment vers Océanopolis) ou encore de la production d'énergie renouvelable maritime, sur la dernière extension du polder. La rade constitue également le second secteur d'installation (après les abers) des parcs et installations conchylicoles du Pays. Elle présente un enjeu fort en termes de mobilité, notamment en lien avec les liaisons transrades entre Brest et la Presqu'île de Crozon ou vers les îles. Enfin, du fait de sa configuration spécifique à l'abri des vents et des mouvements de mer forts, la plaisance et les activités de nautisme y sont également fortement représentées.

Les pointes de la Presqu'île de Crozon accueillent des activités de plaisance, nautisme et de tourisme, ainsi que des activités conchylicoles et de pêche à pied.

Le littoral sud du Pays, depuis la pointe du Cap de la Chèvre à la frontière entre Plonévez-Porzay et Kerlaz, présente une spécialisation plus marquée sur les activités de nautisme, de plaisance et de tourisme littoral, ainsi que de pêche à pied, même si des activités de pisciculture se développent, notamment au large du Porzay.

Outre ces usages souvent directement localisés sur le littoral, plusieurs activités d'élevage, de transformation ou de valorisation des produits de la mer situés dans l'arrière-pays se développent,

renforçant l'importance de l'économie maritime sur l'intégralité du Pays de Brest. Peuvent par exemple être citées des entreprises de pisciculture sur les communes de Pleyben, Saint-Ségal ou Lesneven, ou encore des exemples de sites de transformation des algues à Plouédern.



Figure 69 : Activités nautiques à Lampaul Ploudalmézeau (Crédits : Johanne Colloc)

Principales activités et enjeux sur la façade littorale et maritime

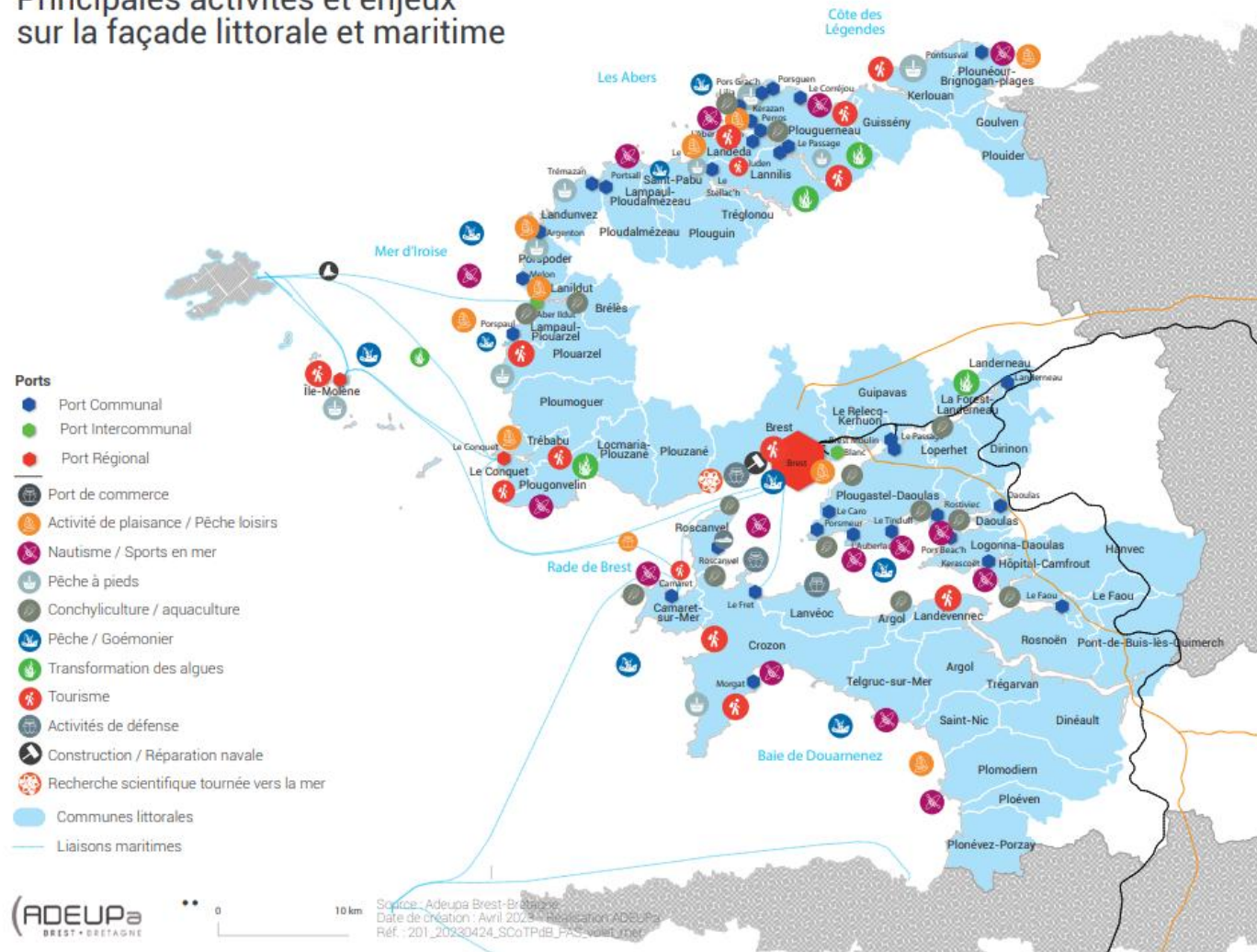


Figure 70 : Cartographie schématique des activités liées à la mer (traitements : ADEUPa)

2.1.2.3 Des activités et équipements soumis à différentes problématiques

Ces activités connaissent une relative bonne cohabitation sur le territoire. Toutefois, certaines d'entre elles, ou certains espaces, sont concernés par des problématiques ou des enjeux de cohabitation.

D'une part, le maintien et le développement des activités d'exploitation des produits de la mer et de valorisation touristique imposent la préservation des milieux naturels marins ainsi que la qualité des eaux, littorales comme marines. Or, certains indicateurs de qualité de l'eau ne sont pas optimaux, notamment du fait de pollutions liées à certaines activités (agricoles notamment) ou à des défaillances de systèmes et réseaux d'assainissement. La problématique des algues vertes est toujours présente sur le territoire, avec des incidences sur la qualité des milieux, la faune et la flore, créant ponctuellement des restrictions d'usage du littoral pour les loisirs ou les professionnels (cf. EIE, 2.2.3). Également, le trafic maritime au large en forte augmentation entraîne un risque de pollution en cas d'accidents en mer, des nuisances et risques pour la faune et la flore marines (nuisances sonores, risques de collision avec des mammifères marins) ainsi qu'une augmentation des émissions de CO₂ dans l'atmosphère, qui contribue au changement climatique.

D'autre part, les espaces portuaires et les autres équipements à terre dédiés à la mer représentent

une interface indispensable à ces activités. Or, les possibilités de développement de ces sites sont limitées, d'autant que la plupart d'entre eux sont vieillissants (avec cependant un fort investissement prévu sur les 40 prochaines années sur le port de Brest, à hauteur de 900 millions d'euros) et/ou font face à un risque actuel ou futur de submersion marine et/ou d'érosion côtière. La prise en compte de ces risques et la réflexion autour de la mise en place de mesures d'adaptation pour certains sites et équipements vieillissants ou à risque, et considérés comme structurants pour le territoire, sont donc indispensables (sécurisation de certains ports, réaménagements, ouvrages de protection, etc.) (cf. EIE, 3.1.1).

Enfin, le littoral concentre une grande diversité d'usages et d'enjeux (économiques, d'aménagement, environnementaux...), et constitue un espace convoité et limité, sur terre comme en mer. Le développement et la diversification des activités et usages posent des problématiques de partage de l'espace et créent des situations de concurrence, pouvant aller jusqu'à générer localement des conflits d'usages. On observe ainsi une augmentation récente de ces conflits sur les espaces littoraux et maritimes entre :

- Des usages résidentiels, économiques, agricoles et récréatifs sur le littoral ;
- Des activités de conchyliculture, nautisme et plaisance, sur l'espace maritime.

La croissance significative des activités de nautisme et de la fréquentation touristique dans le sud du territoire, notamment en Presqu'île de

Crozon, entraîne par exemple des conflits entre usagers ponctuels du littoral et résidents, ainsi que des phénomènes localisés et ponctuels de surfréquentation impactant l'environnement. Sur la façade nord et la rade de Brest, c'est surtout le partage de l'espace maritime entre les activités économiques (de conchyliculture par exemple) et les activités récréatives (tourisme littoral, nautisme...) qui génère des difficultés, soulignant l'enjeu d'une meilleure identification des activités prioritaires et de la vocation des différents secteurs littoraux et marins du territoire.

Ces conflits d'usages liés à un manque d'espace à terre des activités liées à la mer renvoient à la question des choix d'aménagement dans les quelques rares espaces où le développement de ces activités est possible, et à de nécessaires arbitrages entre celles-ci.

2.1.3 La filière agricole et agroalimentaire : une place historiquement importante et de nombreux enjeux

Le rôle économique de la filière agri-agro sur le Pays de Brest

La surface agricole du pays de Brest est de près de 120 000 hectares, et la surface agricole utile représente 57 % de la surface totale du territoire.

On comptabilise plus de 2 000 exploitations, d'une taille moyenne de 66,3 hectares, supérieure à la moyenne bretonne (autour de 63,9 hectares). Parmi ces exploitations, plus de 10 %, soit plus de 250, sont labellisées en bio (2023), pour une surface totale d'environ 9 000 hectares.

La filière agricole et agroalimentaire représente ainsi sur le territoire un secteur économique important, employant plus de 14 100 personnes, soit 8 % de l'emploi du Pays de Brest (ratio cependant inférieur à celui constaté ailleurs en Bretagne, autour de 12 %). Environ 45 % des emplois agricoles concernent la filière agricole, dont 38 % sont des chefs d'exploitation. Parmi ces derniers, plus de 60 % pratiquent majoritairement une activité d'élevage. 34 % des salariés agricoles travaillent dans la culture légumière, une filière génératrice en besoin de main d'œuvre, notamment dans les serres.

Les activités agricoles concernent des productions variées, bien que dominées par l'élevage laitier en nombre d'exploitations. Le territoire se démarque par une spécialisation en élevage porcin à 29 % (contre 18 % en moyenne bretonne). L'activité légumière est également plus présente par rapport à la moyenne régionale (17 % des exploitations du pays de Brest contre 12 % en Bretagne). Les cultures céréalières et de fruits, ainsi que les élevages de volailles, complètent le tableau des principales filières locales.

Plusieurs AOP sont produites sur le territoire : l'oignon de Roscoff, le cidre Pommeau de Bretagne et le cidre de Cornouaille. Le Pays de Brest s'inscrit également dans plusieurs IGP (Indication Géographique Protégée) : IGP Cidre de Bretagne, IGP Volailles fermières de Bretagne, IGP farine de Blé Noir de Bretagne...

À l'échelle du Pays, l'agroalimentaire représente plus de la moitié de l'emploi de la filière (55 %). Ces entreprises transforment, valorisent et commercialisent les productions locales et jouent un rôle dans l'alimentation des habitants du Pays de Brest et plus largement de toute la France. Plusieurs groupes structurants sont présents sur le territoire : la coopérative Even est le premier employeur de la filière avec plus de 2 100 salariés ; par ailleurs, Eureden, la Sill, France Poultry ou encore Le Saint participent pleinement au rayonnement économique du territoire au niveau national, voire au-delà.

Dans le même temps, une offre en circuits courts est présente sur le territoire à travers des

magasins de producteurs, des points de vente directe à la ferme, des AMAP, etc.

On note, également, le développement de la production énergétique qui semble devenir un axe important de diversification agricole et de compétitivité pour le futur : cogénération, méthanisation, photovoltaïque, développement du bois-énergie, etc. (cf. EIE, 2.3.2).

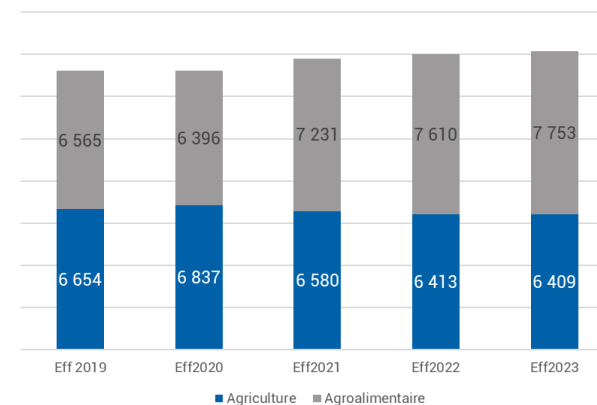


Figure 71 : Nombre d'emplois de la filière agri-agro dans le Pays de Brest entre 2019 et 2023 (source : MSA, Urssaf, traitement : ADEUPa)

Un rôle d'aménagement des territoires et des paysages

Les activités agricoles participent de manière notable à la structuration et à l'entretien des paysages du territoire, puisqu'elles occupent 63 % de l'espace terrestre (cf. Analyse de la consommation foncière et EIE, 2.1).

Le parcellaire agricole est configuré et valorisé de façon hétérogène sur le territoire en lien, notamment, avec la géologie et la géomorphologie du territoire, la nature des sols et les conditions climatiques présentes sur le territoire (cf. EIE, 1.1) :

- A la pointe nord du Pays de Brest, dans le Léon légumier, la présence de sols limoneux, de marécages et d'une frange littorale composée de cordons dunaires a permis le développement du maraîchage et de la culture de légumes de plein champ ;
- Le centre du Pays, ouvert et peu vallonné, avec un bocage peu présent, est une zone d'agriculture conventionnelle ;
- Les marches de l'Arrée, au sud et à l'est du territoire, davantage vallonnées et protégées des vents, plus boisées, et avec une couverture bocagère plus dense qu'au nord, présentent une plus grande concentration de polyculture-élevage (lait, porc).
- La production de légumes sous serres est centrée principalement sur les communes de Guipavas et de Plougastel-Daoulas.

