



L'entente intercommunautaire entre Brest métropole Océane et Quimper Communauté

D'où nous venons, où nous en sommes, que voulons nous faire ensemble ?

Préambule

1/ La production d'une vision partagée du territoire

Dans un contexte de mondialisation et de compétition territoriale affirmée, des risques de décrochage de l'ouest breton dans une Union européenne qui s'élargit vers l'est, se manifeste la nécessité partagée de développer à l'ouest de la Bretagne des fonctions et services de haut niveau pour la vitalité et l'attractivité du territoire.

Depuis 2005, les agglomérations de l'ouest breton, Brest, Quimper, Lannion-Trégor et Morlaix ont souhaité intensifier le dialogue territorial et assurer les conditions d'un développement équilibré de la Bretagne. Cette volonté s'est traduite par des rencontres des présidents, des séminaires de travail, des bureaux...

Plus récemment, un « Atlas des fonctions métropolitaines de l'ouest breton » a été réalisé par l'ADEUPA et publié.

Les échanges entre services des agglomérations ont pu être réactivés en complément sur les thèmes de :

- l'accessibilité à l'occasion du SNIT avec une intervention politique commune auprès du Préfet de Région et de la Région puis des interventions cohérente avec la Région sur le barreau sud d'interconnexion des TGV en Ile de France ;
- du développement économique : réseau des technopoles, information sur appels à projets et réponses aux investissements d'avenir ;
- échanges sur le numérique ;
- 1ers échanges sur les projets de territoires.

Les agglomérations de Brest et Quimper viennent enfin de s'engager en partenariat avec le Conseil général à financer le **programme d'amélioration de la liaison ferroviaire Brest-Quimper** inscrit au Contrat de projets Etat-Région visant à assurer un service de 12 allers-retours par jour et une continuité de service vers Nantes

Ces différentes coopérations se développent de façon complémentaire et en lien avec les relations régulières entretenues avec le Conseil régional (conférence territoriale,..), le

Département (prospective 29, ...), les services de l'Etat, les chambres consulaires, l'Université, les conseils de développement territoriaux...

2/ L'entente intercommunautaire Brest – Quimper

La dynamique d'un dialogue territorial affirmé doit à présent se poursuivre, se développer et se formaliser. Un outil souple de coopération, **l'Entente intercommunautaire** a été choisie afin de réactiver les échanges entre les **agglomérations de Brest et Quimper**, dans une vision globale de solidarité et de cohésion de l'ouest de la Bretagne (une autre entente est créée concomitamment entre les agglomérations de Brest, Lannion-Trégor et Morlaix). Les agglomérations ont ainsi pris des délibérations concordantes.

L'entente induit la création d'une dynamique d'échanges et la recherche de cohérence entre les politiques des agglomérations visant au développement durable de l'ouest breton en menant à bien de façon concertée et transparente des actions et des projets communs dans les domaines suivants

L'objet de l'entente fixé, dans la convention constitutive, est le suivant :

- Le développement économique
- L'enseignement supérieur
- La recherche
- L'innovation
- L'accessibilité
- La diffusion de la création artistique
- La santé
- Le traitement et la valorisation des déchets

L'objet de l'entente pourra être élargi à tout autre domaine ressortissant de la compétence des parties par voie d'avenants.

Les questions concernant la recherche, l'innovation et l'accessibilité pourront être évoquées de manière informelle dans un cadre élargi à l'entente dont est membre la communauté urbaine de Brest avec l'agglomération de Quimper. Cette réunion dénommée « inter conférence » permettra d'assurer la cohérence de la vision du développement territorial à l'échelle de la pointe bretonne. Elle réunira les membres des deux conférences intercommunautaires.

Au moment du renouvellement des principaux dispositifs contractuels, sont identifiés des projets communs à promouvoir auprès des partenaires institutionnels que sont l'Etat, le Conseil régional et le Conseil général en termes :

- **d'accessibilité** (*LGV Bretagne-Pays de Loire et ses prolongements intra-bretons ; modernisation de l'axe ferré Brest-Quimper,...*) ;
- **de développement économique et d'innovation** (*coopérations technopolitaines, pôles de compétitivité,...*),
- **d'équipements structurants** (culture...).

Les réflexions et démarches initiées par l'entente seront portées à connaissance et partagées avec le Conseil régional et le Conseil général dans un souci d'étroite et fructueuse collaboration avec ces deux collectivités.

