

# La grande vitesse en Cornouaille : des infrastructures et équipements en devenir

Quimper - Penhars Bourg	12h25	15h52	17h00	18h02	18h40
Plomelin - Pen Menez	12h35	16h02	17h10	18h10	18h50
Plomelin - Trébé	12h38	16h05	17h13	18h13	18h53
Plomelin - Leurré	12h40	16h07	17h15	18h15	18h55
Plomelin - Saint-Roch	12h43	16h10	17h18	18h18	18h58
Plomelin - Pays du Fruit	12h45	16h12	17h20	18h20	19h00
Plomelin - Croissant	12h46	16h13	17h21	18h21	19h01
Plomelin - Ar Bleon	12h50	16h17	17h25	18h25	19h05
Plomelin - Lez	12h52	16h20	17h28	18h28	19h08
Plomelin - Sports	12h55	16h23	17h31	18h31	19h11
Plomelin - ...	17h32	17h35	17h38	17h41	17h44
Plomelin - ...	18h37	18h40	18h43	18h46	18h49



**CHALIER Grégoire**  
**GRANDJEAN Brendan**  
**HERRY Arnaud**  
**HOUGUET Elodie**  
**LE NY Solenn**  
**PRESCOTT Sandrine**  
**STEPHAN Marie**  
**TURROU Alice**

# **ARRIVEE DE LA LGV : DES INFRASTRUCTURES ET DES EQUIPEMENTS EN DEVENIR**

**Phase Diagnostic**

**Janvier 2010**



Nous tenons à remercier toutes les personnes sans qui ce travail n'aurait été possible. Leur disponibilité, leurs conseils avisés, et leur attention nous ont été précieux.

### Le commanditaire de l'étude

- Jean-René COULIOU, Président du Pays de Cornouaille

### Les élus du territoire du Pays de Cornouaille

- Marc ANDRO, Vice-Président de Quimper Communauté chargé du développement économique
- Michel CANEVET, Président de la Communauté de Commune du Haut Pays Bigouden
- Bernard LE GALL, Président de la Communauté de Commune du Cap Sizun
- Claude BELLIN, Président de la Communauté de Commune du Pays de Châteaulin et du Porzay
- Gilbert MONFORT, Maire de Rosporden
- Alain PENNEC, Maire de Quimperlé

### Les professionnels

- Michel BOLLORE, Responsable du service développement territorial de la CCI Quimper Cornouaille
- François CLEMENT, Directeur général de la CCI Quimper Cornouaille
- Anne DERRIEN-MALEK du Conseil Régional
- Nicolas KERLOCH et Betty ROBERT, Chargés de mission SIG pour le Pays de Cornouaille
- André LAGATHU, Directeur des études habitat à l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Brest (ADEUPA)
- Kevin NADO, Chargé de mission développement territorial, spécialisé en Urbanisme Commercial
- Jean-Luc RAULT, Responsable du service voirie-environnement à la mairie de Quimper
- Cécile REBOUX, Responsable du pôle Déplacement, Conseil Général du Finistère
- Claude ROSSIGNOL, Cadre dirigeant honoraire de la SNCF, membre du Conseil de Développement du Pays de Cornouaille

Et plus particulièrement notre professeur référent, René-Paul DESSE, Professeur de Géographie et en Urbanisme à l'Institut de Géoarchitecture



**BGV** : Bretagne à Grande Vitesse

**CCI** : Chambre de Commerce et d'Industrie

**CHU** : Centre Hospitalier Universitaire

**CCFA** : Comite des Constructeurs Français d'automobiles

**CG** : Conseil Général

**LGV** : Ligne Grande Vitesse

**LGV BPL** : Ligne Grande Vitesse Bretagne – Pays de la Loire

**NTIC** : Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication

**PAB** : Penn Ar Bed

**PPRI** : Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles Inondation

**RFF**: Réseau Ferré de France

**RN** : Route Nationale

**SIOCA** : Syndicat Intercommunautaire Ouest Cornouaille

**SNCF**: Société Nationale des Chemins de Fer Français

**TER** : Transport Express Régional

**TGV** : Train Grande Vitesse



<b>REMERCIEMENTS</b>		<b>B. Etat des lieux et hiérarchisation</b>	<b>26</b>
<b>TABLE DES SIGLES</b>		1. La Cornouaille et le contexte régional des infrastructures de transport	26
<b>INTRODUCTION</b>	<b>3</b>	1.1 Des infrastructures routières structurées d’est en ouest	
<b>Partie I : Structure et organisation du territoire</b>	<b>11</b>	1.2 Un réseau ferroviaire en mutation	
<b>A. Le jeu des acteurs dans le Pays de Cornouaille</b>	<b>19</b>	1.3 L’aéroport de Pluguffan	
1. Mise en contexte : l’articulation des stratégies territoriales de la Bretagne et du Pays	19	2. Le réseau routier, infrastructure la plus pertinente à l’échelle du Pays	31
2. Anticiper les effets de la LGV pour un territoire équilibré	20	2.1 Hiérarchie du réseau et maillage du territoire	
2.1 L’importance donnée à l’agglomération quimpéroise		2.2 Le réseau de transport en commun Penn Ar Bed	
2.2 Des volontés intercommunales en faveur de l’intermodalité		3. Le réseau Haut Débit, nouvel enjeu en matière de communication	33
3. Confrontation des acteurs par rapport au projet LGV	22	<b>C. Les pôles structurants de la Cornouaille</b>	<b>36</b>
3.1 Gain de temps « la LGV est importante mais pas révolutionnaire »		1. La Cornouaille, un territoire multipolaire diversifié	36
3.2 La politique des arrêts de la LGV : un sujet omniprésent qui divise les acteurs		1.1 Les spécialisations économiques des pôles	
		1.2 Les pôles à vocation touristique	
		1.3 Les pôles à vocation d’habitat	
		2. L’agglomération quimpéroise, un pôle dominant à nuancer	42
		2.1 L’agglomération quimpéroise de part ses atouts rayonne sur le Pays de Cornouaille	
		2.2 L’agglomération quimpéroise, une polarité parmi d’autres	



## **Partie II : Pour une logique de mise en réseau du territoire** **49**

### **A. Corrélation entre les espaces d'activité et les réseaux de communication** **51**

### **B. Les pôles secondaires et leur rapport à Quimper à travers les réseaux de transport collectif** **53**

1. Analyse du tableau : une diversité des types de transport et des temps de parcours **55**
  - 1.1 Quimperlé/Rosporden/Châteaulin : les trois gares secondaires de la Cornouaille
  - 1.2 Les pôles secondaires reliés par le réseau Penn Ar Bed
2. Axes de réflexions pour l'amélioration des transports collectifs entre les pôles secondaires et Quimper **55**
  - 2.1 Un réseau ferroviaire performant, à développer
  - 2.2 Une amélioration de l'offre touristique de week-end à envisager

### **C. Intermodalité et connexions entre les différents modes de transport à l'échelle de la Cornouaille** **58**

1. Intermodalité entre le réseau Penn Ar Bed et le réseau SNCF **58**
2. Complémentarité entre le réseau QUB, la gare SNCF

et le réseau Penn Ar Bed **63**

3. Connexion entre l'aéroport et la gare urbaine du Pays de Cornouaille **64**
4. Les aires de covoiturages, des dispositifs en pleine croissance à l'échelle de la Cornouaille **66**

## **Partie III : L'arrivée de la LGV et l'avenir de certaines infrastructures** **69**

### **A. L'aéroport de Quimper, un outil pérenne de développement pour la Cornouaille ?** **71**

1. Situation actuelle **71**
  - 1.1 Accessibilité au site
  - 1.2 Evolution du trafic et de l'offre
  - 1.3 Une infrastructure nécessaire au développement de la Cornouaille
2. Les perspectives d'avenir de l'aéroport de Pluguffan **73**
3. Pistes pour permettre la pérennité de cette infrastructure **76**

**B. Les cas particuliers de Quimperlé et Rosporden, faut-il conserver les deux arrêts dans le projet LGV ? 78**

1. La situation actuelle, une dynamique constante des gares de Quimperlé et Rosporden 78
2. Les arrêts LGV, un intérêt étendu à la Cornouaille 79
  - 2.1 La prise en compte des aires d'influence de Quimperlé et Rosporden
  - 2.3 Point de vue des acteurs
3. Prévision des gains de temps, avec ou sans arrêts 81

**C. La gare urbaine du pays de Cornouaille, une gare adaptée à l'arrivée de la LGV ? 83**

1. Accessibilité à la gare urbaine du pays de Cornouaille 83
  - 1.1 Accessibilité à la gare par les transports motorisés
  - 1.2 Accessibilité à la gare par les modes doux
2. Le stationnement, une problématique à multiples enjeux 85
  - 2.1 Situation actuelle du stationnement
  - 2.2 Les solutions à privilégier
3. Quelle est la localisation future de la gare urbaine du Pays de Cornouaille ? 89
  - 3.1 L'inscription en zone inondable, une contrainte majeure pour la requalification du quartier de la gare

- 3.2 Quelle localisation future pour la gare urbaine du Pays de Cornouaille ?