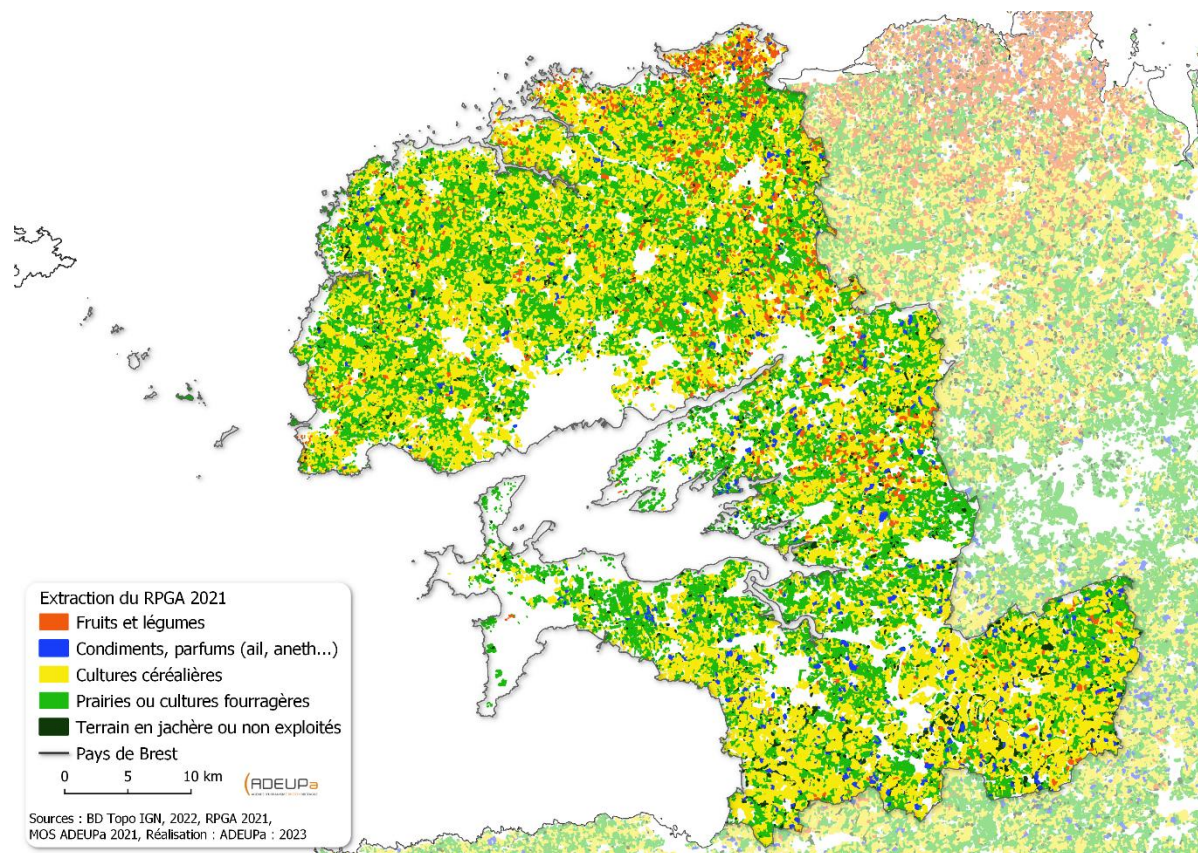


Figure 72 : Grands types d'occupation des terres agricoles sur le Pays de Brest (source : RGPA 2021, Etude des filières agri-agro du Finistère, ADEUPa, 2023)

Une filière qui fait face à des problématiques

Ces activités historiques font aujourd'hui face à des enjeux multiples impactant fortement l'ensemble des filières :

➤ *Le vieillissement de la population agricole et le renouvellement des générations*

Le renouvellement des générations et l'installation de nouveaux exploitants est, comme ailleurs en France, une problématique très importante dans le secteur agricole. Sur le Pays de Brest, plus 40 % des chefs d'exploitations ont plus de 55 ans en 2023, et le taux de reprise des installations est proche de 1 sur 4 ou 5 seulement, notamment dans l'élevage (source : MSA). Le secteur fait donc face à un important enjeu de regain d'attractivité des activités et des métiers, tant pour les installations-transmissions que pour le recrutement de main-d'œuvre agricole et saisonnière.

➤ *Les difficultés financières de certains producteurs*

Certains producteurs font face à des difficultés financières importantes : 18 % des ménages agricoles sont sous le seuil de pauvreté en Bretagne, soit 8 points de plus que l'ensemble des ménages. Or, la question de la sécurisation du revenu des agriculteurs nécessite de garantir la rentabilité de l'activité, intégrer et accompagner les évolutions sociétales et environnementales, et favoriser l'attractivité des activités et des métiers.

➤ *Des phénomènes de remembrements et de morcellement des terres*

Les activités agricoles du territoire s'illustrent également par un modèle de polyculture-élevage entraînant une grande variété interannuelle des pratiques agricoles sur les terres. Ces dernières sont ainsi alternativement cultivées, laissées en repos ou pâturées. Ce modèle est aujourd'hui doublement impacté par un recul des activités d'élevage, notamment dû à des difficultés économiques importantes traversées par ces filières, mais aussi par la fusion d'exploitations à la suite de départs en retraite et des non-remplacements. Ces agrandissements entraînent souvent un remembrement du parcellaire agricole, notamment dans le cadre de cultures céréalières, avec des arasements de linéaires bocagers afin de constituer des parcelles plus grandes, ou au contraire un abandon des parcelles les plus petites, difficiles d'accès ou présentant des problématiques de pentes, de plus faible rentabilité, etc. Ce phénomène conduit à des enrichissements et à de la déprise agricole, notamment sur la Presqu'île de Crozon et la CCPCP.

L'évolution du parcellaire agricole, les remembrements et les partages successifs de l'espace agricole utile ont également entraîné un important morcellement des terres agricoles. Les exploitations situées dans le Pays de Brest sont concernées par ce phénomène : 5,6 km, en moyenne à vol d'oiseau, sont nécessaires pour relier le siège de l'exploitation et la parcelle la plus éloignée, contre moins de 5 km au niveau

régional. Cette distance en utilisant le réseau routier est parfois multipliée par deux. Cette situation engendre des difficultés de déplacement pour les professionnels du secteur, une augmentation des coûts d'exploitation, du fait des dépenses en carburant pour les engins, et un accroissement des conflits d'usages, liés au trafic de machines agricoles sur les routes.

➤ *La réduction des surfaces agricoles*

Les espaces agricoles représentent le principal fournisseur d'espaces pour les nouvelles opérations d'urbanisme (environ 85 %), et connaissent de ce fait un grignotage important depuis les années 1970, sous l'effet de l'étalement urbain (cf. Analyse de la consommation foncière et EIE, 2.1). Outre cette réduction des surfaces agricoles du fait du développement de l'habitat, de l'économie, des équipements et des infrastructures, les terres arables sont également artificialisées de manière significative par la construction et l'extension des bâtiments agricoles eux-mêmes. Celles-ci sont ainsi responsables de près de 20 % de l'ensemble de l'artificialisation connue par le Pays de Brest entre 2011 et 2021, et le développement des activités sous serres représente un quart de l'artificialisation sur la période (principalement de tomates au nord de l'Elorn, de fraises au sud). La préservation des terres agricoles et de l'offre foncière, et l'amélioration de cette dernière, constitue donc un enjeu pour le territoire en vue d'assurer et anticiper sa capacité de production agricole.

➤ *La conciliation entre production agricole et transition écologique*

Les filières agricoles et agroalimentaires du Pays de Brest s'inscrivent dans un double enjeu : elles participent à l'effort de souveraineté alimentaire au niveau national, et à l'alimentation des populations au niveau local.

Elles sont dépendantes de la qualité et de la disponibilité des ressources naturelles du territoire, mais ont des impacts sur celles-ci. On peut citer, notamment, des impacts concernant la qualité des eaux (cf.EIE, 2.2), la biodiversité, les émissions des GES, les paysages. A ce titre, la conciliation entre production agricole et transition écologique constitue un enjeu pour le territoire.

Par ailleurs, la prise de conscience des enjeux environnementaux et sanitaires (suite notamment à la pandémie de la COVID-19) a conduit à une évolution des modes de consommation de la part d'habitant.e.s qui recherchent de plus en plus des aliments produits localement et de façon durable. Par ailleurs, la loi EGalim vise, notamment, à favoriser une alimentation durable pour tous, à limiter le gaspillage alimentaire et à rémunérer justement les producteurs. Dans ce cadre, les Projets Alimentaires de Territoire (PAT) se sont développés afin de répondre aux enjeux environnementaux, sanitaires, et au souhait de plus en plus d'habitants du territoire de disposer d'une alimentation locale et de qualité. Sur le Pays de Brest, 4 PAT sont aujourd'hui reconnus et mettent en œuvre des actions en faveur d'une agriculture et une alimentation durables : les PAT

de Brest Métropole, de la CCPCAM, de Plouguerneau et du Parc Naturel régional d'Armorique (voir, à ce sujet, le portail du réseau national des PAT : france-pat.fr).



Figure 73 : Terres agricoles à Plouguerneau (crédits : Syndicat mixte des eaux du Bas Léon)

2.1.4 La filière tourisme : des atouts et des enjeux de préservation

De nombreux sites touristiques et naturels en Pays de Brest

On estime à plus de 2 millions le nombre de touristes d'agrément sur l'année 2022 dans Brest Terres Océanes⁷ (BTO, territoire du Pays de Brest plus Ouessant), représentant près de 550,8 millions d'euros de consommation. Les séjours dans BTO se répartissent sur l'ensemble de l'année : la fréquentation en 2022 s'est en effet révélée relativement équilibrée entre le cœur de saison, les bords de saison (entre avril et juin et le mois de septembre) et le hors-saison, rassemblant respectivement 30 %, 33 % et 37 % des séjours. Le nombre de séjours en hors saison a doublé entre 2016 et 2022.

Le Pays de Brest présente de nombreux atouts pour son attractivité touristique : l'océan omniprésent et ses phares, plages et falaises, les paysages littoraux, notamment de la rade de Brest, et les paysages de son arrière-Pays, partagé entre espaces ruraux et tissus de bourgs anciens, ainsi qu'un patrimoine bâti tout aussi varié à découvrir (cf. voir l'EIE, 1.3). Le territoire représente ainsi une destination « nature » et patrimoniale, sans oublier un tourisme d'affaires caractéristique des espaces urbanisés, principalement sur la métropole et Landerneau.

Le Pays profite également d'équipements structurants, comme les Capucins, Océanopolis (1^{er} équipement breton en termes de nombre d'entrées payantes), l'Arena, la scène nationale du Quartz ou encore le téléphérique sur Brest métropole, la « Récré des 3 curés » à Milizac-Guipronvel, l'Abbaye de Daoulas ou le Fonds Hélène et Édouard Leclerc à Landerneau, ainsi que d'événements qui rayonnent largement : les festivals de musique annuels du « Bout du monde » à Crozon, de la « Fête du Bruit » à Landerneau, des « Petites Folies » à Lampaul-Plouarzel, le festival du film court européen à Brest ou encore les fêtes maritimes tous les 4 ans en rade Brest, etc.

Le Pays de Brest attire ainsi de nombreux touristes, venant principalement des autres régions françaises, les touristes nationaux représentant les trois quarts des nuitées enregistrées sur le territoire. Depuis 2016, la part des touristes étrangers a augmenté : ils représentaient 13 % des nuitées en 2016, contre 24 % en 2022.

Ces atouts touristiques sont mis en avant par les structures locales telles que BTO, animant la destination touristique, ou encore les offices de tourisme communautaires, ainsi qu'au travers des guides touristiques et des réseaux sociaux.

Le tourisme dans le Pays de Brest est encouragé par des prix relativement attractifs comparativement au reste de la France. Également, le territoire constitue une destination

française attractive qui peut répondre aux attentes d'une part de la population française (et européenne) souhaitant privilégier des destinations touristiques accessibles par le train plutôt que par l'avion, dans une démarche de « tourisme plus durable ».

Une offre d'hébergements touristiques insuffisamment développée

Sur l'ensemble de l'année 2023, plus de 14,5 millions de nuitées ont été estimées dans le Pays de Brest, ce volume est globalement stable par rapport à 2022. Les touristes français hors-finistériens représentent environ 58 % de ces nuitées. Les touristes internationaux représentent environ un quart de ce volume. Une part de marché qui a tendance à se renforcer ces dernières années.

Cependant, l'offre d'hébergements marchands touristiques apparaît insuffisamment développée dans le Pays de Brest, notamment sur les zones du rétro-littoral, et les hébergements existants sont trop peu qualitatifs sur la façade littorale. La montée en gamme des hôtels présents dans la métropole est d'ailleurs perceptible.

Par ailleurs, une mutation profonde de l'offre d'hébergement dans le Pays de Brest est en cours : les logements meublés proposés en locations saisonnières (types "AirBnB" et "Abitel", par exemple) sont en forte croissance, alors que les hébergements touristiques classiques tels

⁷ Source : enquête reflet 2022, CRT Bretagne

que les campings, villages vacances et auberges de jeunesse et centres sportifs sont en baisse.

On constate ainsi une hausse de près de 80 % de l'offre de meublés sur les plateformes dans BTO en moyenne sur le cœur de la saison touristique (d'avril à septembre) entre 2019 et 2024⁸, et le nombre de jours de location réservés dans les logements entiers Airbnb, Aritel et Booking dans BTO a augmenté de plus de 80 % entre 2019 et 2023⁹. Le nombre de lits en hébergements marchands a quant à lui reculé de 10 % entre 2014 et 2024 (mais la capacité d'accueil en hôtels a augmenté de 10 %).

Cette évolution profite aux plateformes de locations, qui ne créent pas ou peu d'emplois locaux et impactent directement, sur le plan économique, les équipements « professionnels » classiques de ce secteur.