Propositions de thèmes de travail

L'entente est un lieu d'échanges et de partage, d'études prospectives, de propositions et de préconisations, de définition de positionnements stratégiques

1/ Echanges sur les projets de territoire et positionnement dans les démarches prospectives :

Chaque agglomération présentera son projet de développement stratégique pour échanges et partage des ambitions et objectifs.

Présentation des coopérations territoriales aux partenaires de la démarche « prospective 29 » (COCEF, CG et agglomérations Brest, Quimper, Morlaix), faite au comité stratégique du 27 mars.

Suite des travaux de l'Adeupa menés sur l'Atlas des fonctions métropolitaines ouest-Bretagne : études des relations internes à l'ouest breton (migrations domicile-travail, pôles de compétitivité, formation- recherche, démographie ...) et tableau de bord - observatoire des évolutions constatées, en lien avec les études menées sur l'EMLB « les dynamiques métropolitaines ».

2/ L'enseignement supérieur, la recherche, l'innovation

Préparation des prochaines programmations, positionnement dans le futur schéma régional de l'enseignement supérieur et de la recherche piloté par la Région.

- le Développement universitaire, les pôles de compétences (structuration, partenariats, synergies, ...);
- « Investissements d'avenir »: IRT BCOM, LABEX et EQUIPEX, SATT, ...
- Pôles de compétitivité Mer, Images et Réseaux, Valorial: projets collaboratifs, Perspectives ;
- Coopération technopolitaine et pôle d'innovation.

3/ L'accessibilité :

- Inscription de l'ouest-breton et contributions aux schémas de transports européens, schémas nationaux et régionaux.
- Orientations stratégiques des agglomérations de l'ouest-breton sur :
 - « Bretagne ouest à grande vitesse », projet « Brest et Quimper à 3 heures de Paris » ;
 - Inter-connection des réseaux collectifs de transports ;
 - Les aéroports ;
 - Projets plateformes et réseaux de fret maritime et ferroviaire ;
 - THD numérique: projet « Bretagne THD » ;

4/ Le rayonnement culturel :

- la mise en synergie des grands acteurs culturels du territoire : musées, conservatoires de musique, médiathèques, Scène nationales, Scènes conventionnées, etc.
- l'impulsion d'une stratégie commune d'image et de communication sur les événementiels et l'attractivité culturelle.

5/ La santé :

Partage des enjeux de santé et de la structuration, l'organisation de l'offre de soins et des compétences en lien avec le CHU, les structures hospitalières (excellence et maillage territorial de la médecine de proximité).

6/ L'Environnement, les déchets, l'écologie urbaine

- Gestion et valorisation des déchets domestiques et industriels : outils, plan départemental...
- Plans énergie climat territoriaux et leurs plans d'action ;
- Biodiversité : actions en cours.

7/ Le développement urbain, l'ingénierie urbaine et du service public local

- Porter le fait urbain : Brest et Quimper doivent relayer les problématiques liées au fait urbain.
- Architecture et nouveaux quartiers : l'enjeu politique est de porter un discours commun en matière de qualité de l'architecture, de qualité et d'innovation urbaine, et de développement durable de la ville.
Au-delà il existe des enjeux techniques de partage des bonnes pratiques entre les équipes de Bmo et de Quimper, par exemple sur la réforme de la fiscalité de l'urbanisme,...



Dossiers accessibilité/transports

Eléments d'orientations pour l'entente des agglomérations Brest-Quimper

Le caractère péninsulaire de la Bretagne, et son éloignement par rapport aux principaux centres décisionnels européens font de l'accessibilité un élément essentiel de la compétitivité et l'attractivité du territoire breton.

L'accessibilité, par la recherche du meilleur niveau de performance de tous les modes de transport (ferroviaire, aérien, maritime, aérien, routier), constitue une condition essentielle : pour une meilleure insertion de la Bretagne et l'ouest breton dans les flux d'échanges mondiaux, pour le renforcement des liaisons avec le reste du territoire national tout en favorisant le rapprochement des bassins de vie brestoises et quimpéroises.

*Poursuivre le désenclavement de la Bretagne
dans son contexte européen et international*

LGV Bretagne-Pays de Loire et modernisation des lignes intra bretonnes Brest-Rennes et Quimper Rennes

L'enjeu de la liaison ferroviaire à grande vitesse est la priorité des priorités. La réalisation de la ligne à grande vitesse (LGV) Rennes-Paris doit être accompagnée de l'amélioration concomitante des lignes intra bretonnes Brest-Rennes et Quimper-Rennes (projet dit « RBRQ ») avec l'objectif, reconnu d'intérêt national (CIADT décembre 2003), de placer ces 2 villes à 3 heures de Paris en vitesse et exploitation commerciales.