**CONCLUSION**

**93**

**TABLE DES FIGURES**

**BIBLIOGRAPHIE**

**ANNEXE**



Dans un contexte géographique et économique où l'Europe apparaît de plus en plus comme l'échelle de décision principale, la péninsule bretonne apparaît comme un territoire périphérique. En effet, la Bretagne est en marge du cœur économique européen animé par la « dorsale européenne » (les métropoles Britanniques, du Benelux, de l'est de la France, de l'ouest de l'Allemagne ou du nord de l'Italie). D'après les travaux de Roger Brunet, la périphéricité d'un territoire se définit à partir de la relation dominant/dominé qui régit les rapports entre les différents espaces. Cette notion adopte non seulement un sens topologique, fonctionnel mais aussi hiérarchique. Les théories relatives au développement des métropoles de « l'Arc Atlantique » (Bordeaux, Nantes, Rennes, Le Havre pour la France), portées entre autre par Jean Paul Carrière<sup>1</sup>, partent du postulat de leur situation périphérique à l'échelle du développement européen, et recherchent le moyen de vaincre les effets négatifs de cette périphéricité pour devenir un réseau de pôles secondaires.

Aussi, la Cornouaille apparaît dans un tel schéma comme un espace doublement périphérique du fait de son éloignement des centres de décision et des pôles secondaires. La notion de périphéricité prend alors un sens géopolitique dans un tel contexte de compétitivité des territoires,

comme le souligne François Taglioni<sup>2</sup>. Cette signification caractérise particulièrement la spécificité du Finistère auquel appartient la Cornouaille. Soumises aux effets d'une situation périphérique, Quimper et Brest tentent néanmoins de mettre en avant des traits d'attractivité. Les débats relatifs au prolongement de la Ligne à Grande Vitesse Paris - Rennes vers Brest ou Quimper témoignent de cette dualité et de l'enjeu que représente un tel projet dans un contexte de compétitivité des territoires, et ce quelle qu'en soit l'échelle.

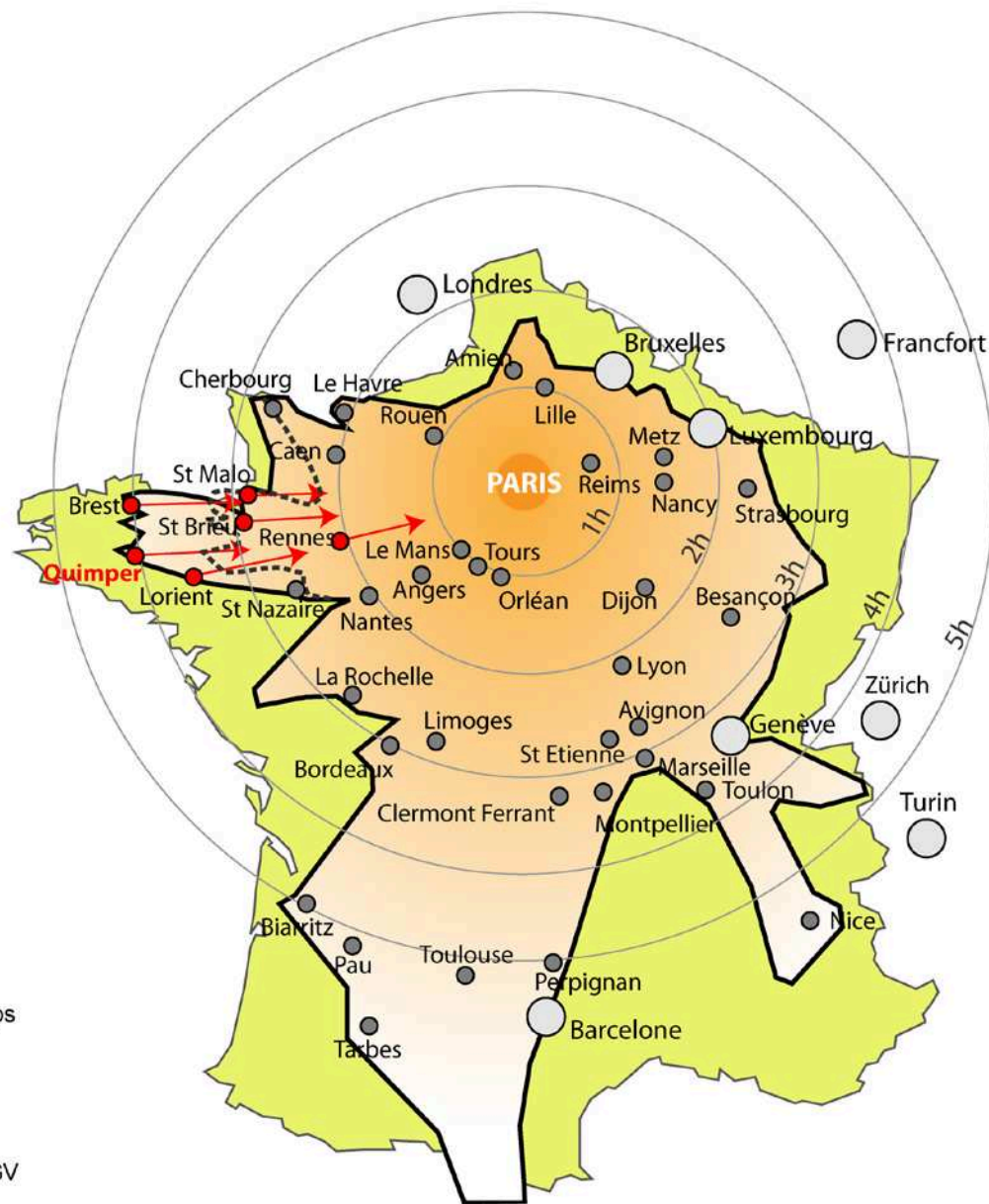
Le Pays de Cornouaille, admet un fonctionnement interne qui repose également sur le principe de périphéricité. Le rapport de domination s'exerce sur des espaces mal reliés ou faibles économiquement, tels que le Cap Sizun, l'île de Sein et le Pays Glazik par rapport à Quimper l'agglomération principale. Toutefois, la Cornouaille, du fait de l'influence du littoral dans son organisation, permet à certains espaces de gagner une quasi autonomie par rapport au pôle Quimpérois. Cet aspect particulier fait l'originalité de ce territoire et permet de mettre en valeur cette périphéricité. Ainsi, le projet de LGV, devant rapprocher Quimper à Paris dans un objectif de 3 heures, va gommer certains inconvénients dus à cette position. Cependant, le territoire ne sera valorisé que s'il arrive à tirer profit de ce projet et mettre en avant les avantages qu'il comporte. En effet, réduire la périphéricité ne se limite pas à relier un territoire aux

<sup>1</sup> *Les Cités Atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ?*

<sup>2</sup> « La périphéricité du concept au lobby politique » in *L'espace Politique*

pôles économiques, il s'agit surtout de mettre à profit ce rapprochement pour dynamiser le territoire et attirer des investisseurs, promouvoir le capital humain et culturel en lançant de grands projets.

Ainsi, la réflexion sur les équipements et les infrastructures menée par le Conseil de Développement du Pays de Cornouaille s'inscrit dans une stratégie d'anticipation des transformations du territoire. L'étude a pour objectif d'analyser les effets de l'arrivée de la LGV sur l'aménagement et le développement des territoires traversés. L'effet d'accroissement de la vitesse engendre inévitablement une transformation de l'espace, par une réorganisation des voies ferrées mais également de l'ensemble des réseaux (routiers, aériens et portuaires).



**Figure 1: Anamorphose de la France ferroviaire en 2015**

- Anamorphose de la France par rapport aux liaisons TGV en 2009
- Prise en compte de la ligne Ouest à l'horizon de 2015
- Rapprochement des villes de l'Ouest de Paris
- Distances de Paris rapportées en temps
- Principales capitales européennes
- Principales villes françaises
- Villes bretonnes concernées par la BGV

Source: SNCF, RFF, AUDIAR  
Réalisation: Institut de Géoarchitecture 2009

La LGV apparaît aujourd'hui comme un outil incontournable pour pallier les effets de la périphéricité. Dans un contexte de compétitivité des territoires, elle se montre comme une source d'attractivité économique, culturelle, financière et humaine. Elle encourage notamment le développement du secteur tertiaire, par l'arrivée de nouvelles entreprises mais aussi de nouvelles catégories socio-professionnelles (cadres, professions supérieures). Néanmoins, il est également important de donner la priorité aux entreprises locales afin de favoriser la création d'un tissu économique solide sur le territoire.

En reliant les territoires éloignés, la LGV engendre une transformation de l'espace vécu. L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire impose de repenser le cadre et la qualité de vie de la population, en permettant à tous une accessibilité au nouveau réseau. L'objectif est notamment de réorganiser le territoire afin de le rééquilibrer et de le dynamiser. Il est important d'éviter l'effet tunnel, qui implique une ségrégation, en négligeant les espaces sans accès direct à la ligne à grande vitesse.

Cette étude est menée en deux temps. Une première phase de diagnostic permet de mettre en avant les enjeux du territoire, liés à ses infrastructures et à ses équipements ; dans un second temps, l'étude prospective menée sur le territoire permettra d'anticiper ses transformations notamment à partir d'expériences de villes comparables.

Le diagnostic du territoire met en évidence la structure et l'organisation du territoire de la Cornouaille, puis analyse son fonctionnement interne

en rapport avec les infrastructures de transport et les équipements. Enfin, la dernière partie élargit les questionnements et introduit une réflexion relative à l'avenir de ces infrastructures.

Ce travail repose essentiellement sur des entretiens menés auprès de différents acteurs du territoire et sur le recueil de données réalisé par divers organismes (CCI, Conseil Général, RFF, EFFIA-MTI, Communauté d'agglomération de Quimper Cornouaille, ville de Quimper, Communautés de Communes...). Toutefois, certaines informations n'ont pu être accessibles en raison du paramètre de la confidentialité auquel sont soumis certains organismes ou bureaux d'études.