Également, elle entraîne par endroits des déséquilibres sur le marché locatif et une pression supplémentaire sur l'offre de logements, notamment pour les populations cherchant à se loger à l'année sur le territoire, et pour les saisonniers (ce qui peut entraîner des difficultés de recrutement). Ainsi, si le taux de résidences secondaires à l'échelle du Pays de Brest est d'environ 10 % en 2021, il cache d'importantes disparités entre intercommunalités et au sein même des intercommunalités : il atteint ainsi près de 33 % sur la CCPCAM, près de 20 % dans la CCPI et autour de 15 % sur la CCPCP et la CLCL. Dans certaines communes, avec par exemple Molène,

Saint-Nic ou Roscanvel, il dépasse même 50 % voire 60 % du parc de logements (cf. 1.2.1)

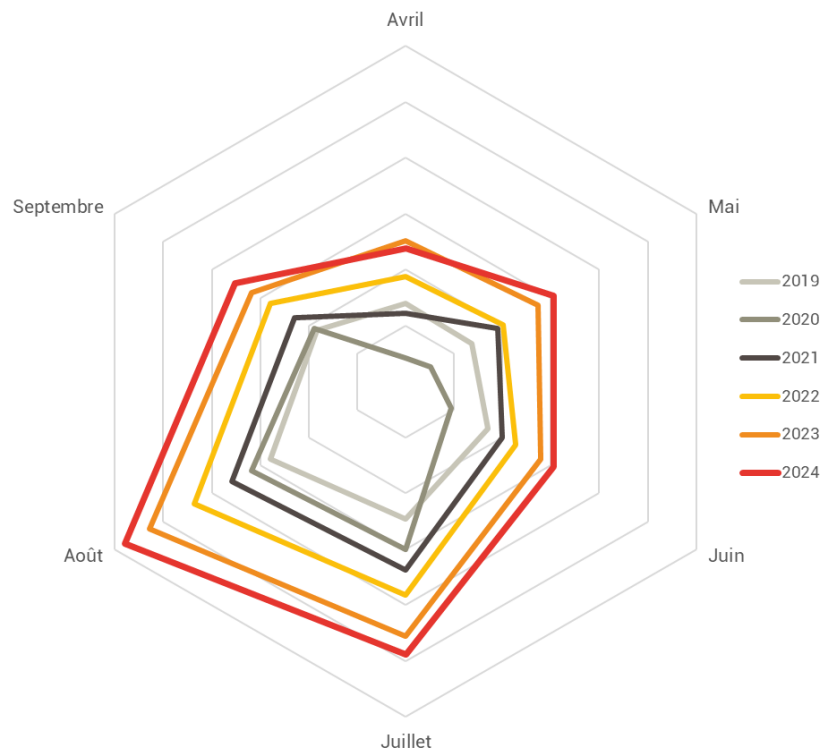


Figure 74 : Nombre de jours de location réservés dans les logements entiers Airbnb, Aritel et Booking dans Brest terres océanes (source : Observatoire Mutualisé du Locatif, France tourisme observation, traitement : ADEUPa)

⁸ Source : lighthouse, partenariat CRT Bretagne

⁹ Source : Observatoire Mutualisé du Locatif, France tourisme observation

Les enjeux d'un développement durable du tourisme dans le Pays de Brest

Selon une enquête du Comité régional du tourisme Bretagne (enquêtes REFLET 2016 et 2022), la nature, les paysages et le littoral sont les principales raisons qui ont motivé le choix d'un séjour dans Brest terres océanes dans 75 % des réponses (contre 67 % en moyenne au niveau régional). La promenade et la randonnée pédestre sont les activités de loisir et sportive les plus plébiscitées par les touristes. En ce sens, la préservation des sites touristiques et des espaces naturels constitue un enjeu pour le Pays de Brest.

La fréquentation touristique est concentrée sur le littoral et certains espaces particulièrement attractifs, situés au sud, comme en Presqu'île de Crozon par exemple. Cela pose localement des problèmes de surfréquentation (liée parfois à une forte mise en avant de certains sites sur les réseaux sociaux, aux conséquences pouvant être fortes sur l'environnement). Le contexte d'aggravation des risques côtiers, notamment de recul du trait de côte et de submersion marine, dû à l'élévation du niveau de la mer, tend également à exacerber ces impacts (cf. EIE, 3.1.1).

Par ailleurs, en 2023, le port de Brest a vu débarquer plus de 26 000 passagers, soit presque 3 fois plus qu'en 2015, ce qui peut avoir des conséquences en termes de surfréquentation, mais aussi de pollution (des eaux, atmosphérique, liée à la hausse du nombre de bateaux de croisières).

La fréquentation touristique peut également impacter la disponibilité et la qualité de la ressource en eau (eau potable, eau à traiter - rejets, assainissement), notamment l'été.

Il existe également un enjeu à diversifier l'attractivité touristique, aujourd'hui essentiellement tournée vers le tourisme littoral et le tourisme du sud, en faveur du développement d'un tourisme tourné vers les terres et l'arrière-pays, encore relativement peu développé. Cela va de pair avec un enjeu de mobilité entre les sites touristiques : développement des liaisons en transports en commun ou itinéraires cyclables et piétons entre sites touristiques et ports, bourg, lieux de commerces et services, etc. De plus, l'itinérance pédestre et à vélo est une pratique touristique en augmentation ces dernières années, et un accompagnement de cette pratique pourrait être envisagé (amélioration des connexions des sentiers de grande randonnées et des dentiers de promenades et randonnées, des vélos routes...).

Par ailleurs, le développement de la fréquentation touristique sur le littoral, de la baignade et des pratiques de nautisme tend à entraîner une hausse des conflits d'usages et des risques pour les pratiquants et/ou pour l'environnement, notamment lorsque ces espaces présentent des caractéristiques dangereuses (courants, rochers...) ou se retrouvent saturés alors qu'ils sont peu équipés en dispositifs et politiques de gestion et de ramassage des déchets. Également, la disponibilité d'une ressource en eau de qualité est nécessaire à la mise en œuvre d'activités de tourisme et nautiques (cf. EIE, 2.2).

2.1.5 Les autres filières présentes sur le territoire

L'industrie : un secteur qui se réinvente

Les emplois dans le secteur industriel dans le Pays de Brest représentent 19 542 emplois, soit 11 % de l'emploi total, équivalente à la moyenne nationale (12 % moyenne France). L'évolution du taux d'emploi dans le secteur industriel a été plus favorable dans la CLCL et la CAPLD.

Parmi les emplois du secteur industriel, plus de la moitié concernent la branche de la métallurgie, notamment dans des secteurs caractéristiques de l'économie du territoire, tournée vers l'économie bleue et les filières agricole et agro-alimentaire (naval, défense, machinisme agricole, également spatial).

Les activités industrielles du Pays de Brest sont diversifiées, avec un fort effet d'entraînement au niveau local. Le secteur présente une forte résilience en local et crée des emplois ces dernières années (+700 emplois entre 2015 et 2021, source Insee, RP).

Par ailleurs, les entreprises industrielles du territoire apparaissent engagées dans l'innovation et l'industrie verte, comme le montre l'émergence d'activités basées sur l'exploitation des ressources locales, les énergies renouvelables ou sur la valorisation des déchets (Valouest pour la menuiserie, MeGO pour les filtres de cigarettes, Fil&Fab pour les filets de pêche, etc.).

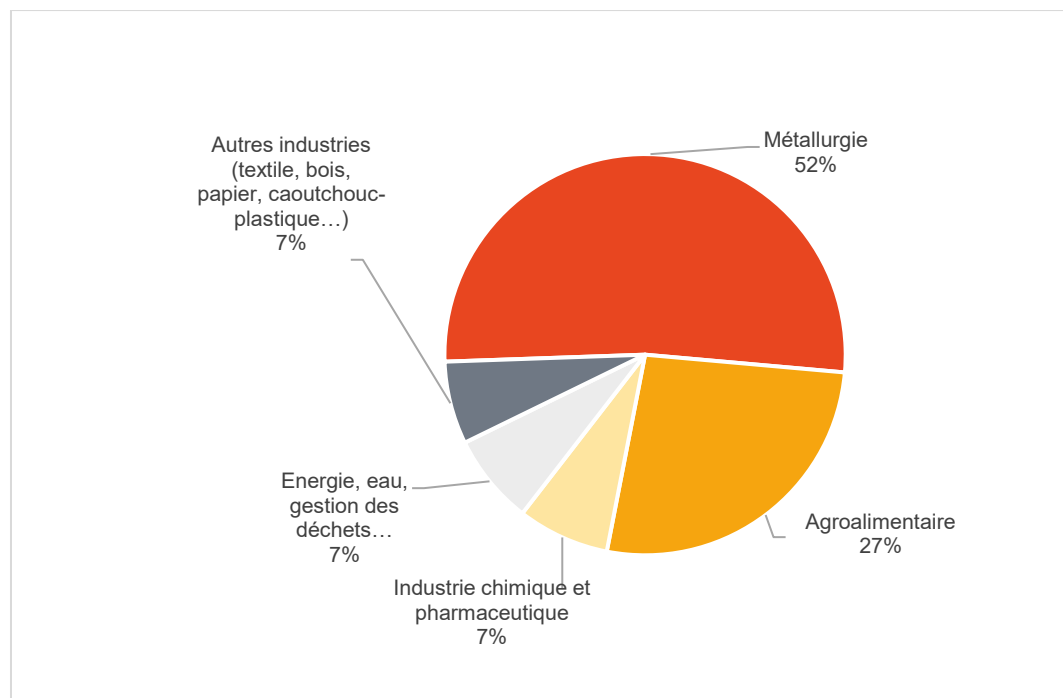


Figure 75 : Part des emplois dans l'industrie dans le Pays de Brest, 2021

Le secteur de la construction

Le secteur de la construction dans le Pays de Brest représente 6,2 % de l'emploi total du territoire (soit 10 998 emplois), équivalent à la moyenne en France, constitué d'une diversité d'acteurs : des majors, des PME, et une multitude de TPE. La part de TPE s'est accentuée avec, notamment, l'installation de nombreux salariés sous un statut d'autoentrepreneurs.

Il s'agit d'un secteur en croissance depuis 2016, en volume d'établissements et d'emplois, qui a globalement mieux absorbé la période de crise liée à la Covid-19, mais qui présente aujourd'hui plusieurs inquiétudes :

- Certains espaces du territoire sont sous-dotés en professionnels du BTP, notamment dans la CCPCAM et la CCPCP, avec des conséquences sur les coûts et les délais d'intervention ;
- Le secteur est sensible à la volatilité des prix et dépend d'approvisionnements extérieurs qui peuvent être impactés par des événements géopolitiques. La hausse des prix des matériaux, dans un contexte inflationniste, se répercute donc sur les prix auprès des consommateurs et des acteurs de la commande publique ;
- Ce secteur présente des besoins en compétences plus approfondis (maquette numérique, nouveaux matériaux, rénovation énergétique), qui nécessitent un besoin régulier de renouvellement de l'appareil de production et de nouvelles compétences en interne ;

- Des difficultés de recrutement et de transmissions d'entreprises persistent et sont liées, notamment, à un manque d'attractivité de certains métiers de la construction.

Les professionnels de la construction sont les acteurs du quotidien dans la construction et la rénovation des logements des habitants, et des équipements et infrastructures du territoire. En ce sens, le secteur de la construction présente des enjeux importants pour les transitions sociales et environnementales.

En effet, la mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette (ZAN), fixé par la loi Climat et Résilience, va induire une transformation progressive dans la façon de produire des logements et locaux d'activités. En ce sens, le secteur de la construction constitue une filière support à la mise en œuvre du ZAN, à travers la réalisation d'opérations de renouvellement urbain, de réhabilitation, de rénovation énergétique, d'adaptation aux évolutions sociales, etc.

Par ailleurs, le BTP à l'échelle régionale génère près des $\frac{3}{4}$ des déchets produits en Bretagne, selon la cellule économique de Bretagne. Ce secteur a donc un rôle à jouer dans la valorisation des ressources locales, l'éco-conception, le renforcement des démarches d'économie circulaire, et la limitation de son empreinte carbone (matériaux utilisés, gestion des déchets, etc.).

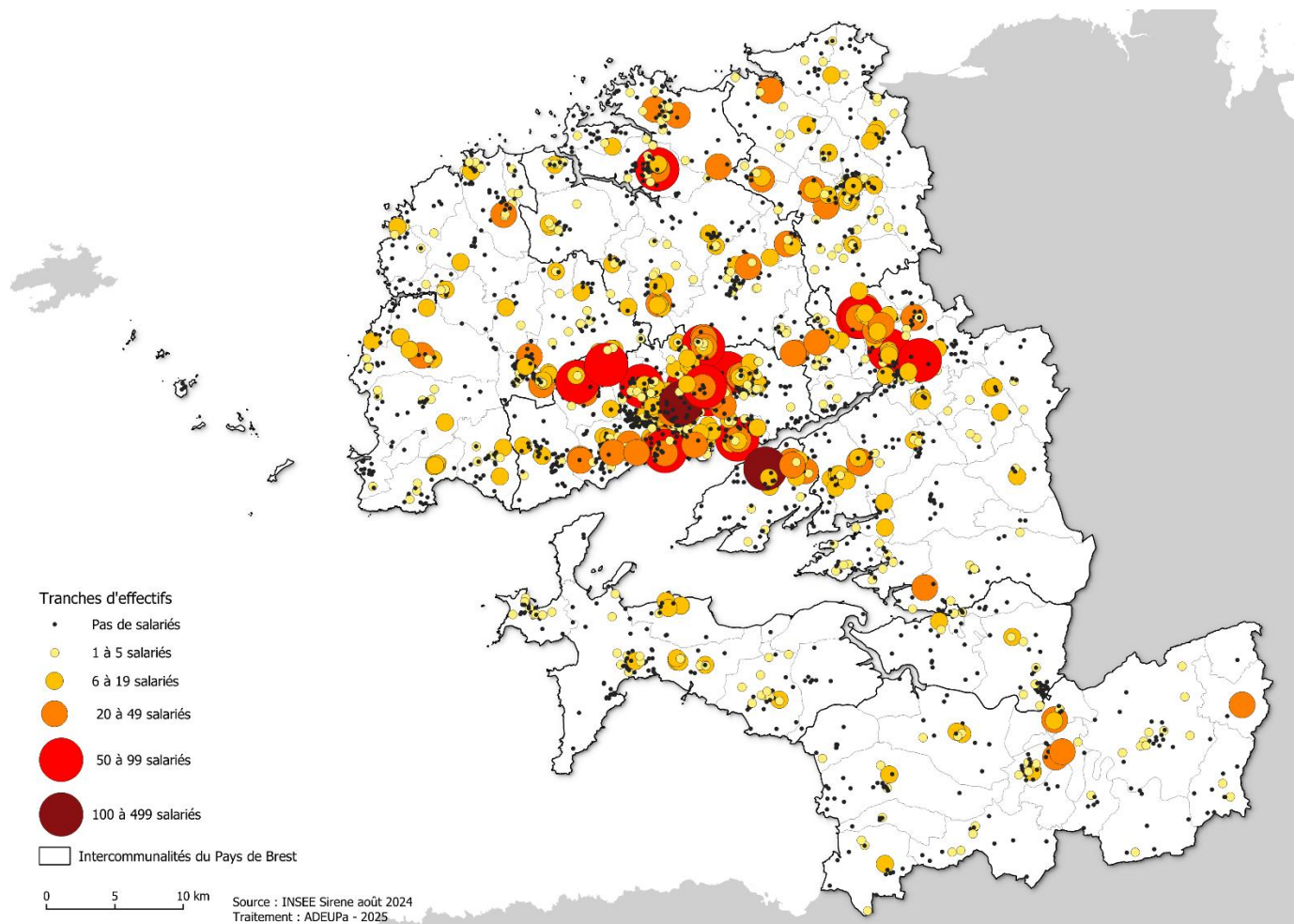


Figure 76 : Part de l'emploi salarié privé dans la construction dans le Pays de Brest en 2023

Le commerce : un secteur dynamique, participant à la qualité de vie mais sujet à d'importantes évolutions

Constats sur l'évolution des modes de consommation

- **La culture de l'instantanéité** : l'uberisation de l'économie, avec une culture du service « partout, tout le temps », permise par la digitalisation et la libéralisation de l'économie.
- **Un essor des ventes en ligne et des livraisons à domicile** : des pratiques déjà à l'œuvre depuis de nombreuses années qui se sont nettement accentuées au moment de la crise sanitaire et qui se sont généralisées dans la population.
- **Des besoins accrus en termes de logistique**, accompagnés de réflexions sur la logistique durable, la problématique du « dernier kilomètre », etc.
- **Un clivage croissant dans les façons de consommer** : d'une part, des consommateurs qui recherchent des produits locaux et de qualité, sensibles aux questions environnementales ; d'autre part des consommateurs à la recherche de prix bas, dans un contexte d'inflation et de pouvoir d'achat en baisse.
- **Un développement de la 2nde main** : à travers des recycleries et ressourceries.
- **Des pratiques de consommation qui évoluent d'un point de vue spatial** : exemple de l'impact du télétravail sur les pôles de proximité et a contrario, une activité dans les polarités d'emplois en recul.
- **Des nouveaux modes de consommation qui amènent à repenser l'aménagement du territoire** : avenir des Zones d'Activités Economiques (ZAE), réduction des commerces pensés sur le modèle du « showroom », emprises foncières liées aux plateformes de logistique, etc.