Il s'agit d'un enjeu capital d'aménagement et de développement durable du territoire pour la Bretagne, de manière prégnante, pour sa partie occidentale.

- Les derniers éléments tirés du Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) interrogent sur les réels engagements de l'Etat en la matière puisque le projet de modernisation des voies Brest-Rennes et Quimper-Rennes, s'il apparaît bien dans le SNIT, reste positionné néanmoins au titre des projets à réaliser après 2020 ;

- Plus récemment, le comité de suivi pour la définition de la phase 2 dudit projet et l'orientation retenue au terme d'études exploratoires ne permettent pas d'apprécier véritablement dans quelle mesure l'enjeu d'amélioration de la desserte de la pointe finistérienne est bien pris en considération.

Pourtant, en ce début d'année 2012, des prises de position (Investir en Finistère, motion du CESR du 23 janvier 2012) et études (« les territoires bretons et le projet BGV » par le réseau des agences d'urbanisme de Bretagne) sont venues rappeler et confirmer les craintes

des acteurs socio-économiques bretons concernant l'effet attendu du projet Bretagne à Grande Vitesse. Il est clair que le franchissement effectif des 3 heures conditionnera fortement l'impact positif du projet BGV.

- La question de « *la diffusion de la vitesse* », cheval de bataille désormais de la Région Bretagne, ne doit pas conduire à minimiser l'enjeu crucial - *et toujours d'actualité* - relatif au respect du calendrier et à l'objectif effectif de mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris.

- Ensuite, dans un contexte de raréfaction des ressources publiques et sans remettre en cause les enjeux de la mutualisation, il convient de s'assurer que la priorité accordée aux projets intra-régionaux (RBRQ) ne soit pas compromise du fait des projets interrégionaux (barreau fer Rennes-ND des Landes-Nantes).

- Enfin, le scénario finalement retenu pour la modernisation des axes Brest-Rennes et Quimper-Rennes devra garantir, outre la question du calendrier évoquée plus haut, l'importance à ce que ses travaux soient conduits à parité pour la voie Sud et la voie Nord.

Le projet de modernisation des voies Rennes-Brest et Rennes-Quimper doit être réalisé avant 2020, dans un calendrier des travaux conduits à parité pour la voie Sud et la voie Nord.

« Pour un service quotidien à 3H avec arrêts intermédiaires (deux ?) »

- en mesure d'assurer la possibilité d'un séjour à Paris, Brest et Quimper dans la journée ;
- rapprochant Brest et Quimper à 1H30 de Rennes

Quels moyens ?

Engagement de l'opérateur SNCF sur le service

Engagement RFF ETAT :

- 1^{ère} priorité (projet 27 du SNIT) à l'objectif des 3H00
- Mutualiser autant que possible
- Ménager des phases d'amélioration à moyen et long terme

L'aérien constitue un moyen d'accès à l'international primordial

Dans l'intervalle, l'alternative que constitue l'aérien reste tout aussi primordiale. Les aéroports sont aujourd'hui une condition nécessaire de la réalité métropolitaine en permettant de s'insérer dans des réseaux mondiaux.

La complémentarité des aéroports régionaux permet d'envisager une desserte équilibrée du territoire.

Le futur aéroport de Notre-Dame des Landes, du fait du potentiel de clientèle, pourra se positionner sur des liaisons intercontinentales en complément de liaisons intra-européennes et nationales. L'ouest breton, située à près de 3h de route de celui-ci a besoin de son réseau propre de plates-formes, plates-formes essentielles pour l'économie de ses différents pôles et qui totalisent aujourd'hui plus d'1 million de passagers

La plateforme de Brest, en lien avec celle de Quimper Cornouaille, doit pouvoir bénéficier d'un développement des créneaux (avec Orly par ex.) et d'une péréquation pour des lignes vers les métropoles européennes.

- Brest Bretagne, 1^{er} aéroport breton (1 million de passagers) se positionne sur une desserte vers plusieurs hubs européens et régionaux, au service des acteurs économiques, des pôles de compétitivité que Brest abrite et du tourisme.
- Quimper conforte ses dessertes directes vers Paris et en tant que destination touristique.