## Fiche de présentation de la Cornouaille

Le Pays de Cornouaille occupe l'extrémité occidentale de la Bretagne.  
Il se situe à 70 km des agglomérations de Lorient et de Brest.

**Président du pays :** Bernard Poignant, actuel maire de Quimper et président de Quimper Communauté.

**Superficie :** 2 201.9 Km<sup>2</sup>

**Distance :** 100 km est/ouest et 40 Km nord/sud

**Démographie :** 333 421 habitants (INSEE 2007) soit environ 35% de la population du département.

**Densité :** 126 habitants/km<sup>2</sup> (107 habitants/km<sup>2</sup> en Bretagne)

### Atouts :

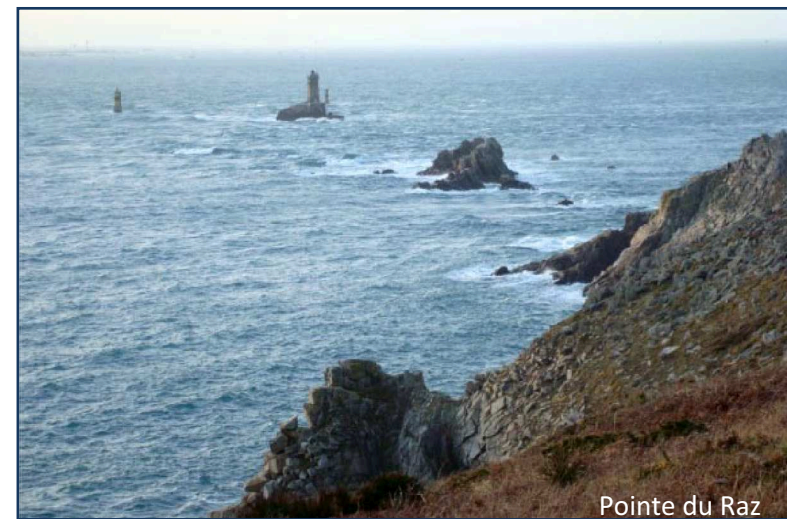
- bonne desserte routière 2 x 2 voies (A82/RN165) et ferroviaire;
- possède un aéroport situé sur la commune de Pluguffan.

Avec plus de 300 km de côtes dont un quart d'estuaires (l'Odet, l'Aven et le Bélon), la situation littorale du territoire amène à rassembler beaucoup d'emplois dans les domaines de la pêche, du commerce et de l'hôtellerie restauration (liés au tourisme).

**Constitution :** Le Pays de Cornouaille est composé de 95 communes réparties dans 10 Communautés de Communes



Archipel des Glénan



Pointe du Raz



Figure 2 : Les intercommunalités du Pays de Cornouaille







# Structure et organisation du territoire

## Le jeu des acteurs dans le Pays de Cornouaille (p.19-25)

- Mise en contexte : l'articulation des stratégies territoriales de la Bretagne et du Pays de Cornouaille
- Anticiper les effets de la LGV pour un territoire équilibré
- Confrontation des acteurs institutionnels par rapport au projet LGV

## Etat des lieux et hiérarchisation des réseaux de communication (p.26-35)

- La Cornouaille et le contexte régional des infrastructures de transport
- Le réseau routier, infrastructure la plus pertinente à l'échelle du Pays
- Le réseau Haut Débit, nouvel enjeu en matière de communication

## Les pôles structurants de la Cornouaille (p.36-47)

- La Cornouaille, un territoire multipolaire diversifié
- L'agglomération quimpéroise, un pôle dominant à nuancer



Les équipements et infrastructures résultent d'une logique de fonctionnement en réseau impactant l'ensemble des territoires traversés. Par une analyse des structures et des politiques liées aux transports, l'objectif de cette première partie est d'avoir une vision globale de l'organisation du Pays de Cornouaille et des logiques qui peuvent l'influencer.

Le but est d'abord de comprendre la coordination et la mise en cohérence entre les politiques de chaque acteur impactant sur la Cornouaille, pour ensuite établir un état des lieux des réseaux. Enfin, le fonctionnement du territoire est analysé sous l'angle de la multipolarité et de la spécialisation de ces pôles.

## **A. Le jeu des acteurs dans le Pays de Cornouaille**

Les grands projets d'équipements et d'infrastructures entrent dans une politique globale d'aménagement et de développement du territoire. A l'échelle de la Cornouaille, la région Bretagne joue un rôle prépondérant dans la mise en application des stratégies territoriales. Ainsi, une analyse de la coordination entre la politique de la région et celle du pays permettra de fixer un cadre afin de mieux comprendre les axes prioritaires de la Cornouaille. Enfin, l'étude est enrichie par la confrontation des points de vue de multiples acteurs rencontrés dans le but de mettre en évidence les attentes et les inquiétudes vis-à-vis du projet LGV.

## **1. Mise en contexte : l'articulation des stratégies territoriales de la Bretagne et du Pays**

La région Bretagne s'est lancée depuis plusieurs années dans un vaste programme de revalorisation et d'accessibilité de son territoire. Son projet politique est avant tout bâti autour de la mise en place de la LGV Bretagne-Pays de la Loire afin de favoriser la compétitivité et l'attractivité de la région, mais aussi dans une logique de desserte et d'équilibre entre l'ensemble des territoires bretons. La traduction se fait d'abord par une politique de transports intérieurs qui implique un renforcement du maillage et du réseau actuel. Le rééquilibrage du territoire passe donc par des actions en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture, en proposant une amélioration de l'accessibilité et de l'offre en transports collectifs, ainsi qu'en développant l'intermodalité et la complémentarité entre les infrastructures. Le but n'est pas seulement de garantir la desserte des territoires mais aussi d'offrir à tous la possibilité d'utiliser l'ensemble des transports.

Le projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV) suppose un accompagnement et une implication au niveau local. Tous les acteurs de la Bretagne, par les différentes compétences qu'ils possèdent, devront diffuser et encourager ses effets à l'ensemble de la Bretagne. La région a entrepris, depuis les années 1990, un déploiement de sa stratégie territoriale à l'échelle des pays.

Ainsi, le Pays s'appuie sur deux orientations principales pour intégrer le projet BGV dans sa politique :

- « créer un pays attractif, dynamique, compétitif et promouvoir la Cornouaille comme une terre d'accueil des hommes et des entreprises »<sup>3</sup> ;
- renforcer l'équilibre territorial et la solidarité entre les territoires afin de permettre les déplacements de l'ensemble de la population et des acteurs locaux.

Afin d'approfondir les politiques de transports qui influencent l'organisation des réseaux sur la Cornouaille, le tableau en annexe 1 synthétise ses stratégies.

Le projet de grande vitesse ferroviaire modifie l'image du territoire en donnant une impression de proximité. La LGV a alors un effet intégrateur accentuant le rayonnement et l'influence de la Cornouaille. L'enjeu n'est pas seulement de gagner du temps, mais également de montrer l'accessibilité du pays en informant les cornouaillais mais aussi les populations extérieures. M. Le Gall, Président de la Communauté de Communes du Cap-Sizun, évoque « *l'importance de l'impact psychologique* » : le passage de 4 à 3 heures de temps de trajet crée « *un véritable sentiment de proximité vis-à-vis des métropoles* ».

---

<sup>3</sup> « Charte de développement du Pays de Cornouaille », Pays de Cornouaille, 2001, p20

## 2. Anticiper les effets de la LGV pour un territoire équilibré

Moyen indispensable à l'accessibilité du pays, la grande vitesse est difficile à mettre en œuvre dans une optique d'équilibre territorial. Le risque est d'accorder une importance majeure à Quimper, lieu d'arrivée de la LGV, au dépend du reste de la Cornouaille.

### 2.1. L'importance donnée à l'agglomération quimpéroise

La stratégie régionale de développement territorial se fixe principalement sur l'agglomération quimpéroise. En effet, que ce soit pour le développement du réseau haut débit ou pour la restructuration de la gare de Quimper en vue de l'arrivée de la LGV, le Contrat Région-Pays 2006-2012 finance notamment les projets de Quimper Communauté. Pôle majeur du développement de la grande vitesse, la stratégie territoriale lui donne peut être trop d'importance, au risque de délaisser certains territoires. Même si le contrat insiste sur le développement de l'intermodalité à partir de la gare de Quimper, il est préférable d'anticiper les effets de la LGV, en appuyant particulièrement sur la complémentarité entre les différents modes de transport dans le but d'améliorer la connectivité et l'accessibilité de l'ensemble du territoire.

## 2.2. Des volontés intercommunales en faveur de l'intermodalité<sup>4</sup>

Les documents cadres les plus avancés des intercommunalités cornouaillaises affichent l'importance qu'elles accordent au développement de l'intermodalité dans le but d'équilibrer le territoire. La mise en place de plateformes multimodales pour les déplacements individuels est envisagée sur plusieurs pôles secondaires (Rosporden, Quimperlé, Concarneau). L'objectif est d'assurer les déplacements de la vie quotidienne de la population cornouaillaise.

Dans un contexte favorable au développement durable, l'arrivée de la LGV et la mise en œuvre de solutions alternatives à la voiture individuelle deviennent une priorité pour les territoires. Ainsi, afin de renforcer les transports collectifs urbains et interurbains (TER, Penn Ar Bed, QUB), de nombreux projets se profilent. En effet, leur articulation et leur complémentarité avec le TGV apparaît comme essentiel et nécessiteront la création d'équipements afin d'attirer des activités nouvelles. Il est important pour l'ensemble du territoire de s'orienter vers le développement et l'amélioration de cette intermodalité. L'anticipation des effets de la LGV est donc primordiale, afin de ne pas prioriser certains territoires et de freiner le développement du Pays. En effet, si l'on prend l'exemple du tourisme, secteur majeur de l'espace économique cornouaillais, l'accessibilité au littoral est un gage du développement de

ce secteur. Cependant, si les connexions à partir de Quimper ne sont pas anticipées, alors la Cornouaille perdrait en compétitivité.