Les activités commerciales constituent un secteur économique important (concernant près d'un emploi sur 5 dans l'économie française) et sont aussi un facteur de bon fonctionnement d'un territoire, car elles permettent aux populations de trouver les biens et services dont elles ont besoin de manière quotidienne (alimentaire par exemple) ou ponctuelle (aménagement de la maison, prêt-à-porter, services bancaires ou d'assurance, etc.).

Dans le Pays de Brest, les activités commerciales concentrent une part encore plus importante de l'emploi privé qu'au niveau national (27,4 %, soit 26 490 emplois en 2023, dans plus de 3 700 établissements employeurs). Ces activités s'organisent autour de différents secteurs, dont l'ordre d'importance en termes de salariés correspond sur le Pays de Brest aux tendances nationales. Les deux principaux secteurs employeurs sont l'alimentaire (28 % des emplois) et l'hôtellerie - restauration (22 %). Viennent ensuite les activités de vente et de réparation d'automobiles et de motocycles, le domaine de la santé, beauté et hygiène, et enfin les équipements de la maison (chacun de ces secteurs représentant en moyenne entre 10 et 12 % des emplois liés au commerce). D'autres activités comme le prêt-à-porter, la culture ou les loisirs sont plus marginales dans l'emploi commercial, mais jouent un rôle essentiel dans l'attractivité des pôles commerciaux, particulièrement des centres-villes.

Les deux tiers des emplois commerciaux du Pays se situent dans la métropole, espace générant également plus de 60 % du chiffre d'affaires des commerces (1 563 M€ sur un total de 2 464 M€ en 2021). La répartition de ces chiffres d'affaires correspond d'ailleurs sensiblement aux poids démographiques et économiques des EPCI, la CCPI et la CAPLD apparaissant ensuite (avec respectivement 10 et 9 % du chiffre d'affaires des commerces du territoire) avant la CCPA, la CLCL, la CCPCP et la CCPCAM (représentant entre 5 et 4 % chacun).

Sur le plan tendanciel, les activités commerciales se développent, avec une hausse des effectifs salariés de 16 % constatée entre 2013 et 2023, représentant 3 650 emplois supplémentaires. De la même manière que sur la répartition du chiffre d'affaires, la croissance de ce secteur suit la tendance des dynamiques démographiques des EPCI (avec une croissance plus forte sur les territoires connaissant une hausse de la population). Seule la CCPCAM enregistre sur cette même période un recul de l'emploi commercial de -6,4 %.

L'hôtellerie-bar-restauration et les commerces alimentaires représentent très clairement les principaux moteurs de cette croissance sur le territoire, en concentrant 9 des nouveaux emplois créés sur 10 (situation similaire à la tendance nationale), principalement dans la restauration rapide, les commerces spécialisés, les supermarchés, et les commerces d'alimentation générale.

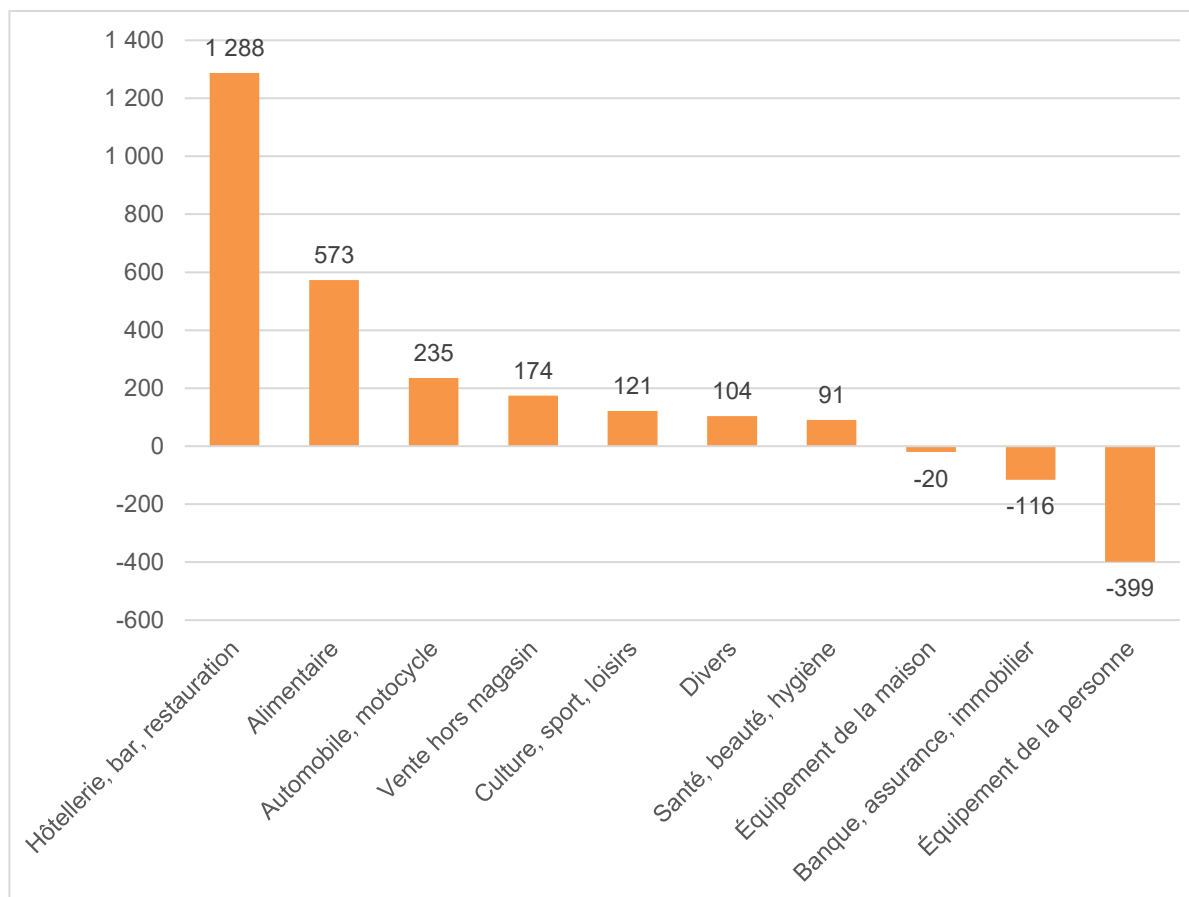


Figure 77 : Evolution des emplois commerciaux par secteur d'activité dans le Pays de Brest entre 2012 et 2021 (source : Urssaf / ACOSS, traitement : ADEUPa)

De manière globale, l'évolution en termes d'effectifs salariés et du nombre d'enseignes des différentes composantes du secteur commercial suit également les mêmes tendances qu'au niveau national. Si les types de commerces et services commerciaux nécessitant un passage obligatoire dans des magasins « physiques » (comme les garages automobiles par exemple) ou pour lesquels une « expérience client » est jugée nécessaire (articles et outils de bricolage, monde de l'optique...) se développent ou se maintiennent, les secteurs dont les activités sont plus facilement dématérialisables ou remplaçables par des applications informatiques ou par du e-commerce enregistrent une baisse notable. Sur le territoire, c'est notamment le cas pour les activités liées au secteur bancaire, aux assurances et à l'immobilier, ainsi qu'à l'équipement de la personne (notamment le prêt-à-porter ou la vente de chaussures) dont le nombre de points de vente recule de manière visible sur la dernière période.

La forte pénétration du commerce en ligne dans ces secteurs commerciaux représente une évolution significative des pratiques commerciales (cf. encart « Constats sur l'évolution des modes de consommation »). Conséquence directe de l'évolution des modes de vie et indirecte des restrictions de déplacements et des confinements dans le cadre de l'épidémie de la COVID-19, l'essor du e-commerce s'est encore accéléré. Cette croissance s'observe à la fois en termes de diversification des biens concernés qu'en typologie de consommateurs, la pratique s'étant aujourd'hui très largement

diffusée dans toutes les strates de la population, y compris les personnes âgées.

Sur le plan de l'aménagement, il en résulte une régression du nombre de magasins dans les secteurs les plus concernés. L'inflation affectant directement le pouvoir d'achat des ménages a également participé de l'augmentation du nombre de cellules commerciales vides dans les centralités. En revanche, les besoins en logistique commerciale liée à la vente en ligne se sont multipliés (livraison de colis à domicile, dispositifs de colis, dark-stores, etc. cf. ci-dessous sur les activités de transport et de logistique).

Parallèlement à ces évolutions, le développement des grandes surfaces, principalement localisées dans les Sites d'implantation périphériques (SIP), enregistre également une tendance à la diminution. La moyenne des m² autorisés en CDAC est ainsi passée de 16 308 m² par an entre 2011 et 2017 à 5 824 m² par an entre 2018 et 2022, soit une trajectoire quasiment divisée par 3. Ces projets ont principalement été portés en opérations de densification, de division parcellaire, d'utilisation de bâtis vacants, de friches, d'extension de bâtiments, ou de démolition/reconstruction.

Ce développement tend à se concentrer dans les ECP les plus importants du Pays, en accord avec les dispositions du précédent SCoT, venant conforter les polarités existantes et traduisant la recherche d'une protection des commerces de proximité ainsi que d'une complémentarité entre l'offre en petits commerces, dans les centres, et

celles de commerces plus importants et plus spécialisés dans les périphéries.

Également, conséquence des dispositions d'urbanisme issues des deux SCoT du Pays de Brest précédents et des PLUi mis en place, plusieurs travaux sur l'aménagement des projets ont été mis en place concernant, notamment :

- L'accessibilité des sites : desserte de transport en commun, mise en place de cheminements pour modes actifs, etc. ;
- La production d'énergie : installation de panneaux PV sur certains projets ;
- La récupération et l'usage des eaux pluviales, rendue obligatoire sur les projets de plus de 1000 m².

De manière générale, le taux de vacance des locaux destinés aux activités commerciales apparaît faible dans le Pays de Brest, notamment dans les grandes cellules commerciales en périphérie. En centre-ville et en centre-bourg, la vacance de petits commerces a eu tendance à diminuer ces dernières années, ce qui peut être lié à plusieurs facteurs :

- La mise en place de politiques publiques spécifiques afin de favoriser les commerces en centres-villes et centres-bourgs (programmes action cœur de ville, petites villes de demain...) ;
- Des consommateurs qui apprécient le retour à la convivialité dans les centres-villes après les confinements liés à la crise sanitaire et délaissent les ZAE ;
- Une multiplication des créations de commerces et services commerciaux avec un renouvellement de l'offre qui peut séduire

(notamment dans un contexte de post-covid) ;

- Une population vieillissante favorisant les commerces de proximité.

Néanmoins, la vacance commerciale en centre-ville et centre-bourg semble repartir à la hausse sur la période la plus récente. Ces tendances sont à suivre afin de déterminer si le mouvement de recul de la vacance observé sera pérenne dans un contexte inflationniste et de perte de pouvoir d'achat des ménages, et au regard des rapides et profondes évolutions des pratiques commerciales.

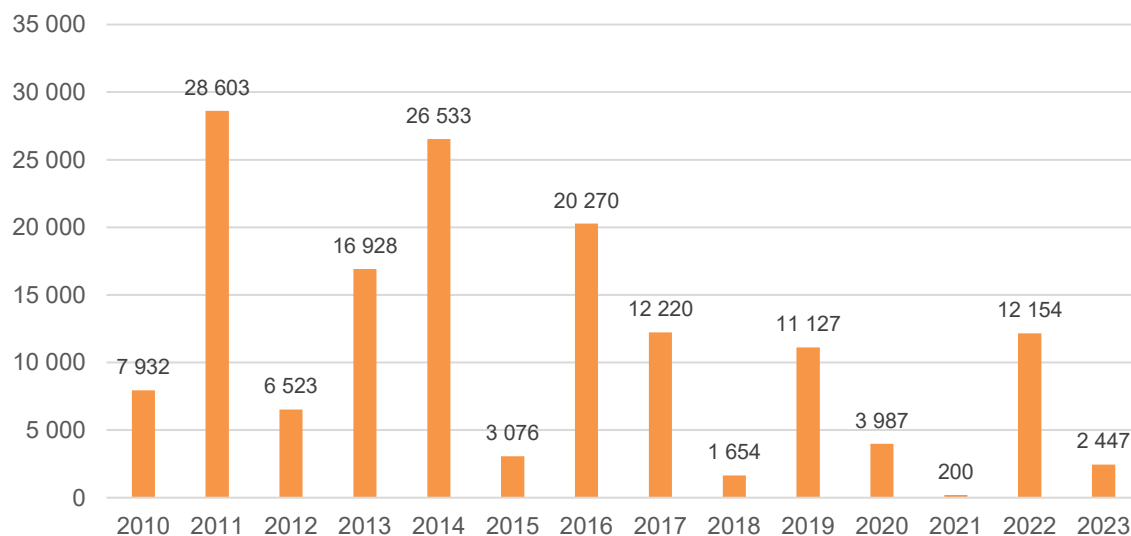


Figure 78 : Surfaces de vente accordées en CDAC entre 2010 et 2023 dans le Pays de Brest

Les activités de transport et de logistique : un secteur en développement, qui rencontre un fort dynamisme sous l'effet du e-commerce

Le sujet de la logistique revêt une dimension transversale qui vient interpeller différentes politiques et toucher diverses problématiques : celles des mobilités, de l'aménagement, du foncier, de la planification, du développement économique, ou encore de l'écologie urbaine.