Les agglomérations de Brest et Quimper réaffirment leur volonté de soutenir cet outil majeur de désenclavement et porte d'entrée régionale. La possibilité d'accueil doit être accrue et le faisceau de lignes aériennes interrégionales et internationales enrichi. La perspective complémentaire, décrite plus haut autour d'un vrai TGV à 3 Heures de Paris, devrait favoriser par ailleurs l'instauration de grilles tarifaires et de nouveaux services plus attractifs. En lien étroit avec la Région et les chambres consulaires concernées, Brest métropole océane et Quimper Communauté s'engagent à tenir une réflexion concertée sur ce dossier et à être sources de propositions pour garantir les dynamiques aériennes de l'ouest breton, vers la France et l'International en tenant compte de la mise en service programmée de l'aéroport de Notre Dame des Landes.

Pour l'inscription du 1^{er} port breton au réseau central du RTE-T (Schéma européen des transports)

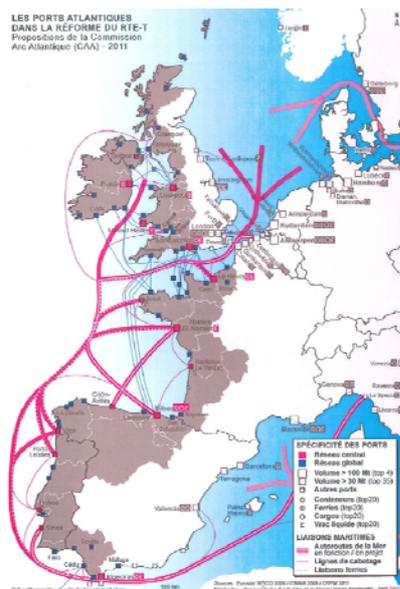
Le 19 octobre dernier, la Commission européenne publiait sa proposition de règlement relatif à la révision du Réseau Transeuropéen des Transports et assortie de la liste des villes et ports retenus.



Sur l'arc atlantique, force est de constater la faiblesse du maillage retenu pour les ports français au titre du réseau central (carte gauche). Or, seule l'inscription à ce dernier réseau permettra l'accès à l'essentiel des financements dédiés après 2013.

Un effort en matière de transport maritime et ferroviaire est indispensable pour renforcer la compétitivité de ces territoires. L'investissement européen dans les réseaux de transports doit être ambitieux pour toutes les régions de la façade atlantique.

Brest, 1er port breton est en capacité de constituer un maillon essentiel du projet, reconnu d'intérêt européen prioritaire, d'Autoroute de la Mer Atlantique (carte droite prise en compte dans les derniers documents de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes).



Les actions de sensibilisation se poursuivent aujourd'hui auprès des autorités françaises et européennes afin d'obtenir la pleine inscription du port de Brest au futur réseau central au service de l'économie bretonne et de son agro-alimentaire.

***Favoriser la mobilité durable au service de la dynamique
et de la vitalité du territoire de l'ouest breton***

L'amélioration significative des grands axes précités doit cependant être accompagnée par une parfaite interconnexion des réseaux, notamment de transports collectifs aux niveaux national, régional, départemental et urbain. Il s'agit de favoriser la densification des relations entre Brest et Quimper et conforter leurs complémentarités pour un meilleur ancrage du développement au bénéfice des territoires et des populations de l'ouest breton.

Ainsi, la modernisation de la liaison ferroviaire Brest-Quimper-Nantes demeure stratégique, aussi bien pour les passagers que pour le fret, pour l'ouverture de l'ouest breton vers Bordeaux, Lyon et les interconnexions européennes d'une part; pour le renforcement des synergies entre les deux pôles urbains finistériens, leurs bassins d'emploi et de vie.

L'intermodalité est un enjeu important pour Quimper Communauté et Brest métropole océane.

- En parallèle du projet ferroviaire Brest-Quimper, les deux agglomérations se sont engagées dans une dynamique de transports collectifs. Il s'agit d'offrir un réseau moderne et attractif de transports collectifs. Les deux agglomérations s'inscrivent dans une logique d'aménagement de territoire et de développement durable en partenariat avec l'ensemble des acteurs « transports ». Cette nouvelle phase de développement des transports collectifs poursuivra l'articulation entre zones urbaines denses et bassins de vie.

- L'importance du maillage routier breton pour le Fret marchandise et pour l'économie Finistérienne imposera une grande vigilance pour que le doublement de la RN 164 soit menée à son terme afin d'offrir une solution de délestage aux voies express Nord et Sud ; plus largement les deux collectivités veilleront à favoriser les actions qui contribueront à moderniser et à préserver ces infrastructures indispensables à notre économie compte tenu de notre situation péninsulaire.