---

<sup>4</sup> Cf annexe 1

### 3. Confrontation des acteurs par rapport au projet LGV

Un recueil des points de vue de différents acteurs du territoire a été réalisé dans le but de mieux comprendre les enjeux qui se dessinent autour du projet de la LGV, de mettre en évidence les intérêts communs et les sujets qui divisent. Par l'intermédiaire d'entretiens, la confrontation des avis des acteurs a été synthétisée dans le tableau ci-après. A noter qu'il existe parfois une confusion de la part des acteurs entre la « Bretagne à Grande Vitesse » et la « Ligne à Grande Vitesse ». En effet, le projet de la BGV regroupe la ligne à grande vitesse<sup>5</sup> sur l'axe Paris-Quimper, et la modernisation du réseau (renouvellement du matériel, restructuration des gares principales, création de plateformes multimodales...).

#### Méthodologie

Sept entretiens ont été menés dans l'objectif d'obtenir l'avis des acteurs sur l'impact, les attentes et les inquiétudes liés à l'arrivée de la LGV. Afin d'être le plus exhaustif possible, l'enquête a tenté de prendre en compte la plupart des territoires cornouillais, à différentes échelles : le territoire de la CCI Quimper-Cornouaille, le pôle central de Quimper et de son agglomération, des Communautés de Communes situées à l'ouest (Communauté de Communes du Cap Sizun, Communauté de Communes du Haut Pays-Bigouden, Communauté de Communes de Châteaulin et du Porzay), et à l'est (communes de Rosporden et de Quimperlé).

Les entretiens, d'une durée d'environ 45 minutes, se sont basés sur des questions ouvertes, afin de mettre en avant le point de vue général de chaque acteur et de dégager les points qui posent le plus de problèmes par rapport à la BGV.

---

<sup>5</sup> La ligne à grande vitesse suppose un trajet sans arrêt

## CONFRONTATION DES POINTS DE VUE DES ACTEURS SUR LE PROJET LGV

		ACTEURS INTERROGES						
		François Clément - Directeur général à la CCI Quimper Cornouaille	M. Andro - Quimper Communauté	M. Canevet - Président de la C.C du Haut Pays-Bigouden	M. Bellin - Président C.C de Châteaulin et du Porzay	M. Le Gall - Président de la C.C du Cap Sizun	M. Monfort - Maire de Rosporden	M. Pennec - Maire de Quimperlé
THEMATIQUES ABORDEES	Objectif de la LGV : gagner vitesse et temps	<p>« Pour que l'arrivée de la LGV ait un impact optimal, il faut que la LGV permette l'arrivée d'un véritable TGV et pas d'un omnibus ! »</p>	<p>« Sur la base d'un temps de trajet de 3h35, l'arrivée de la LGV est importante mais pas révolutionnaire. En proportion on est moins gagnant que Vannes ou Lorient »</p> <p>« Entre Rennes et Quimper, le trafic se réduit à 15 minutes ce n'est pas décisif »</p> <p>« L'amélioration des NTIC comme la fibre optique ou la visioconférence va faire concurrence à la LGV : les gens ne se déplacent pas pour 3 heures de réunion »</p> <p>« Tant mieux si on gagne du temps, il faut aussi que cela s'accompagne d'une amélioration de l'offre du service et de l'offre du prix »</p>	<p>« Si il n'y a pas de LGV pour désenclaver le territoire, alors nous serons encore plus éloignés de tous »</p> <p>« Pour le Haut Bigouden, la LGV profite à la population et permet aux voyageurs de venir plus rapidement, le temps gagné est essentiel »</p> <p>« La LGV s'arrête avant 3h à Rennes, Vannes et Lorient. Quimper est pénalisé car éloignée des centres de décisions. »</p>	<p>« Si c'est une grande vitesse, on ne s'arrête pas à Rosporden et Quimperlé, il faut être sérieux (...) De plus, si on s'arrête partout, les gens prendront l'avion. »</p> <p>« Pour les gens la LGV c'est un peu du rêve ».</p>	<p>« L'impact psychologique va sans doute être plus important, la notion de temps entre 3 et 4 heures est différente, en créant un véritable sentiment de proximité vis-à-vis des métropoles »</p> <p>« La vitesse et le temps ne peuvent pas être les seuls critères à prendre en compte pour justifier un arrêt ou non à Rosporden ou Quimperlé. »</p>	<p>« Pour réduire le temps, faut-il supprimer des arrêts au détriment des secteurs et des populations actuellement desservis ? »</p>	<p>« Avec la LGV, il va y avoir une augmentation du trafic, on ne demande pas tous les arrêts seulement quelques uns. Pour ma part, je suis favorable au maintien de quelques TGV à Quimperlé. »</p>
	Un projet pour le dynamisme du territoire	Attractivité économique	<p>« Avec l'arrivée de la LGV, le temps de trajet va passer de 5h à 3h. Oui il va y avoir un véritable impact, et même plus que pour les aspects économique et touristique. Il y aura des impacts forts en termes de développement de marché et de mouvement de population. »</p> <p>« Pour les entreprises, c'est la réduction de la distance qui est importante. L'attrait du territoire sera renforcé. »</p> <p>« L'arrivée de la LGV va augmenter l'attractivité du Pays de Cornouaille et augmenter la pression foncière résidentielle. »</p>	<p>« Si les entreprises fonctionnent, c'est parce que le cadre de vie leur plaît et qu'elles veulent bien travailler ici »</p>	<p>« La LGV nécessite un gros développement. Il est difficile de venir en Bretagne car l'on est éloigné de tout. Avec la baisse du temps de voyage, est-ce qu'on va développer et attirer les usines ? »</p> <p>« Avec la LGV, Quimper ne manquera-t-il pas d'équipements d'accueil/culturels ? Quimper doit alors être comme une "locomotive" pour les domaines artistique et culturel. »</p>	<p>« La LGV nécessite un gros développement. Il est difficile de venir en Bretagne car l'on est éloigné de tout. Avec la baisse du temps de voyage, est-ce qu'on va développer et attirer les usines ? »</p> <p>« Avec la LGV, Quimper ne manquera-t-il pas d'équipements d'accueil/culturels ? Quimper doit alors être comme une "locomotive" pour les domaines artistique et culturel. »</p>	<p>En ce qui concerne l'activité économique, la LGV va attirer un nouveau public donc de nouvelles rentes.</p>	<p>« Je suis très attaché au maintien de la gare pour permettre le développement de l'attractivité économique du territoire. Aujourd'hui on assiste au déménagement du territoire. On a perdu la maternité, le bloc de chirurgie, le tribunal d'instance est en sursis. Si on veut maintenir la population dans les campagnes, il faut arrêter de supprimer tous les services publics. Il est important d'aménager convenablement la gare et de permettre à la population de rester sur le territoire. »</p>
	L'intermodalité : offrir la LGV à l'ensemble de la population	Développement du tourisme	<p>« Pour le tourisme notamment, la Cornouaille sera plus attractive pour les week-ends courts, en entrant dans le périmètre des 3h de distance de Paris. De manière générale, l'aire d'attractivité d'un site pour les week-ends courts est déterminée par un temps de trajet maximum de 3h. »</p>	<p>« Au niveau du tourisme il y aura peut être une augmentation pour les courts séjours. Cependant, elle ne se fera que s'il y a une offre touristique de qualité proposée. »</p>	<p>« L'échéance de 2012 n'est pas respecté et on ne sera pas à 3h de Paris, c'est un problème pour une région touristique, les règles de transport sont acceptables qu'en dessous de 3h »</p>	<p>« La LGV permettrait de développer le tourisme et cela peut devenir intéressant de se rendre en Bretagne pour un week end, une petite semaine, les ponts alors qu'avant c'était un handicap. »</p> <p>« Il semble peut-être nécessaire de faire des produits d'appel pour faire venir la population, les touristes par une hôtellerie de qualité, une restauration, projet de continuité de l'aménagement côtier. »</p>	<p>« La LGV aura un impact sur la Cornouaille. Mais il est nécessaire de l'analyser à grande échelle : il est difficile d'évaluer les répercussions sur notre territoire »</p>	<p>« On a besoin d'une station multimodale proche de la population. Il faut chercher le bien-être de la population. (...) Néanmoins, les changements de train restent faciles pour les jeunes mais moins pour les personnes âgées. »</p>



La confrontation des points de vue met en évidence l'effet fédérateur du projet BGV. En effet, il regroupe l'ensemble des acteurs autour d'une volonté commune de développer la Cornouaille. L'accent est mis sur les apports positifs de la grande vitesse pour tous, en s'appuyant sur la réalisation d'un dispositif multimodal.

Cependant, quelques divergences apparaissent concernant le degré d'impact sur l'aménagement du territoire, et sur le maintien des arrêts TGV à Rosporden et Quimperlé.

### **2.1. Gain de temps : « La LGV est importante mais pas révolutionnaire »**

L'ensemble des acteurs interrogés reconnaît que la LGV est un outil indispensable à l'aménagement et au développement de la Cornouaille. Les propos de M. Canevet (Président de la Communauté de Communes du Haut Pays-Bigouden) reprennent bien l'idée générale : « *S'il n'y a pas de LGV pour désenclaver le territoire, alors nous serons encore plus éloignés de tous* ». Le projet LGV montre alors tout son intérêt dans la lutte contre la périphéricité de la Cornouaille.