Sur le Pays de Brest, les activités de logistique représentent un secteur économique important, employant plus de 4 269 personnes en 2021 (soit 4,3 % de l'emploi total).

Secteur en régression (en termes d'effectifs salariés) durant une dizaine d'années depuis la fin des années 2000, il connaît depuis 2019 un fort regain. Ce rebond économique s'est notamment accéléré du fait d'un développement important de la livraison de colis aux particuliers, en parallèle de la crise de la Covid-19 et de l'évolution des modes de vie et des façons de consommer (cf. encart « Constats sur l'évolution des modes de consommation »).

Les activités de transport et de logistique regroupent diverses fonctions, qui sont vitales dans la vie quotidienne des entreprises pour produire, acheminer, commercialiser, distribuer, stocker, ainsi que dans celles des populations pour s'alimenter, se soigner, s'habiller, etc. Elles revêtent ainsi des formes et des échelles très

différentes : support à l'industrie (avec des entreprises telles que ALT, Idea...), messagerie (Districolis, Logistique air service...), logistique commerciale (avec des entreprises importantes comme Scarmor, jusqu'aux drives...) et activités de transporteurs / chargeurs (Khuene, Nagel...).

L'ensemble de ces formes de logistique constitue un maillon indispensable aux activités économiques du territoire, qu'elles soient industrielles, liées au secteur du bâtiment et des travaux publics ou commerciales. Ces dernières connaissent actuellement une évolution importante, du fait d'un développement significatif du e-commerce et de la diversification de ses applications :

- Livraison de colis aux particuliers, à domicile, au travail ou encore à destination de points-relais, de casiers de retraits. Les livraisons à destination des particuliers dans Brest métropole représentent ainsi environ 28 700 livraisons hebdomadaires ;
- Livraison de repas à domicile ou sur le lieu de travail, notamment sur la métropole.

Les activités de logistique commerciale se développent également en lien avec l'arrivée ou la diffusion plus importante de nouvelles pratiques commerciales, liées aux drives et aux distributeurs (de pain, de pizzas...) et aux consignes automatisées. Elles pourraient encore croître sous l'effet de l'implantation de nouvelles formes de commerces et d'activités de e-commerce (superettes automatiques, dark stores

ou dark kitchen¹⁰) déjà installées ailleurs. L'enjeu, concernant ce phénomène des « dark kitchen », vise à préserver la vocation réellement commerciale des locaux situés dans les centres-villes et centres-bourgs.

Ces différentes évolutions tendent à multiplier les besoins et les flux liés à la logistique commerciale, à la fois en ville, pour l'approvisionnement de l'ensemble de ces équipements et nouveaux commerces, ainsi qu'à la campagne, notamment en lien avec les activités de livraison de colis et de rechargement des distributeurs.

Le fort développement de ces activités pose ainsi de nouvelles contraintes en matière d'aménagement :

- Des besoins de mobilité importants pour des charges parfois très faibles, notamment dans la livraison de colis, avec des risques de passages multiples, en cas d'absence du client par exemple ;
- Des difficultés d'optimisation et de mutualisation des flux avec les activités classiques de logistique commerciale ou de logistique plus globale, assurant l'approvisionnement des entreprises et des commerces dits « traditionnels » ;
- Des besoins d'équipements et d'infrastructures pour organiser les livraisons

¹⁰ Commerces basés sur la livraison de produits commandés depuis une application en ligne. Ils sont constitués d'entrepôts fermés au public où s'effectue la préparation des commandes passées sur internet.

dans les espaces urbains (casiers, consignes, entrepôts urbains, bornes de recharge électrique, etc.) ;

- Une grande diversité d'acteurs assurant ces activités de logistique commerciale (sociétés spécialisées de livraison, professionnels assurant eux-mêmes le remplissage de leurs distributeurs de pain, entreprises travaillant avec des entrepreneurs pour la livraison de repas à domicile...) utilisant également une grande variété de vecteurs de livraison, du vélo au camion, avec des impacts sur l'ensemble des systèmes et infrastructures de déplacement ;
- Une multiplication des flux qui engendre des émissions de GES. Il s'agit d'une problématique particulière à l'échelle de la métropole, et notamment du centre-ville de Brest, dans le cadre de la mise en place à venir d'une zone à faible émission mobilités (ZFE-m). Dans ce cadre, les modèles de livraisons en points-relais et casiers apparaissent plus vertueux d'un point de vue des mobilités que la livraison directe à domicile, et répondent à la problématique du « dernier kilomètre » ;
- Des difficultés d'implantation de plateformes logistiques, en lien avec la situation géographique excentrée du Pays de Brest (cf. 1.1.1) et des problématiques de foncier disponible susceptible de les accueillir, dans un contexte de trajectoire ZAN.

La filière santé, un secteur indispensable à l'économie du territoire, qui connaît de fortes tensions

Avec 12,3 % de l'emploi total du Pays de Brest, la filière santé représente 21 667 emplois sur le territoire. A l'instar de la Défense, un emploi dans l'hôpital entraîne, statistiquement, la création d'un emploi dans l'économie locale.

La filière santé s'articule autour d'une multitude d'acteurs : le CHRU de Brest, qui constitue le 2^e employeur dans le Pays de Brest, l'Hôpital d'Instruction des Armées (HIA), les hôpitaux et cliniques locaux, les hébergements médico-sociaux, les professions libérales, les laboratoires de recherche (dont 4 unités Inserm), les entreprises innovantes dans le domaine de santé au croisement d'autres filières comme la mer, l'intelligence artificielle, etc. Ces équipements et services sont essentiels pour le Pays de Brest et les territoires environnants (notamment Quimper, Morlaix), jusqu'à une échelle départementale.

Ce secteur se caractérise par sa capacité à innover, notamment sur des marchés porteurs comme les technologies médicales, les biotechnologies et l'e-santé.

Il constitue un puissant levier d'attractivité pour le territoire :

- D'une part, auprès des étudiants (4 400), stagiaires, internes, libéraux, au regard des opportunités qu'il offre en termes d'emploi et de formation ;
- D'autre part, auprès des habitants, familles, retraités, au regard de l'offre de santé présente sur le territoire.

Toutefois, ce secteur connaît des tensions importantes, qui illustrent les difficultés rencontrées à l'échelle nationale et qui ont été révélées notamment lors de la crise sanitaire : postes vacants, délais d'attentes pour obtenir des rendez-vous, déprise médicale dans certaines zones, etc. Or, les besoins sur la filière santé vont devenir de plus en plus importants en raison du vieillissement de la population : infrastructures structurantes de santé, services de santé de proximité, offre diversifiée de logements répondant aux besoins des personnes âgées et aux besoins spécifiques (logements adaptés, EHPAD, etc., cf. 1.2.1).



Figure 79 : Etablissements de santé du Finistère et de ses environs

Le secteur de l'enseignement-recherche

La dynamique estudiantine est forte dans le Pays de Brest, avec 31 168 étudiants dans une cinquantaine d'établissements en 2023-2024 (cf. 2.1.1). Ce volume est en hausse depuis 15 ans grâce à l'ouverture de nouvelles formations, au bond démographique de la génération 2000 et à un rayonnement plus large. Le territoire dispose d'une offre complète (écoles, collèges, lycées, enseignement supérieur) dans les polarités de l'armature urbaine (cf. 1.1.2), d'une université généraliste et d'un réseau de grandes écoles positionnées sur des thématiques diversifiées : mer, numérique, sécurité-défense, santé et agri-agro, management, etc.

Toutefois, quelques points appellent à la vigilance :

- Selon les projections Omphale de l'Insee, il est prévu que la croissance démographique ralentisse entre 2025 et 2030 (cf. 1.1.3). Le territoire s'appuie désormais sur son solde migratoire pour maintenir un dynamisme démographique de jeunes et jeunes actifs, mais qui est de plus en plus précaire. Les établissements de l'enseignement supérieur enregistrent depuis 2022 une stabilisation des effectifs étudiants, compte tenu notamment d'une démographie moins favorable. Par ailleurs, dans un contexte concurrentiel, le paysage de l'enseignement supérieur évolue, avec des logiques de regroupements d'établissements pouvant induire des transferts des centres de décision en dehors du Pays de Brest.

- Le marché du petit logement à prix accessible a pu être tendu au regard du faible volume et de la forte demande (cf. 1.2.1), au détriment d'un certain nombre d'étudiants. Aujourd'hui, plus que le volume, c'est l'accès à une offre de logements à prix abordable qui apparaît l'enjeu principal. Pour atteindre le seuil de 10 % de logements sociaux étudiants, la métropole brestoise devrait augmenter son offre actuelle d'environ 1 000 logements. Des programmes sont en cours de réalisation et devraient répondre à certaines attentes.
- Le maintien de certaines formations sur le Pays de Brest, et l'adéquation entre les panels de formations proposées et les besoins en main-d'œuvre du territoire constituent des éléments pouvant bénéficier d'une part au marché de l'emploi et d'autre part à l'attractivité du Pays pour les étudiants, jeunes actifs et familles avec enfants (cf. 2.1.1).

2.2 L'attractivité du cadre de vie du Pays de Brest

2.2.1 Une offre culturelle riche et diversifiée sur le Pays de Brest, mais un accès inégal à celle-ci

La culture, fruit d'une transmission et marqueur d'identité, est source d'une attractivité touristique et résidentielle.

En lien avec les évolutions des modes de vie, les pratiques culturelles des populations en France ont changé. On observe ainsi une vie culturelle globalement plébiscitée, liée à la réduction du temps de travail et à un gain de temps réinvesti au profit des loisirs, et un essor des pratiques culturelles numériques, tandis que certaines pratiques connaissent un déclin (visites patrimoniales, certaines pratiques amateur...).

Une offre culturelle riche sur le Pays de Brest, vecteur d'attractivité du territoire

De manière générale, le Pays de Brest apparaît comme un territoire riche culturellement, et globalement bien maillé en termes d'offres et d'équipements culturels.

Cette richesse s'appuie, notamment, sur les nombreux sites patrimoniaux valorisés : plus de 200 monuments historiques sont recensés sur le Pays de Brest (comme par exemple l'Abbaye de Daoulas, qui est également un lieu d'expositions, et qui est le premier site en termes de fréquentation) et un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, la Tour Vauban à Camaret-sur-Mer.

Le secteur du spectacle vivant est à la fois dense et diversifié et rayonne au-delà du Pays. La proportion d'habitants à se rendre à des spectacles est deux fois plus élevée dans l'ouest breton que la moyenne nationale¹¹. Une quinzaine de salles de spectacle présentes sur le territoire proposent une programmation dédiée toute l'année.

Le secteur de l'audiovisuel et du cinéma est en plein développement avec des acteurs rayonnants (Groupe ouest) et une attractivité démontrée par l'installation de professionnels et par l'accueil de tournages (le Finistère est le 1^{er} département breton dans ce domaine).

Le secteur des arts visuels est en structuration, et peut s'appuyer sur des acteurs d'envergure : EESAB, Passerelle, FHÉL, Document d'artistes en Bretagne, etc.

Des festivals et événements locaux sont organisés toute l'année, et particulièrement l'été : La Fête du bruit à Landerneau, Astropolis à Brest, Les Petites Folies à Lampaul-Plouarzel, etc. Le Festival du Bout du Monde, organisé chaque année sur la Presqu'île de Crozon, représente 60 000 entrées sur 3 jours, dont 43 % de billets vendus en-dehors du Finistère. Cela représente 3

millions d'euros d'impact économique dans le Pays de Brest, dont plus de 100 000 euros redistribués à des associations situées à 91 % dans le Pays de Brest.

Enfin, le Pays de Brest dispose d'une offre liée à la culture bretonne, à travers des cours d'apprentissage de la langue, l'organisation de Fest-Noz et Fest-Deiz pour la pratique de la danse bretonne, etc.

A l'échelle du territoire, on observe un bon maillage d'établissements et d'emplois culturels, malgré une certaine concentration dans la métropole brestoise.

Un secteur économique à part entière

Environ 3 200 établissements culturels sont recensés dans le Pays de Brest, et près de 4 000 emplois générés par l'activité culturelle, soit 2,3 % des emplois du Pays de Brest. La moitié de ces emplois appartient aux arts visuels, et près d'un quart au spectacle vivant (artistes et compagnies). Les 2/3 de ces emplois sont composés d'entreprises individuelles. On note ainsi une précarité plus prégnante de l'emploi culturel que dans d'autres secteurs, notamment en lien avec le statut d'intermittents du spectacle.