En définitive, aussi bien sur le plan ferroviaire que routier, il s'agit de promouvoir tout ce qui facilite la connexion des deux bassins d'emploi et la densification des relations de toute nature entre les deux agglomérations. Brest métropole océane et Quimper Communauté s'inscrivent résolument dans cette perspective, qui alimente également la stratégie concernant l'enseignement supérieur et la recherche exposée plus loin.



Pistes de réflexion pour le développement du rayonnement culturel de Brest Métropole Océane et de Quimper Communauté

I/ Contexte et orientations

Le rayonnement humain, l'épanouissement individuel, la cohésion sociale sont des objectifs partagés par l'entente Quimper Communauté – Brest Métropole Océane

Le développement territorial de l'ouest de la Bretagne est conditionné par la capacité des agglomérations de Quimper et de Brest à proposer et à mettre en œuvre des stratégies innovantes, s'appuyant sur des partenariats entre les collectivités qui interviennent sur ce territoire (villes moyennes, communautés de communes voire département) mais aussi de développer les complémentarités entre Brest métropole océane et Quimper Communauté.

Ces deux communautés regroupent plus de 300 000 habitants dans le Finistère. Elles portent des dynamiques urbaines, et mettent en œuvre des politiques structurantes notamment dans le champ de la culture.

Les acteurs culturels institutionnels et associatifs y sont particulièrement actifs et leur travail est, pour certains, reconnu à l'échelle nationale et internationale.

Considérant la culture comme une priorité, l'entente souhaite mener dès 2012 une réflexion visant à définir des objectifs et des orientations pour contribuer à son rayonnement culturel dans les prochaines années.

Le rayonnement culturel d'un territoire est un élément important de richesse et de développement local.

C'est un facteur d'identité, d'attractivité, et de notoriété au plan local, national, voire européen, un marqueur qui permet de singulariser un territoire et de construire une image positive tant le lien entre développement culturel, vitalité économique et attractivité est très dense.

Ces deux agglomérations envisagent ainsi la culture comme un véritable levier du développement et de l'attractivité de leur territoire. L'offre culturelle participe de l'image positive d'une aire urbaine, la qualifie et lui permet de rayonner aux différentes échelles territoriales. Elle contribue par ailleurs à son dynamisme économique par ses impacts substantiels dans la vie locale.

Enfin, la culture est un facteur de lien social pour développer le vivre ensemble, le cadre de vie et l'identité territoriale dans laquelle la population se retrouve et peut s'identifier aux projets.

Par ailleurs, Quimper Communauté et Brest Métropole Océane, qui se singularisent par des territoires urbains différenciés, ont en commun de partager :

- des difficultés : l’accessibilité, l’éloignement des centres de décision ;
- mais aussi des atouts :
 - une offre culturelle riche et diversifiée ;
 - des opérateurs très dynamiques inscrits dans des réseaux régionaux, nationaux et européens ;
 - un réseau d’équipements intéressants, représentatifs de toutes les formes d’esthétiques : spectacle vivant, lecture publique, arts plastiques, enseignement artistique etc.

Quimper Communauté et Brest Métropole Océane souhaitent retenir une ambition culturelle commune à partir de la volonté de développer l’attractivité et l’image de leurs territoires dans le cadre d’une dynamique de mise en réseau.

Ils entendent impulser une stratégie d’aménagement culturel qui participe à la cohésion sociale et à la richesse de leur territoire.

Il s’agit donc de décliner cette volonté à partir des thématiques à explorer telles que :

- la complémentarité des équipements et des projets ;
- la circulation des publics, des œuvres, des artistes ;
- la mise en synergie des opérateurs ;
- la promotion des événementiels culturels à partir d’une stratégie de communication commune.

II/ Quelle méthodologie ?

Pour définir un plan d’actions à partir des orientations et thématiques ci-dessous, il est proposé de :

- 1 - mettre en œuvre une démarche exploratoire portée techniquement par les DAC des collectivités concernées qui réaliseront un diagnostic exhaustif des dispositifs de coopération existants entre les deux collectivités et formuleront, en concertation avec les acteurs culturels du territoire, des propositions opérationnelles ;
- 2 - constituer un comité de pilotage de la démarche, composé d’élus des 2 agglomérations concernés par les thématiques fonctionnelles du rayonnement culturel du territoire ;
- 3 - associer les acteurs culturels du territoire à cette réflexion collective pour la mise en œuvre des orientations.