De plus, les discours mettent en avant le véritable impact de la LGV en termes de dynamisme économique et d'attractivité territoriale. En effet, l'importance est accordée au développement de nouveaux marchés et aux mouvements de populations.

La notion de « temps » revient sans cesse dans les paroles des acteurs. Le temps gagné pour remplir l'objectif de 3 heures est jugé comme

« *essentiel* », notamment pour le tourisme. En effet, M. Clément (Directeur général de la CCI Quimper-Cornouaille), M. Andro (Vice-président de Quimper Communauté) et M. Canevet évoquent un principe fondamental : l'aire d'attractivité pour les séjours courts est déterminée par un temps de trajet inférieur à 3 heures. Cet exemple montre l'aspect primordial du temps fixé de 3 heures afin d'obtenir de réelles répercussions pour le territoire même si les discours divergent entre 3h08, 3h12...pouvant aller jusqu'à 3h35. Les propos de M. Andro résument la situation par le fait que « *la LGV est importante mais pas révolutionnaire* ».

Il faut souligner le fait qu'entre Paris et Rennes, le temps gagné est de 37 minutes, contre 15 minutes entre Rennes et Quimper. Selon la plupart des acteurs, l'impact de la LGV est donc à relativiser, d'autant plus que Quimper se situe en bout de ligne. Elle s'arrête avant à Vannes et Lorient. Le risque est alors que Quimper et l'ensemble de la Cornouaille soient moins gagnants par rapport aux villes bretonnes les moins éloignées des centres de décisions.

### **2.2. La politique des arrêts de la LGV : un sujet omniprésent qui divise les acteurs**

Les divergences qui apparaissent entre les acteurs se focalisent principalement sur un sujet : les arrêts potentiels de la LGV à Rosporden et à Quimperlé. Les principes mêmes de vitesse et de temps de la LGV sont alors remis en cause. M. Clément met l'accent sur « *l'impact*

*optimal* » de la grande vitesse dans une logique globale d'attractivité du territoire. En revanche, M. Le Gall (Président de la Communauté de Communes du Cap Sizun) évoque le fait que « *la vitesse et le temps ne peuvent pas être les seuls critères à prendre en compte pour justifier un arrêt ou non à Rosporden ou Quimperlé* ». L'idée sous-jacente est la prise en compte de l'ensemble des territoires mais aussi de l'ensemble de la population. C'est ce que souligne M. Monfort (Maire de Rosporden), directement concerné par la question, en soulevant la question suivante : « *Pour réduire le temps, faut-il supprimer des arrêts au détriment des secteurs et des populations actuellement desservies ?* ». M. Bellin (Président de la Communauté de Communes de Châteaulin et du Porzay), quant à lui, a une vision tranchée : « *Si c'est une grande vitesse, on ne s'arrête pas à Rosporden et Quimperlé, il faut être sérieux ! (...) De plus, si on s'arrête partout, les gens prendront l'avion.* »

En élargissant la problématique, le dilemme entre l'attractivité et l'équilibre des territoires est soulevé. Néanmoins, il semble possible de concilier les deux logiques en développant un dispositif d'intermodalité efficace, reconnu par l'ensemble des acteurs. M. Le Gall souligne que : « *la LGV aura un véritable impact si un dispositif d'intermodalité est mis en place et s'il est susceptible de profiter à tout l'espace de la Cornouaille* ».

### Synthèse

La LGV rassemble les acteurs autour d'un projet commun : désenclaver la Cornouaille. La notion de temps est au cœur des discours, accordant une importance primordiale à l'objectif de 3 heures.

Si certaines divergences peuvent apparaître, il est désormais important de fixer des priorités d'actions pour le développement du pays. Un choix doit alors être fait sur la question des arrêts de Rosporden et Quimperlé, aujourd'hui très polémique<sup>1</sup>. L'objectif serait peut-être de s'appuyer sur un dispositif intermodal performant à partir de Quimper, pour remplir au maximum l'objectif de temps minimal tout en assurant la liaison avec les pôles secondaires du pays.

---

<sup>1</sup> Sujet traité en partie III-B

## B. Etat des lieux et hiérarchisation des réseaux de communications

La situation géographique de la Bretagne entraîne de nombreuses contraintes dans sa desserte en transports. La région se trouve à la fois éloignée des grands courants d'échanges terrestres nationaux et européens, et elle ne profite pas des flux maritimes importants le long de ses côtes. L'organisation de ces infrastructures de transports s'est effectuée avec l'urbanisation du littoral. Le Pays de Cornouaille est relié au reste du territoire par les différents réseaux structurants, malgré sa position, à l'extrémité de la péninsule.

### 1. La Cornouaille et le contexte régional des infrastructures de transport

#### 1.1. Des infrastructures routières structurées d'est en ouest

La Cornouaille est un territoire périphérique en marge des infrastructures nationales et régionales. Toutefois, celle-ci se trouve irriguée par un réseau routier relativement performant. Elle est traversée d'est en ouest par la nationale 165 qui permet de relier Nantes, Lorient, Quimper et Brest. Il s'agit d'une route à deux fois deux voies, limitée à 110 km/h, qui structure la Bretagne Sud et constitue une porte d'entrée via Nantes. Chaque jour entre Quimper et Lorient 775 véhicules légers

circulent dans les deux sens de circulation et entre Brest et Quimper la moyenne est de 1315 véhicules légers<sup>2</sup>. Cet axe place ainsi Quimper à 54 minutes de Brest, 53 minutes de Lorient, 2 heures de Rennes et 2h30 de Nantes.

---

<sup>2</sup>« Enquêtes routières sur routes nationales », DRE Bretagne, 2005 d'après l'étude d'EFFIA MTI

Figure 4 : Principales infrastructures de transport en Bretagne



## 1.2 Un réseau ferroviaire en mutation

Le projet Bretagne à Grande Vitesse ouvre aujourd'hui des perspectives au territoire. En effet, la situation actuelle du réseau ferroviaire en Bretagne est créatrice d'inégalités en termes d'accessibilité. Quimper est aujourd'hui relié à Rennes en 2h30 et à Paris en 4h20. Même si ces temps de trajet restent plus courts que ceux réalisés en voiture (Quimper-Rennes : 2h25, Quimper-Paris : 5h40<sup>3</sup>), les lignes ferroviaires actuelles sont « sous utilisées » et souffrent de la concurrence de la voiture qui reste bien souvent le moyen de transport privilégié pour les longs trajets.

L'arrivée de la LGV en Bretagne Sud s'accompagne d'une réflexion sur le développement de l'intermodalité, la densification du réseau, le renouvellement et la rénovation des infrastructures ferroviaires (matériels roulants, gares et points d'arrêts...). Beaucoup d'espoirs sont portés dans ce projet quant à l'accessibilité ferroviaire des villes bretonnes.

Par ailleurs, des liaisons TER existent à l'échelle régionale et mettent en relation les pôles situés aux points d'arrêt de Brest, Quimperlé, Auray, Vannes ou Nantes. Mais l'organisation due à la SNCF ne permet pas de rejoindre ces villes directement car un nombre important de villes intermédiaires est desservi. Un travail doit donc être mené en partenariat avec la SNCF afin d'améliorer la communication entre les villes du sud de

<sup>3</sup> Viamichelin

la Bretagne. Le point crucial apparaît notamment dans les liaisons entre Brest et Quimper (la ligne relie les deux villes en 1h10 grâce à 6 allers-retours quotidien, elle dessert Quimper, Châteaulin, Pont-de-Buis, Dirinon – Loperhet, Landerneau et Brest.) qui sont très peu présentes. La Cornouaille détient aujourd'hui six arrêts TER : Quimperlé, Scaër, Bannalec, Rosporden, Quimper et Châteaulin.

De plus, l'augmentation récente du trafic ferroviaire TER entre 2007 et 2008 prouve qu'il existe une forte demande de la part de la population.

### Evolution du trafic ferroviaire passages en 2007 et 2008<sup>4</sup>

Brest – Quimper +12%
Quimper – Rennes +12,5%
Quimper – Nantes +10%
Quimper – Lorient +30%

Aussi, le Conseil Général du Finistère et le Conseil Régional de Bretagne parlent depuis quelques temps de la mise en place d'un train hybride « le Bibi » qui devrait améliorer le temps de trajet entre Brest et Quimper, augmenter les fréquences d'allers-retours et raccorder l'ensemble de la Bretagne Sud. Ce nouveau TER a la capacité de rouler sous deux modes (électrique et diesel) et deux tensions (1500 et 25 000V) réduisant ainsi l'empreinte carbone de deux à six fois.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Conseil Régional de Bretagne

<sup>5</sup> Site internet de la région Bretagne, [www.bretagne.fr](http://www.bretagne.fr)



Figure 5 : Réseaux et infrastructures du Pays de Cornouaille



Dans une telle configuration, Quimper adopterait une place de choix, centrale, dans cette mise en réseau du linéaire ferroviaire de Bretagne Sud.

### 1.3. L'aéroport de Pluguffan

La Bretagne détient un nombre important d'aéroports (dix au total) de petite et moyenne taille dont les infrastructures sont de bonne qualité. Ces aéroports sont globalement bien connectés au réseau routier ; car situés à proximité d'une route nationale, mais les liaisons avec le réseau ferroviaire demandent à être améliorées afin d'irriguer correctement le territoire breton. Les liaisons entre les gares et aéroports bretons sont actuellement quasiment inexistantes.