¹¹ Source : La filière culture dans l'Ouest breton, Adeupa, juin 2023. Chiffres portant sur l'ouest breton, non spécifiques au Pays de Brest

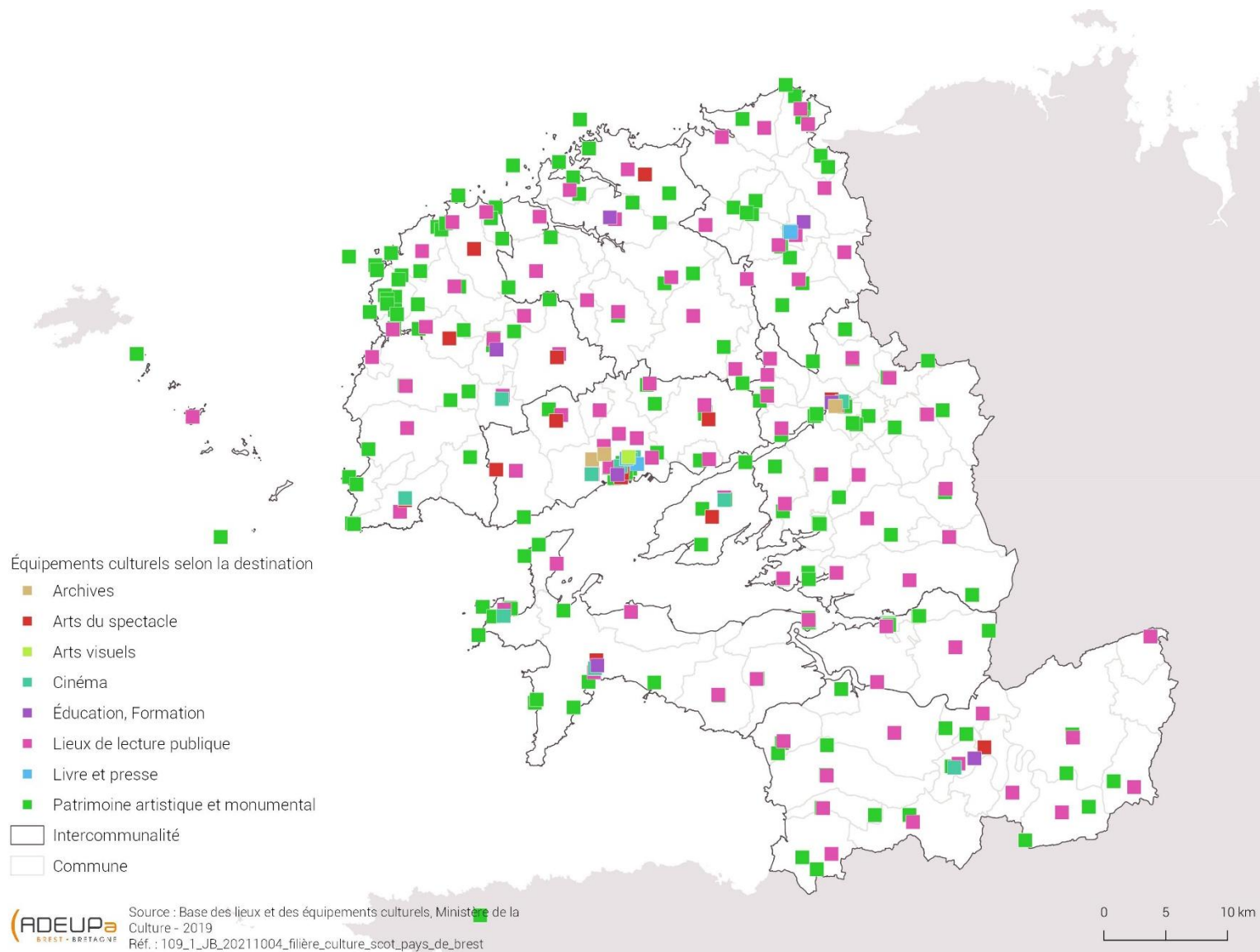


Figure 80 : Equipements culturels selon la destination dans le Pays de Brest

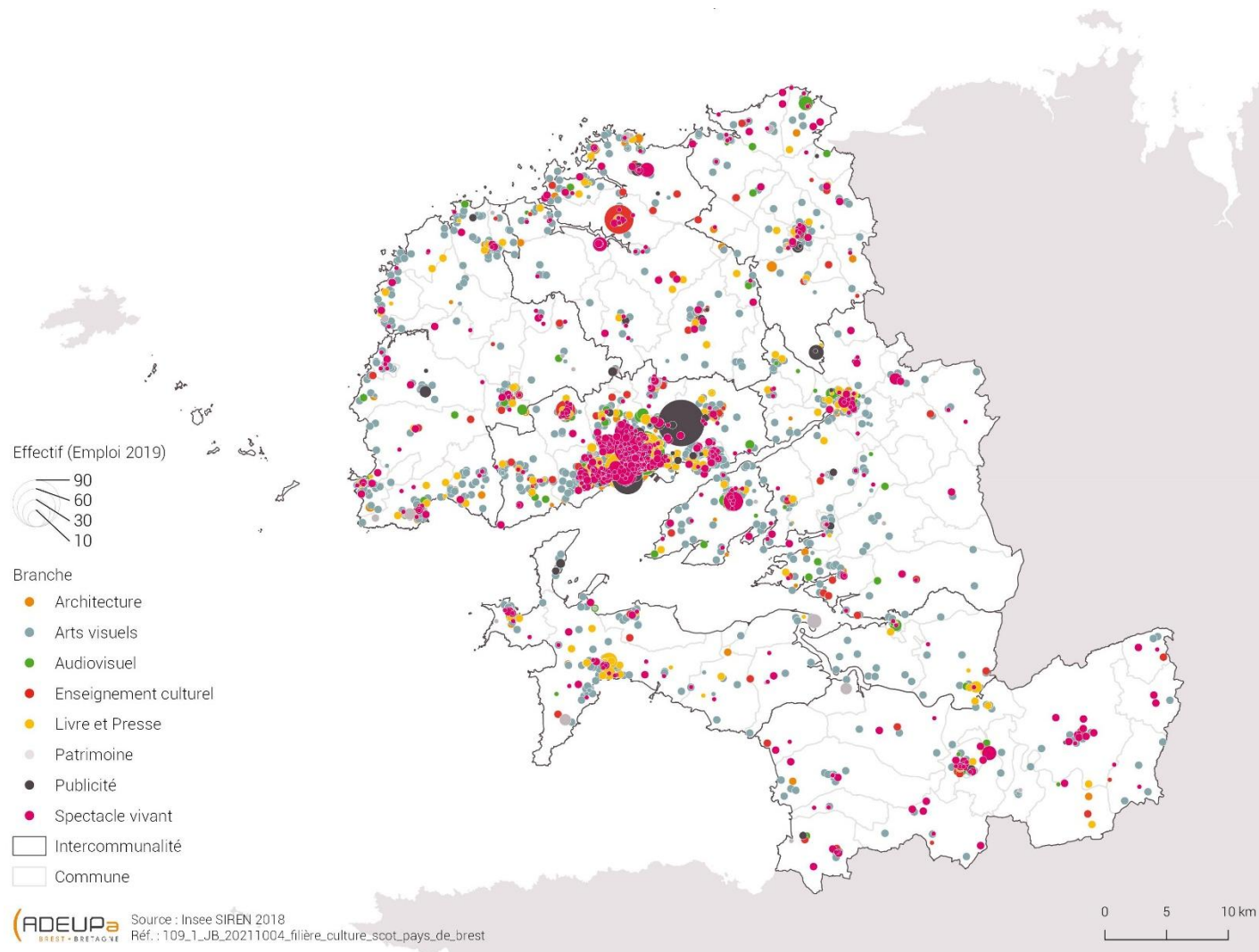


Figure 81 : Etablissements culturels et les emplois liés dans le Pays de Brest

Des potentiels d'amélioration pour favoriser l'accès à la culture

Une enquête réalisée par l'Adeupa dans le cadre d'un rapport d'études sur la Filière culture dans l'ouest breton¹² (juin 2023), souligne un certain nombre de freins à l'accès à la culture et des potentiels d'amélioration. Si cette étude concerne un territoire plus vaste que le Pays de Brest, elle permet néanmoins d'en retirer des constats intéressants.

D'une part, le transport apparaît comme premier frein à la culture, en termes de temps et de coût des trajets, et en raison du manque de transports en commun dans certains territoires (cela touche surtout les populations des communes les moins densément peuplées, les plus jeunes ou les plus âgés). Le renforcement de l'offre d'équipements culturels et l'amélioration de leur accessibilité grâce un bon maillage de transports en commun sur le territoire semblent constituer un levier pour favoriser l'accès à la culture dans le pays de Brest.

D'autre part, il apparaît que le niveau de satisfaction des populations quant à l'offre culturelle est hétérogène selon les typologies d'habitants et les lieux de résidence. Ainsi, les communes les moins denses apparaissent les moins satisfaites (65 % des habitants des communes les plus densément peuplées de l'ouest breton se déclarent satisfaites de l'offre culturelle, contre 47 % pour les résidents des communes les moins densément peuplées). Egalement, le niveau de satisfaction semble aller

de pair avec la rémunération (le taux de satisfaction vis-à-vis de l'offre culturelle est de 43 % pour les personnes gagnant moins de 1 500 euros par mois en 2019, contre 67 % en moyenne pour les autres tranches de revenus).

Ainsi, il existe un enjeu autour de la question de l'accessibilité à la culture pour les revenus plus modestes et défavorisés, tant en termes d'accessibilité pratique que monétaire.

L'existence d'une offre culturelle de qualité, diversifiée, et accessible aux différentes catégories de population et différents lieux de résidence constitue un enjeu pour l'attractivité du territoire et son cadre de vie, à la fois pour le maintien de la population en place et pour l'installation de nouveaux ménages, notamment une population jeune et active.

¹² [La filière culture dans l'Ouest breton | ADEUPa Brest](#)

2.2.2 La mer et le littoral comme identité et ressource à préserver

Les évolutions réglementaires de la loi littoral :

- Le Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) a été créé en janvier 1983 par les Loi Defferre. Il poursuit deux objectifs : le développement des activités liées à la mer et la préservation et la gestion des espaces naturels ou remarquables.
- En janvier 1986, la loi Littoral est promulguée, avec l'objectif de freiner une urbanisation qui s'est largement accélérée le long du littoral depuis l'essor de la baléarisation et un attrait grandissant pour ces espaces autrefois craints.
- En décembre 2000, la loi SRU crée les SCoT et les PLU, qui doivent traduire localement les dispositions de la loi Littoral.
- Le 23 septembre 2005, les chapitres individualisés des SCoT valant SMVM sont créés afin de permettre la déconcentration de la procédure d'élaboration.
- L'ordonnance du 17 juin 2020 relative à la modernisation des SCoT abroge les chapitres individualisés et intègrent les sujets que ces derniers traitaient dans le DOO « classique » de tous les SCoT littoraux, tout en simplifiant la procédure.
- La loi Climat et Résilience pose principalement la question de l'anticipation des changements climatiques, notamment l'érosion, le recul du trait de côte et les phénomènes de submersion marine. Cette anticipation se pose dans deux sens : l'identification des secteurs concernés et celle de relocalisation des biens et activités qui ne peuvent pas être protégés.
- Le SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) reprend tous ces éléments et demande également aux SCoT de les intégrer.



Figure 82 : Port du Vilh à Landéda (crédits : Thibault Poriel)

Le Pays de Brest : une identité maritime

Avec environ 1 000 km de côtes, le Pays de Brest présente une très grande façade littorale, ainsi qu'un espace marin important et varié. Ce dernier s'étend :

- Au nord jusqu'aux limites du Pays de Morlaix, orienté vers la Manche ;
- A l'ouest jusqu'à l'île d'Ouessant, au-delà de l'archipel des îles de Molène, plus directement tourné vers l'océan Atlantique ;
- Au sud, il comprend la rade de Brest, espace marin à la configuration et à la biodiversité très spécifiques, ainsi que la façade nord de la baie de Douarnenez, le long du littoral de la Presqu'île de Crozon et de la CCPCP.

Le Pays de Brest est donc un territoire résolument tourné vers la mer :

- Il présente des paysages maritimes caractéristiques et variés, ainsi qu'un patrimoine lié à la mer important (cf. EIE, 1.1.2 et 1.2). Ceux-ci sont un des éléments forts de l'identité du Pays de Brest : ils constituent un atout important pour son attractivité touristique et pour son cadre de vie.
- Les espaces maritimes et littoraux sont également le lieu de multiples activités économiques, touristiques, et récréatives : pêche, nautisme, plaisance, etc. (cf. 2.1.2 et 2.1.4).
- L'ensemble de ces constats renforce l'intérêt de protéger ces espaces, à travers la mise en place de différents outils issus de la loi littoral.

Des espaces fortement urbanisés

Le Pays de Brest compte à la fois une façade littorale très importante et un taux d'urbanisation de son rivage plus fortement urbanisé : celui-ci est en moyenne presque deux fois plus élevé que sur le reste de son territoire (sauf sur la CCPCP). Les espaces proches du rivage présentent ainsi un taux d'urbanisation de 30 % (MOS 2021) quand celui de la moyenne générale du Pays de Brest est de 16 % (cf. Analyse de la consommation foncière).

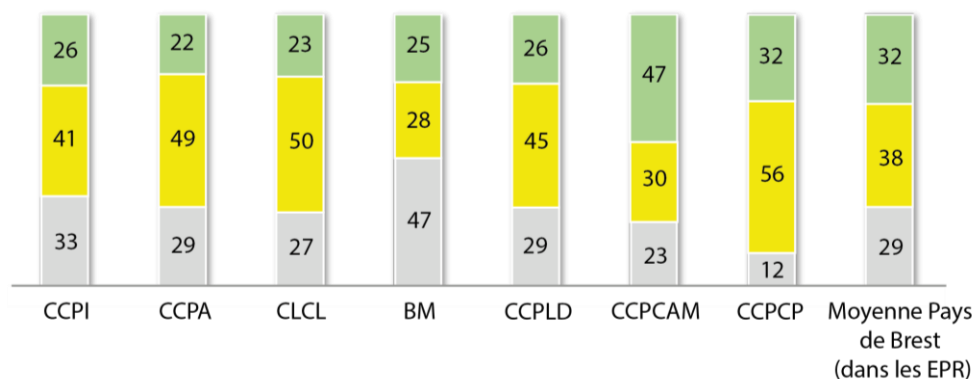


Figure 83: Occupation des sols dans les EPR du Pays de Brest en %

Ce constat général cache toutefois des disparités territoriales : l'analyse de la consommation foncière sur la période 2011-2021 montre que cette dynamique d'urbanisation est variable selon les EPCI. On note également des disparités dans la vocation de l'urbanisation du littoral : à Brest métropole, par exemple, l'urbanisation du littoral est la plus forte, mais elle est essentiellement portée par une vocation économique (ports). En revanche, l'urbanisation de la presqu'île de Crozon revêt une vocation essentiellement résidentielle. De plus, les consommations foncières sur le littoral les plus fortes sont observées sur les territoires présentant déjà un taux d'urbanisation important.

Ces éléments sont développés plus en détail dans l'Analyse de la consommation foncière.

Le Pays de Brest présente ainsi des enjeux concernant :

- L'observation précise des situations spécifiques et des projets d'aménagement et de développement économique, notamment dans les espaces où les enjeux environnementaux sont forts ;
- Le développement équilibré du littoral, et la protection et la mise en valeur des espaces littoraux.

Ces constats renforcent l'intérêt de protéger le littoral du Pays de Brest, via différents outils issus de la loi littoral, afin de :

- Eviter le mitage du littoral : en construisant en continuité du bâti existant ;
- Limiter l'urbanisation des espaces proches du rivage : en limitant et planifiant l'urbanisation près du rivage ;

- Assurer la protection des espaces sensibles : en préservant les espaces naturels de la bande littorale et les espaces remarquables ;
- Eviter une urbanisation linéaire du littoral : en ménageant des espaces naturels entre les zones bâties via des coupures d'urbanisation ;
- Orienter l'urbanisation vers l'arrière-pays : en organisant le projet de territoire à une échelle pertinente.