Il existe d'importants effets de concurrence entre les différentes plateformes d'une part, et le réseau ferroviaire d'autre part. En effet, aucune stratégie de complémentarité entre les aéroports n'est actuellement mise en place. Celui de Quimper-Cornouaille, à Pluguffan, est directement touché par cette compétition et souffre de la concurrence de l'aéroport de Brest-Guipavas. Le projet d'aménagement d'un nouvel aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes s'inscrit dans ce contexte. Il doit permettre une ouverture à l'échelle internationale mais réduira les flux de l'aéroport de Nantes impliquant à terme sa fermeture.

Trafic des aéroports bretons en 2009

Aéroport	Nombre de passagers	Evolution 2008-2009
Brest	891 500*	+0.3%
Rennes	432 247	-13.15%
Lorient	187 748	-13.73%
Dinard	133 677	-33%
Quimper	117 300*	-2.7%
Lannion	35 000	-14.6%

Source : Ouest-France du 06.01.2010 (Chiffres provisoires)



Source : Aéroport de Quimper Cornouaille

## **2. Le réseau routier, infrastructure la plus pertinente à l'échelle du pays**

### **2.1. Hiérarchie du réseau et maillage du territoire**

Le territoire dispose d'un maillage routier dense et hiérarchisé. En effet, celui-ci s'organise à partir de l'axe principal (la RN 165) qui structure le territoire et qui relie Brest, Châteaulin, Briec, Quimper, Concarneau, Quimperlé et Lorient. Le maillage secondaire apparaît comme le plus intéressant puisqu'il permet la desserte et l'accessibilité des différents espaces grâce à la concentration des flux sur la voie express. Le réseau de routes départementales est polarisé sur Quimper, ville regroupant l'ensemble des services et administrations et point d'accès principal à la route nationale. L'ensemble des localités qui ponctuent le territoire est desservi par une route départementale, voire plusieurs selon la situation. Ces voies secondaires permettant d'irriguer la Cornouaille se structurent en deux ensembles :

- les routes principales, polarisées sur Quimper qui assurent les liaisons les plus importantes sur des longues ou moyennes distances ;
- les routes secondaires viennent affiner le maillage et desservir les plus petites localités : la voie express sert de voie de rabattement vers les communes littorales où les flux sont importants en été.

Ainsi, la Cornouaille est desservie de part en part et permet une organisation en réseau des différents pôles. En effet, si le maillage routier

principal est centralisé sur l'agglomération quimpéroise, le secondaire affine la desserte et permet une communication des pôles entre eux sans forcément passer par Quimper. Ces axes sont très importants à l'échelle de l'organisation interne du territoire notamment dans les déplacements liés à l'activité résidentielle et à l'emploi. Cet aspect sera par ailleurs développé en aval.

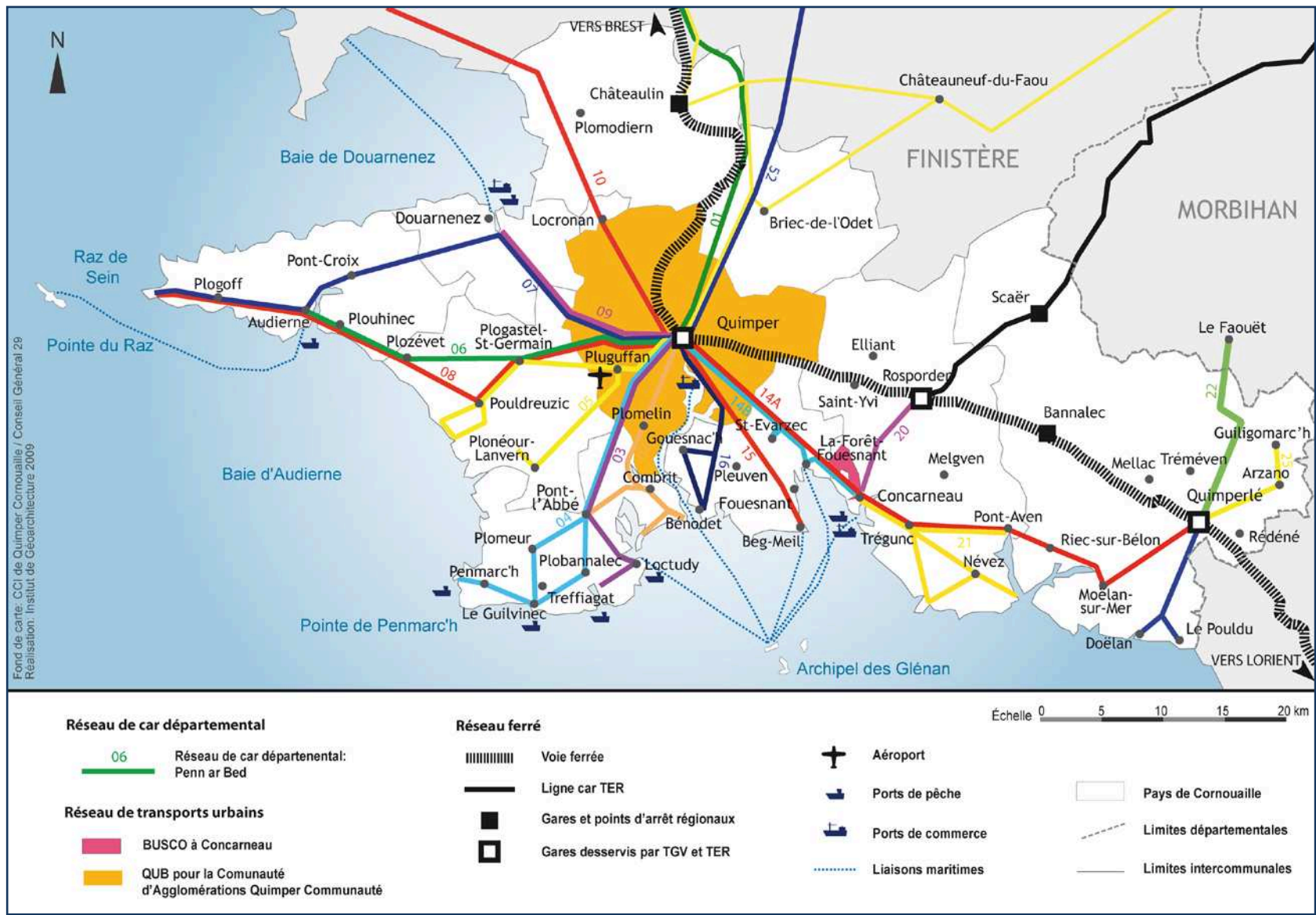
### **2.2. Le réseau de transport en commun Penn Ar Bed**

A l'échelle du département, le Conseil Général a mis en place un réseau de transports en commun (depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2004) qui irrigue l'ensemble du territoire. Ce réseau est particulièrement développé en Cornouaille en raison de l'importance et de la dissémination des pôles sur le territoire. Une vingtaine de lignes y sont comptabilisées. Sur ce secteur, Quimper apparaît encore une fois comme pôle centralisateur, point de départ de toutes les lignes. Le Schéma Départemental des Déplacements réalisé par le Conseil Général encourage la promotion et la valorisation du car. Le développement et l'optimisation du fonctionnement de ce réseau est soumis à une étude fine du territoire afin d'adapter l'offre aux usages, à la demande et aux spécialisations des espaces. En parallèle les compagnies privées assurent le transport des « scolaires ».

Il est à souligner que certaines faiblesses sont présentes en termes de desserte, notamment au niveau des fréquences de certaines lignes.



Figure 6 : Les transports en communs dans le Pays de Cornouaille



Comme le montre la carte, le réseau Penn Ar Bed développe des lignes de cars à partir de Quimper, de Concarneau et de Quimperlé, entre autres, et sillonnent une grande partie de la Cornouaille. Néanmoins, certains secteurs, comme le centre-ouest du Pays de Quimperlé ou encore l'est du Pays Glazik et le nord du Pays Concarneau Cornouaille, n'ont la possibilité de se déplacer qu'en voiture. Ces territoires non desservis correspondent souvent aux communes avec une faible démographie et une évolution de la population quasi nulle. Face à la nécessité de réduire l'usage de la voiture, une meilleure articulation entre les réseaux de transports semble nécessaire afin desservir ces territoires.



Source : Conseil Général du Finistère

### 3. Le « très haut débit » : nouvel enjeu de développement pour la Cornouaille

L'ADSL (liaison numérique à débit asymétrique) est une technologie, basée sur l'utilisation des lignes téléphoniques, qui permet la transmission de données, via Internet, à des débits élevés (supérieurs à 56 kilobits par seconde), grâce à des accès dits « haut débit ». Actuellement la Cornouaille bénéficie d'une bonne accessibilité au réseau « haut débit » puisque des nœuds de raccordements (NRA) couvrent l'ensemble du territoire. Cependant, aujourd'hui c'est la mise en place d'un réseau « très haut débit » (THD) qui est déjà visée par le Pays de Cornouaille. Si le « haut débit » a représenté une avancée considérable tant pour la population (accès à l'information, démocratisation des NTIC<sup>6</sup>) que pour les entreprises, de nombreuses attentes reposent également sur le « très haut débit ».

Cet équipement doit être un complément aux apports de la LGV pour atténuer les effets de la périphéricité du Pays de Cornouaille. Effectivement pour M. Poignant, président du Pays de Cornouaille « *La mise en place du THD doit permettre d'éviter de creuser le fossé qui existe en Cornouaille, d'un point de vue : géographique, social et économique.* »

La mise en place d'une telle installation permettra principalement de renforcer la compétitivité des entreprises, comme le dit M. Herry, vice-président de Quimper Communauté en charge du THD, « *cette nouvelle technologie va permettre aux entreprises d'étendre leur territoire qui ne sera plus local* ».

---

<sup>6</sup> NTIC : Nouvelles Technologies d'Information et de Communication

Effectivement le THD permet de nombreux services :

- un débit plus rapide sur Internet ;
- l'hébergement de données sur le web (les données de l'entreprise peuvent être sauvegardées sur des serveurs) ;
- l'utilisation de nouveaux outils tels les « progiciels de gestion intégrée » permettant d'aider l'entreprise dans sa tâche par la mise en valeur de systèmes informatisés comme la visioconférence.

De plus, il est à noter que l'accès au très haut débit est un facteur d'attractivité au niveau local, car il conditionne l'implantation des entreprises sur les zones d'activité, comme le confirme M. Boisseau, vice-président de Quimper Communauté : *« alors qu'avant les entreprises demandaient, avant de s'implanter sur une Zone d'Activité, s'il y avait le gaz naturel... aujourd'hui elle demande si il y a le THD ! »* Ce THD fonctionne grâce à une Nouvelle Technologie de l'Information et de la Communication (NTIC) appelée SDSL (« S » pour symétrique) qui nécessite la mise en place de nouveaux réseaux de fibre optique. Or comme pour le BGV, plus le territoire est excentré, plus la mise en place de la THD nécessite d'importants moyens. C'est pourquoi le Conseil Régional a mis à disposition une enveloppe de 26 millions d'euros que la Cornouaille a déjà utilisée pour la réalisation d'HERMINEO, réseau THD de l'agglomération quimpéroise.

Toutefois, l'installation du THD ne doit pas profiter qu'à une minorité, il faut s'inquiéter de l'équilibre des territoires, c'est pourquoi le « Grenelle 2 » a instauré un volet numérique dans le SCoT (Schéma de Cohérence Territorial).

Pour le Pays de Cornouaille, des études seront aussi lancées en ce sens dès 2010, par le comité de pilotage du Schéma Directeur d'Aménagement Numérique, afin de déployer la fibre optique à partir de 2011.

Mais le développement de cette technologie en même temps que l'arrivée de LGV pourrait atténuer l'effet du projet BGV et lui faire concurrence, comme le pensent certains acteurs comme Marc Andro, vice-président de Quimper Communauté en charge de l'économie. Or la mise en place de la fibre optique en Cornouaille vise un autre but que celui de la LGV. Si cette dernière a pour objectif de rapprocher géographiquement la Cornouaille du cœur de l'Europe., le THD permettra de créer du lien, certes avec le reste du monde, mais surtout à l'intérieur du Pays de Cornouaille.

Le très haut débit semble donc être un outil important à développer à l'intérieur du territoire du Pays de Cornouaille afin d'assurer, avec la LGV, pour lutter contre la périphéricité.

## Synthèse

La force du territoire de la Cornouaille repose sur la performance de son maillage routier qui permet d'irriguer l'ensemble de l'espace et la desserte des localités les plus excentrées. L'enjeu lié à l'arrivée de la LGV sera de s'appuyer sur ce réseau afin d'asseoir l'intermodalité. En effet, la présence de l'aéroport, de la gare et de ce réseau implique une réflexion quant à la synergie du fonctionnement des infrastructures. De là découlera la performance de ce territoire périphérique.

Enfin, le développement du « Très Haut Débit » représente un enjeu de taille puisqu'il apparaît comme un outil complémentaire à la LGV pour atténuer les effets de la périphéricité. Pour M. Mailhos, préfet du Finistère : « *Le Très Haut Débit, est une nécessité pour la Cornouaille, mais également une chance et un défi. Il devra arriver en même temps que le projet BGV !*<sup>7</sup> (pour optimiser son impact) ».

---

<sup>7</sup> Phrase de conclusion du 2<sup>ème</sup> rendez-vous du Pays de Cornouaille, ayant pour thème : « Le Très Haut Débit : l'enjeu pour la Cornouaille », 4 décembre 2009 au Guilvinec

## C. Les pôles structurants de la Cornouaille

La Cornouaille s'organise autour de Quimper qui concentre la majorité des équipements structurants, du fait de son rôle administratif et économique. De plus, elle polarise le réseau routier qui permet de drainer les flux de population et de marchandises sur tout le territoire. Pour l'analyse des pôles de la Cornouaille, il s'agira d'étudier dans un premier temps les pôles secondaires qui maillent l'espace, puis celui de Quimper, pôle structurant du Pays de Cornouaille.

### 1. La Cornouaille : un territoire multipolaire diversifié

La Cornouaille apparaît tel un espace multipolaire; des pôles secondaires gravitent autour de l'agglomération principale et suivent une logique d'organisation et de fonctionnement spatial en réseau. Le territoire se trouve ainsi maillé de communes plus ou moins importantes, répartis de façon homogène, reliés par un réseau routier dense.

#### 1.1 Les spécialisations économiques des pôles

Les différents pôles qui ponctuent le territoire sont pour la plupart spécialisés dans un ou plusieurs domaines. La Cornouaille rassemble ainsi des espaces complémentaires qui évoluent en interaction les uns avec les autres. En effet, la localisation géographique de la majorité des pôles le long du littoral est liée aux activités économiques nécessitant les ressources qui proviennent du domaine maritime (construction navale,

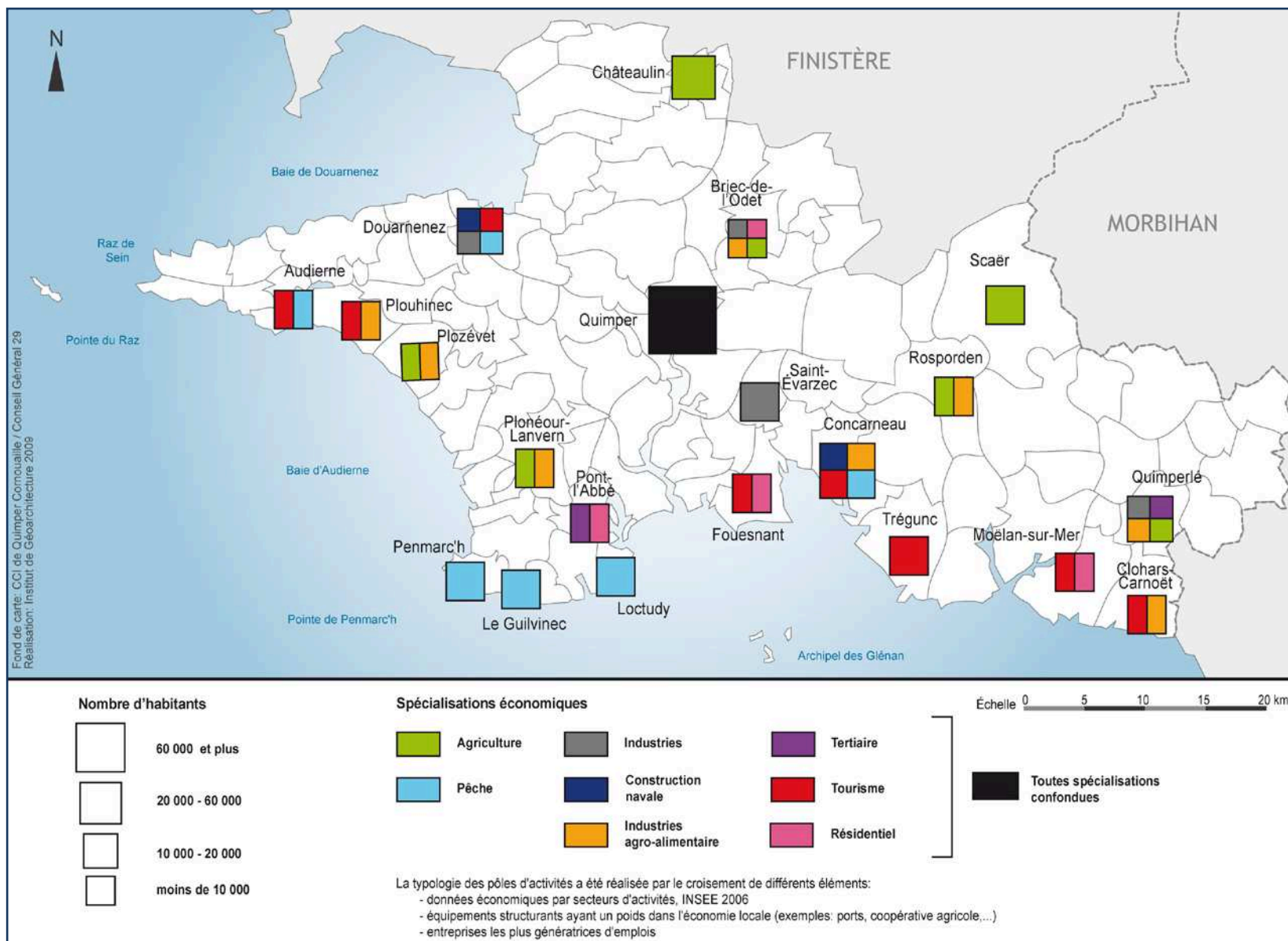
pêche, industries agro-alimentaires, tourisme...). Cette spécialisation, tant sur le littoral que dans les terres, implique l'existence d'interactions entre les différents espaces puisqu'ils participent chacun à une chaîne de production globale rattachée à une économie locale. Du fait de sa périphéricité, la Cornouaille a su développer sa propre économie et jouer sur l'exportation pour réduire ses effets négatifs. On pense notamment aux produits qui marquent l'identité du territoire tant dans les domaines de la pêche, de la conserverie, de l'agriculture, de l'agro-alimentaire que du textile. Néanmoins, l'économie se concentre principalement sur les produits à faible valeur ajoutée, impactant fortement sur le transport.