2.2.3 Un potentiel d'adaptation des paysages du quotidien en préservant ou restaurant l'esprit des lieux

Les paysages du quotidien désignent ceux qui correspondent au cadre de vie de la plupart des populations. Ils sont en évolution permanente sous les effets des dynamiques sociales, économiques et environnementales. Les valeurs que leur attribuent les populations sont d'abord liées au bien-être¹³. Contrairement aux paysages exceptionnels qui bénéficient d'une reconnaissance, de protections et de valorisation, les territoires arpentés quotidiennement par les populations sont peu reconnus en tant que paysage. Il s'agit des paysages bâtis et aménagés depuis moins d'un siècle, qui se sont adaptés à la standardisation des modes de vies, des modes de production... Ils se sont implantés sans réelle prise en compte du socle géomorphologique et de l'héritage des structures et éléments accumulés par l'histoire.

Dans un contexte de sobriété foncière répondant aux enjeux environnementaux et sociaux qui se posent, il existe un enjeu fort d'adaptation des paysages du quotidien tout en préservant ou restaurant l'esprit des lieux.

Une image singulière et valorisante générée par une portion du territoire

Le Pays de Brest est reconnu pour ses paysages emblématiques, qui participent grandement à l'attractivité et au rayonnement du territoire. Il présente une grande diversité de paysages naturels de landes, falaises, sommets érodés, ainsi que de paysages bâtis jusqu'au début du XX^e siècle. Ils participent à l'identité du territoire, et représentent des atouts majeurs en matière de tourisme et d'attractivité (cf. EIE, 1.2).

Ces paysages emblématiques du Pays de Brest sont formés d'un relief en creux et en bosses à l'origine d'un dialogue terre-mer singulier, et de paysages agro-naturels variés. Cette diversité de paysages littoraux, urbains, agricoles, naturels, constitue un atout pour la qualité résidentielle et l'attractivité du territoire.

Cependant, certains sites les plus emblématiques sont menacés de surfréquentations en période estivale comme ce fut le cas à Crozon pour la plage de l'île Vierge avant la fermeture du site.

Certaines actions ont été mises en place afin de valoriser les abords et la gestion du public des sites emblématiques, par exemple : l'aménagement de la pointe de Castel-Ac'h à Plouguerneau-Lilia valorisant le panorama sur le phare de l'île Vierge tout en canalisant l'afflux touristique, ainsi que l'ouverture du sentier du littoral de Daoulas à l'Hôpital-Camfrout, faisant la promotion d'un paysage confidentiel tout en préservant l'équilibre de milieux fragiles.

L'héritage de paysages du quotidien standardisés

Les paysages du quotidien jouent un rôle important dans la qualité du cadre de vie et le bien-être des populations, puisqu'ils représentent la majorité des espaces de vie. Or, il existe un contraste croissant entre les images et les représentations emblématiques qui sont mises en avant pour promouvoir le territoire, et la réalité des paysages du quotidien.

En effet, les zones monofonctionnelles économiques et marchandes en entrées de villes (cf. zone d'activité de Kergaradec à Gouesnou dans l'article « Halte à la France Moche ! » du Télérama paru en 2012), et dans l'espace agricole, les zones pavillonnaires enclavées, les espaces publics quelconques, etc., ont façonné un paysage urbain uniforme et avec peu de caractéristiques identitaires ou patrimoniales. L'artificialisation des sols et une tendance à l'uniformisation des formes urbaines ont contribué à appauvrir la diversité et la qualité de certains paysages du territoire.

A contrario, la prise en compte et l'amélioration des paysages joue un rôle important sur la qualité de vie, la santé et le sentiment d'appartenance des populations au territoire, qui influe sur l'attractivité touristique, résidentielle, économique. Selon une enquête menée par l'OEB en 2024, les habitants du pays de Brest éprouvent un sentiment de bien-être dans les paysages de leur quotidien (plus de 80 %). Les habitants des communes rurales déclarent un sentiment de bien

¹³ [Paysages du quotidien | Atlas de Paysage des Pays de la Loire](#)

être supérieur. Dans cette étude, le contact à la nature et le calme expliquent ce sentiment qui œuvre en faveur de la qualité du cadre de vie.

Ainsi, les plantations réalisées dans la zone commerciale du Froutven, le recyclage d'un supermarché en espace culturel à Châteaulin, l'aménagement du quartier Simone Veil à Bohars, le cheminement créé dans le vallon de Pont-de-Buis-Lès-Quimerch participent à l'amélioration des paysages du quotidien.

Des composantes paysagères structurantes, parfois insuffisamment mises en valeur

La prise en compte des éléments qui façonnent l'identité du territoire et qui constituent des points de repère est un préalable à l'amélioration des paysages du quotidiens, qu'ils soient ponctuels (phares, amers, châteaux d'eau, éoliennes, silos) ou linéaires (chemins, bocage, lisières urbaines, rivières, vallées, littoral), points de lecture (panoramas et belvédères) ou d'accès au paysage. La préservation et la valorisation de certaines de ces composantes est importante.

➤ *Le bocage et les forêts*

Le bocage et les forêts font partie intégrante de l'identité des paysages bretons. La structure et la couverture des trames forestière et bocagère varient sur le Pays de Brest (cf. EIE, 1.2.2) : on observe, de manière globale, une plus forte densité de ces trames au centre du Pays, au sud

de l'Elorn et au niveau de la Presqu'île de Crozon et des marches de l'Arrée.

Au-delà des intérêts écologique, hydraulique et paysager qu'ils comportent,—le bocage et les boisements offrent une opportunité de repenser les lisières urbaines, comme c'est le cas pour la lisière naturelle arborée de Port-Launay dans la CCPCP.

➤ *Les cours d'eau*

Si l'eau est omniprésente dans le territoire, grâce à l'existence d'une multitude de cours d'eau permanents ou temporaires, elle n'en reste pas moins peu visible ou accessible (cf. EIE, 1.1.4). Le canal de Nantes à Brest et son chemin de halage sont emblématiques du traitement historique de la question sur le territoire.

Toutefois, de nombreux cours d'eau et vallées sont peu aménagés, non accessibles, ou sont masqués par l'enfrichement résultant d'un manque d'entretien ou d'une déprise agricole comme, par exemple, sur certaines parties de la commune de Plougastel-Daoulas. Certains cours d'eau ont été busés, leurs lits majeurs et mineurs comblés, comme la rivière de Kérinou à Brest.

Pourtant, les rivières et ruisseaux du territoire méritent d'être entretenus et valorisés au regard leurs fonctions écologiques, de la qualité de la ressource en eau, de la santé environnementale des habitants et de l'identité territoriale. Cette identité est liée également au patrimoine des fontaines, moulins, lavoirs, kanndi... Ainsi, la réouverture du Spernot au jardin de Keravelloc à Brest (cf. figure 84) et la vallée verte à Lannilis

sont des exemples intéressants de valorisation sur le territoire.



Figure 84 : Réouverture de la rivière du Spernot et aménagement du jardin de Keravelloc à Brest (crédits : ADEUPa)

➤ *Les chemins*

Les chemins maillent les communes du territoire. Ils sont l'héritage des anciennes liaisons réalisées à pied, à cheval, en charrette, qui reliaient les bourgs, les villages et les hameaux à travers le bocage. Certains chemins ont été conservés dans le tissu urbain, comme dans la zone de Kergaradec (cf. figure 85). Aujourd'hui encore, ils présentent un atout pour les déplacements actifs quotidiens, la valorisation des paysages du quotidien, le tourisme et le maintien des continuités écologiques. Cependant, à la suite du remembrement parcellaire des années 1960, couplé à la

simplification et à l'élargissement des voiries pour les voitures, les engins agricoles et les camions, certains chemins ont été transformés, voire éradiqués, tandis que d'autres sont tombés dans l'oubli, faute d'usage piéton.

Leur réactivation soulève par endroits des problématiques d'amélioration de leur connaissance, de maîtrise foncière, d'autorisation de passage, et d'entretien.



Figure 85 : Chemin creux à Kergaradec (crédits : ADEUPa)

➤ Les points de vue

Les axes terrestres, maritimes et fluviaux de communication du Pays de Brest sont des vecteurs de perception privilégiés du paysage et offrent, notamment, un premier aperçu de ces paysages aux personnes qui entrent sur le territoire. Certains panoramas sont ainsi particulièrement marquants : depuis les hauteurs de la RN165 vers les estuaires de la rade et vers le

port de Brest, depuis la voie ferrée en balcon sur la rade, au fil de l'Elorn, depuis les ouvrages d'art qui enjambent les vallées à Daoulas, Pont-de-Buis-lès-Quimerch et Châteaulin...



Figure 86 : Point de vue, Pont-de-Buis-lès-Quimerch (crédits : Les Pieds dans le vide, CC)

➤ Les lisières urbaines : des espaces particuliers

Le Pays de Brest a la particularité d'avoir des lisières littorales et des lisières terrestres. Si les fronts de mer bénéficient, ici comme ailleurs en France, d'une perception qualitative, il n'en va pas toujours de même pour les fronts de terre. Ces derniers sont l'objet d'une moindre attention car moins sujets aux pressions foncière et immobilière. Certaines lisières ont été naturellement stabilisées par les structures naturelles créant ainsi des écrans de qualité comme par exemple à Guipavas, la vallée du Cam ayant contenu l'urbanisation avec sa couronne verte. Faute de structure naturelle forte, d'autres lisières se sont constituées au gré des opportunités foncières, générant des silhouettes urbaines parfois « déstructurées » révélant un impensé de la relation entre bâti et végétal et une absence d'usage dédié.

Or, dans une dynamique de réduction significative de l'étalement urbain, en lien avec la trajectoire ZAN, le traitement des entrées de villes et des lisières urbaines prend une importance nouvelle : les projets en extension de l'urbanisation étant amenés à être moins fréquents, ces espaces vont progressivement cesser d'être mouvants et se figer dans un temps long, permettant un travail approfondi sur leur usage, leur aménagement, leur fonction de lien entre espaces bâtis et espaces agricoles et naturels.

Il y a là un double enjeu d'image, les lisières constituant la première impression sur un bourg ou une ville, et d'usage, les lisières offrant un

potentiel de renforcement de la qualité de vie des populations et usagers.



Figure 87 : Lisière de la vallée du Cam à Guipavas (crédits : ADEUPa)

Des potentiels d'amélioration des paysages déjà bâtis et urbanisés

➤ Les paysages portuaires et balnéaires

Depuis la seconde moitié du XXe, les aménagements littoraux pour les loisirs balnéaires et nautiques ont généré par endroits une mise à distance de la mer au profit des stationnements et de la circulation automobile.

Ainsi, il existe différents enjeux liés à la prise en compte des espaces portuaires et balnéaires :

- Désencombrement des paysages portuaires et balnéaires (automobiles, affichages publicitaires, etc.) ;

- Valorisation des points de vue, belvédères et panoramas ;
- Amélioration de l'accessibilité aux sites littoraux pour tous les modes ;
- Partage de l'espace entre les différents usages.

La mise à distance du stationnement automobile sur les quais du port de commerce à Brest, tout comme sur le quai du Styvel à Camaret, sont des exemples intéressants.

➤ Les paysages bâtis agricoles

Le bâti agricole et agro-industriel est une des composantes majeures des paysages du Pays de Brest. En effet, la modernisation agricole à l'œuvre depuis la seconde moitié du XXe siècle s'est matérialisée d'une part par la multiplication de bâtiments et des aménagements de grandes dimensions, et d'autre part, par l'abandon progressif, au gré des évolutions et des crises agricoles, des bâtiments et aménagements n'ayant plus d'usage. Plus récemment, le développement des cultures sous serres et sous bâche a des impacts sur le paysage.

Chaque entité paysagère (cf. EIE, 1.2.3) possède une spécificité en matière de paysage bâti agricole : les serres sont particulièrement présentes sur les bords de Rade et au sud du plateau du Léon ; les hangars liés à l'élevage laitier sur le plateau du Léon, les porcheries de l'amphithéâtre du Porzay, et les hangars avicoles du bassin de Châteaulin, sont accompagnés des silhouettes des méthaniseurs et des trackers

photovoltaïques. L'émergence des éoliennes agricoles contribue à la modification de ces paysages bâtis.



Figure 88 : Quartier de Kerivin à Guipavas (crédits : ADEUPa)

Les enjeux les plus saillants concernant les paysages bâtis agricoles sont :

- Le renouvellement et le recyclage des bâtiments et des aménagements agricoles, dans un contexte de ZAN et de renforcement du renouvellement urbain ;
- La déconstruction et la renaturation (reconquête du site par la biodiversité avec des actions de réhabilitation et de restauration des écosystèmes) du bâti n'ayant plus d'usage ;
- La prise en compte des spécificités écologiques et l'intégration paysagère à l'échelle de l'entité lors de la réhabilitation et/ou de la construction du bâti (ligne de

force, échelle, structure, points de vue, couleur...).

➤ *Les paysages de production énergétique*

Depuis une vingtaine d'années, les paysages du Pays de Brest ont été parsemés d'éoliennes. Plus récemment, l'installation de méthaniseurs et de trackers photovoltaïques ont également apporté des changements sur le paysage, notamment dans les espaces agricoles.

Un des enjeux principaux réside dans l'équilibre entre la prise en compte des spécificités écologiques et paysagères, la préservation du cadre de vie des populations, et la réponse aux besoins énergétiques du territoire.

➤ *Les paysages commerciaux et industriels*

Depuis les années 1960, les paysages industriels et commerciaux monofonctionnels se sont fortement développés dans le Pays de Brest, à l'instar du territoire national. Si ce modèle économique a permis la diversification des activités et de l'offre commerciale, elle a en revanche contribué à la dévitalisation des centralités et à la standardisation des paysages d'entrée de villes et des abords des axes structurants. Ces paysages sont caractérisés par :

- De vastes surfaces éloignées des zones résidentielles ;
- Une faiblesse de la densité bâtie et de la présence du végétal ;

- Une forte imperméabilisation et minéralisation ;
- Une pauvreté de la qualité architecturale du bâti, des espaces publics et de la diversité végétale ;
- Une rupture morphologique avec les autres tissus urbains, certaines de ces zones ayant été rattrapées par l'urbanisation au fil du temps.

Aujourd'hui, il existe des enjeux liés à l'intégration des paysages commerciaux aux paysages urbains, et à l'amélioration des paysages industriels à travers :

- Le recyclage du bâti et la densification ;
- La désimpermeabilisation des sols et la renaturation ;
- Le partage de l'espace public entre les différents modes de mobilité ;
- La diversification des formes urbaines adaptées aux modes de vie et en lien avec le paysage de l'entité paysagère.

➤ *Les paysages pavillonnaires*

Les paysages pavillonnaires sont présents dans Brest depuis les années 1930. Ils se sont ensuite diffusés sur le territoire, jusqu'à devenir dans les années 1980 le paysage habité dominant que l'on connaît actuellement (cf. EIE, 1.3). Ce paysage initialement constitué de maisons contiguës sur parcelles nourricières en lanière a progressivement évolué vers une forme plus extensive avec des pavillons au milieu d'un gazon, desservis par de larges rues en impasses créant des quartiers monospécifiques, éloignés des

centralités, des commerces et des principales infrastructures. Cet éloignement a créé une dépendance à la voiture personnelle, ayant pour conséquence de dédier de plus en plus d'espaces publics à la voiture (cf. 1.2.2). Ce modèle d'aménagement a eu pour principal effet de fabriquer un paysage et des formes urbaines standardisées, et de cloisonner des espaces qui n'accueillent que des flux de passage au gré des mobilités résidentielles et pendulaires.

Il existe ainsi de nombreux enjeux liés aux paysages pavillonnaires :

- Densification et amélioration des qualités architecturales du bâti via une diversification des formes urbaines en fonction des entités paysagères et du paysage local ;
- Conjugaison entre densité et usages avec, notamment, une prise en compte du besoin d'intimité dans l'habitat ;
- Préservation des éléments de nature structurant dans le tissu bâti (cœur d'îlot, vallée, bocage, boisement, prairie, berge...) ;
- Partage de l'espace public entre les différents modes de mobilité et développement des liaisons douces ;
- Désimpermeabilisation des surfaces et renaturation de ces espaces.

Les opérations en densification effectuées ces dernières années dans le quartier de Penhoat à Gouesnou sont un exemple de réponse aux besoins de densité, d'espace extérieur et d'intimité dans l'habitat.



Figure 89 : Nouvelles morphologies urbaines de l'habitat, Quartier de Penhoat à Gouesnou (crédits : ADEUPa)

➤ Les paysages de bourgs et centres-villes

Les bourgs et centres-villes sont, en dehors des paysages emblématiques, porteurs de l'identité des communes. Cependant, certains ont été délaissés au profit d'extensions urbaines créées par un accès facilité en voiture, ayant des conséquences en termes de consommation d'espace, de dévitalisation des centres, et de fuite de fonctions centrales vers la périphérie (commerces, services, etc).

On observe toutefois aujourd'hui un regain d'intérêt pour ces centralités avec les requalifications d'espaces publics, les opérations ponctuelles de renouvellement urbain ou les animations éphémères.

Les bourgs et les centres-villes regroupent des enjeux de valorisation de l'identité paysagère et de partage d'un vécu commun à l'origine du sentiment d'appartenance à une communauté conditionné par :

- Le maintien ou le retour d'un certain nombre d'équipements, de commerces et de services en centralité ;
- La mise en valeur et l'adaptation du patrimoine bâti aux modes de vie actuels (confort, qualité thermique du logement, plus grandes ouvertures pour davantage de luminosité, etc.) ;
- L'amélioration et le partage de l'espace public pour les différents usages et types de mobilités ;
- Le maintien ou l'insertion du végétal.

La réhabilitation de la chapelle N-D d'Espérance à Ploumoguier, en vue de la transformer en salle socioculturelle pouvant accueillir des réunions, un lieu de convivialité et des ateliers, est un exemple intéressant de revitalisation des centralités.

➤ La nature dans les bourgs et les villes

Les bourgs et les villes possèdent des éléments de nature divers comme, par exemple : des vallons (à Brest), des berges de cours d'eau (berges de l'Aulne à Châteaulin), des jardins publics (jardins de la Palud à Landerneau), des arbres majestueux sur l'espace public (if quadricentenaire de Kernilis), des pelouses structurantes et identitaires (devant l'autel extérieur du Folgoët), des jardins autrefois cultivés par les religieux (jardins de l'Abbaye de Daoulas). Si ces

composantes lisibles et identitaires du paysage urbain majoritairement situées dans l'espace public ont été préservées, les composantes moins visibles de l'espace privé tendent parfois à disparaître progressivement en réponse aux besoins de logements et à la place prise par la voiture : espaces minéralisés (parkings, voirie) et bâtis (phénomène du « *build in my backyard* », extensions, abris de jardins, etc.).

Or, les espaces de nature sont nécessaires pour envisager des villes et des bourgs denses : les espaces de nature de proximité ont des impacts importants sur la santé physique et mentale des habitants, sur les fonctionnements écologiques des milieux, sur le cadre de vie des populations ainsi que sur l'attractivité des territoires. Il existe ainsi de nombreux enjeux à préserver les espaces de nature dans les paysages des bourgs et des villes, ceux-ci ayant pour trait commun d'assurer un équilibre nécessaire au sein de la ville dense et bâtie, dans un souci de préservation de la santé des populations et de l'environnement.

Table des figures

Figure 1 : Pays de Brest.....	4
Figure 2 : Tram sur le pont de Recouvrance, à Brest (crédits : Bernard Suard).....	5
Figure 3 : Une proximité immédiate du rail d'Ouessant et des plus grandes voies de transports de marchandises maritimes du monde	6
Figure 4 : Lignes de feeders desservant Brest	7
Figure 5 : Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (carte transmise à la Commission européenne et au Premier ministre les 5 et 16 mai 2021).....	8
Figure 6 : Disparités sur les axes ferroviaires nord-sud	10
Figure 7 : Le projet LNOBPL (source : SNCF).....	11
Figure 8 : Le projet LNOPBL (source : SNCF).....	11
Figure 9 : Représentation des temps de transport par la route - isochrones depuis Brest	12
Figure 10 : Répartition des équipements dans le Pays de Brest en 2021 par EPCI	14
Figure 11 : Répartition de l'ensemble des équipements dans le Pays de Brest en 2021	15
Figure 12 : Type d'équipements présents dans le Pays de Brest en 2021	16
Figure 13 : Répartition des équipements commerciaux et services à la population dans le Pays de Brest en 2021	17
Figure 14 : Répartition des équipements d'enseignement dans le Pays de Brest en 2021	18
Figure 15 : Répartition des équipements de santé et d'action sociale dans le Pays de Brest en 2021	19
Figure 16 : Carte de la population par commune du Pays de Brest en 2021	20
Figure 17 : Pyramide des âges du Pays de Brest en 2021 (Source : Insee, Recensement)	21
Figure 18 : Pyramide des âges - Ville de Brest 2021	22
Figure 19 : Pyramide des âges du Pays de Brest hors ville de Brest en 2021	22
Figure 20 : Part des 15-24 ans dans la population en 2021 (traitement : ADEUPa).....	23
Figure 21 : Part des 65 ans et plus dans la population en 2021 (traitement ADEUPa).....	24
Figure 22 : Taux d'évolution annuel moyen de la population entre 2014 et 2020 (traitement : ADEUPa).....	25
Figure 23 : Moteurs de la croissance démographique du Pays de Brest selon la période (source : Insee)	26
Figure 24 : Projections de la population du Pays de Brest entre 2025 et 2045 (source : Insee, Omphale 2022).....	27
Figure 25 : Evolution de la population par classe d'âge entre 2025 et 2045 pour le Pays de Brest (source : Insee, Omphale 2022 - scénario central).....	28
Figure 26 : Nombre de personnes par ménage en 2021 dans le Pays de Brest (source : Insee RP 2021)	29
Figure 27 : Evolution de la taille moyenne des ménages dans le Pays de Brest (source : Insee)	29
Figure 28 : Évolution de la structure des ménages entre 2010 et 2021 dans le Pays de Brest (en points).....	30
Figure 29 : Taille moyenne des ménages dans le Pays de Brest en 2019 (traitement ADEUPa).....	31

Figure 30 : Revenu annuel disponible par unité de consommation médian en 2021 (Source : Insee, Filosofi 2021).....	32
Figure 31 : Taux de pauvreté par EPCI dans le Pays de Brest en 2021	33
Figure 32 : Un parc de résidences principales monotypées.....	34
Figure 33 : Nombre de personnes par ménage et de nombre de pièces des résidences principales en 2019	35
Figure 34 : Logements neufs ordinaires commencés par type entre 2014 et 2023 par EPCI.....	37
Figure 35 : Evolution des prix pour les achats dans l'ancien sur le Pays de Brest entre 2018 et 2022.....	38
Figure 36 : Part des ménages propriétaires en 2020 dans le Pays de Brest	39
Figure 37 : Etat de la tension locative sociale dans le Pays de Brest en 2019 et en 2022.....	40
Figure 38 : Classement des communes en fonction du déséquilibre entre l'offre et la demande de logements sur le Pays de Brest	42
Figure 39 : Carte des logements vacants privés depuis plus de 2 ans en 2023	43
Figure 40 : Une concurrence des résidences secondaires et des locations saisonnières sur le littoral	44
Figure 41 : Evolution du nombre de logements entiers mis en location sur les plateformes Airbnb et Abritel dans le Pays de Brest (Source : AlrDNA).....	45
Figure 42 : Carte des communes reconnues comme tendues et touristiques sur le Pays de Brest	46
Figure 43 : Carte du réseau routier dans le Pays de Brest	47
Figure 44 : Evolution du trafic routier sur le Pays de Brest	48
Figure 45 : Carte isochrone du Pays de Brest (réalisation : ADEUPa)	49
Figure 46 : L'offre de transports sur le Pays de Brest	50
Figure 47 : Les aménagements cyclables dans le Pays de Brest.....	52
Figure 48 : Part des déplacements dans le Pays de Brest, selon le motif (source : EMD du Pays de Brest).....	53
Figure 49 : Solde entre les travailleurs entrant et sortant du territoire.....	54
Figure 50 : Les flux de déplacements domicile - travail par EPCI sur le Pays de Brest (données : INSEE, traitement – ADEUPa).....	55
Figure 51 : Le Conquet (crédits : Emmanuel Berthier).....	56
Figure 52 : Spécificités économiques du Pays de Brest par rapport à la moyenne bretonne (source : Insee RP2021, traitement : ADEUPa)	58
Figure 53 : Évolution de l'emploi total dans les grands secteurs en base 100 (en 2008).....	59
Figure 54 : Catégories socio-professionnelles des actifs dans le Pays de Brest (en %) (source : Insee, RP 2021)	60
Figure 55 : Evolution annuelle moyenne de la population active des 15-64 ans (source : Insee, RP 2021).....	61
Figure 56 : Taux d'activité des 15-64 dans les EPCI du Pays de Brest (source : Insee, RP 2019, Traitement ADEUPa).....	62
Figure 57 : Evolution du volume de recrutements envisagés par les entreprises du bassin d'emplois de Brest entre 2013 et 2022 (source : enquête « Besoins de main d'œuvre » France Travail).....	63
Figure 58 : Evolution de l'emploi dans les communes du Pays de Brest depuis 1975	64
Figure 59 : Evolution de l'emploi de l'économie maritime dans le Pays de Brest entre 2016 et 2022	66
Figure 60 : Evolution de l'emploi dans l'économie maritime sur le Pays de Brest entre 2019 et 2022.....	67
Figure 61 : Nombre de marins par quartiers maritimes bretons et répartition par type de pêche en 2020.....	69

Figure 62 : Nombre et répartition des bateaux de pêche du Pays de Brest en 2020.....	69
Figure 63 : Répartition des installations conchylicoles dans le Pays de Brest en 2021	70
Figure 64 : Evolution de l'emploi maritime par commune dans le domaine du nautisme en Bretagne entre 2016 et 2019	71
Figure 65 : Typologie des ports du Pays de Brest.....	72
Figure 66 : L'emploi sur le port de Brest en 2019.....	73
Figure 67 : Equipements portuaires et littoraux du Pays de Brest	74
Figure 68 : Patrimoine maritime lié aux équipements portuaires	75
Figure 69 : Activités nautiques à Lampaul Ploudalmézeau (Crédits : Johanne Colloc).....	76
Figure 70 : Cartographie schématique des activités liées à la mer (traitements : ADEUPa)	77
Figure 71 : Nombre d'emplois de la filière agri-agro dans le Pays de Brest entre 2019 et 2023 (source : MSA, Urssaf, traitement : ADEUPa) ...	79
Figure 72 : Grands types d'occupation des terres agricoles sur le Pays de Brest (source : RGPA 2021, Etude des filières agri-agro du Finistère, ADEUPa, 2023)	80
Figure 73 : Terres agricoles à Plouguerneau (crédits : Syndicat mixte des eaux du Bas Léon)	82
Figure 74 : Nombre de jours de location réservés dans les logements entiers Airbnb, Abritel et Booking dans Brest terres océanes (source : Observatoire Mutualisé du Locatif, France tourisme observation, traitement : ADEUPa)	84
Figure 75 : Part des emplois dans l'industrie dans le Pays de Brest, 2021	86
Figure 76 : Part de l'emploi salarié privé dans la construction dans le Pays de Brest en 2023.....	88
Figure 77 : Evolution des emplois commerciaux par secteur d'activité dans le Pays de Brest entre 2012 et 2021 (source : Urssaf / ACOSS, traitement : ADEUPa)	90
Figure 78 : Surfaces de vente accordées en CDAC entre 2010 et 2023 dans le Pays de Brest.....	92
Figure 79 : Etablissements de santé du Finistère et de ses environs.....	96
Figure 80 : Equipements culturels selon la destination dans le Pays de Brest	99
Figure 81 : Etablissements culturels et les emplois liés dans le Pays de Brest	100
Figure 82 : Port du Vilh à Landéda (crédits : Thibault Poriel).....	102
Figure 83: Occupation des sols dans les EPR du Pays de Brest en %	103
Figure 84 : Réouverture de la rivière du Spernot et aménagement du jardin de Keravelloc à Brest (crédits : ADEUPa).....	106
Figure 85 : Chemin creux à Kergaradec (crédits : ADEUPa)	107
Figure 86 : Point de vue, Pont-de-Buis-lès-Quimerch (crédits : Les Pieds dans le vide, CC).....	107
Figure 87 : Lisière de la vallée du Cam à Guipavas (crédits : ADEUPa)	108
Figure 88 : Quartier de Kerivin à Guipavas (crédits : ADEUPa).....	108
Figure 89 : Nouvelles morphologies urbaines de l'habitat, Quartier de Penhoat à Gouesnou (crédits : ADEUPa)	110