La pêche et l'industrie agroalimentaire sont les deux secteurs qui marquent le plus le territoire. En effet, la Cornouaille bénéficie d'un chapelet de ports de pêche actifs et d'un arrière pays agricole qui a su tirer partie de l'évolution du secteur de l'industrie agro-alimentaire. Cette réactivité des entrepreneurs cornouaillais a permis de revaloriser le territoire et d'accentuer son attractivité dans ces filières. A elles seules, elles représentent une part conséquente d'emplois pour la Cornouaille.

L'identification des spécialisations des pôles, représentées sur la carte ci-après, permet de déterminer les équipements structurants, nécessaires au développement de l'activité économique.



Figure 7 : Spécialisation des pôles de la Cornouaille



## 1.2 Les pôles à vocation touristique

Le secteur du tourisme, qui a une part importante dans l'économie locale, apparaît également comme un marqueur du territoire. Les activités génèrent des équipements qui structurent le Pays de Cornouaille.

Les données fournies par le Comité Départemental du Tourisme (CDT) en Finistère permettent de déterminer les facteurs d'attractivité de la Cornouaille. Le choix de destination est influencé principalement par la qualité générale des paysages et les activités de plein air qui y sont rattachées, le littoral et son aspect balnéaire, les grands sites naturels (Pointe du Raz, Glénan, Ile de Sein), le patrimoine matériel et immatériel, les activités maritimes (nautisme, pêche, plongée).

Les polarités, en terme de tourisme, peuvent être identifiées à partir de la capacité des communes en hébergement et de la présence d'équipements publics ou privés nécessaire au développement de certaines activités et admettant une certaine attractivité (cas des centres de thalassothérapie, des golfs ou des ports de plaisance). La carte réalisée d'après les données du Comité Départemental et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Quimper fait apparaître une typologie des espaces touristiques pour la plupart situés sur le littoral.

### La pêche, un marqueur du territoire patrimonialisé

Les ports du Pays Bigouden Sud commencent à trouver dans leur spécialisation économique un facteur d'attractivité touristique. En effet, à l'instar du port du Guilvinec qui a réalisé un centre de découverte dédié à cette activité et organise des visites de la criée. La réussite du projet basé sur une identité forte témoigne de l'attractivité du territoire pour son patrimoine immatériel.



Figure 8 : Nombre de lits touristiques dans le Pays de Cornouaille





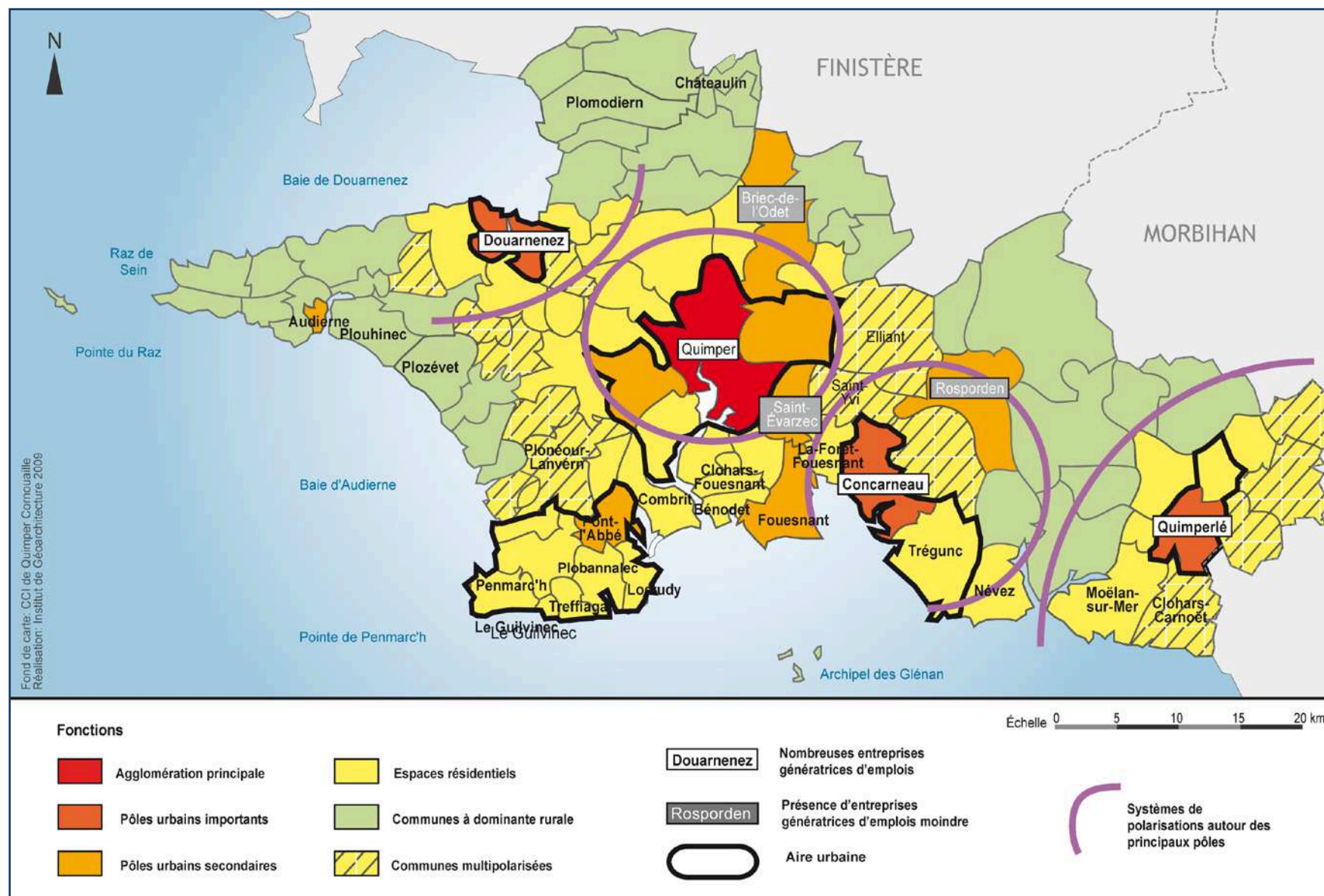
### 1.3 Les pôles à vocation d'habitat

L'analyse des polarités sur l'ensemble du Pays de Cornouaille permet de distinguer des espaces fortement peuplés en comparaison au reste du territoire, mais qui n'offrent pas beaucoup d'emplois. Les seules structures générant de l'emploi sont, soit un supermarché, soit des activités de service ou de commerce de proximité. Il s'agit d'espaces sans véritable spécialisation économique mais qui peuvent, lorsqu'ils sont situés sur le littoral en admettre une dans le domaine du tourisme. Ces caractéristiques mettent en évidence des territoires dépendant de l'agglomération quimpéroise en termes d'emplois. Ces communes satellites, soumises à des migrations pendulaires résidence/travail, peuvent être assimilées à la couronne périurbaine de Quimper. On constate depuis ces dernières années une forte augmentation de la population des communes situées dans la troisième couronne de la périphérie quimpéroise. Cette tendance s'explique par deux phénomènes. Le premier concerne l'effet d'attractivité du littoral sud qui concentre une population aux revenus élevés. Le second relève quant à lui de la tendance des jeunes ménages ou de ménages aux revenus modérés à s'installer dans des territoires où le foncier reste peu élevé. Ce dernier phénomène est principalement responsable de l'étalement urbain et de l'élargissement de cette troisième couronne.

Par ailleurs, la présence d'équipements commerciaux ou de services dans certaines localités témoignent d'une relative indépendance vis-à-vis de l'agglomération et d'un développement d'une économie résidentielle.

La carte suivante s'appuie sur les différents espaces déterminés précédemment comme éléments clefs du maillage urbain et économique du territoire. Sont ici analysés les soldes migratoires des communes, l'évolution de la population, sa structure et son rôle économique en Cornouaille. Le croisement de ces données permet de mettre en évidence l'existence de polarités (à la fois économiques et résidentielles) et de les hiérarchiser. Les « communes multipolarisées » correspondent aux communes dépendantes de plusieurs pôles (cas d'Elliant par exemple qui dépend autant de Quimper que de Rosporden). Enfin, la carte fait apparaître deux systèmes d'organisation sur le territoire. Le système quimpérois et ses zones d'influences et le système de Quimperlé qui échappe à l'influence du premier en raison de sa proximité et de sa dépendance vis à vis de la ville de Lorient.

Figure 9 : Polarisation des villes de la Cornouaille



La Cornouaille développe des pôles d'emplois et de services indépendants de Quimper (Douarnenez, Quimperlé, Concarneau). Ceux-ci permettent aux communes résidentielles situées à proximité de bénéficier de la présence d'équipements. Ces communes appartiennent à la zone de chalandise des équipements commerciaux des pôles urbains mais restent dépendantes de Quimper en termes d'emplois (cas de Penmarc'h par rapport à Pont-l'Abbé et Quimper).

De cette analyse se dégagent des cas particuliers qui échappent à la logique d'organisation du territoire de la Cornouaille. En effet, ces particularités sont liées à la localisation, en marge du Pays, des communes de Quimperlé, Châteaulin et du Cap Sizun. Le cas de Quimperlé est lié à la présence toute proche de la métropole de Lorient qui entre en concurrence avec Quimper et qui capte la majorité des flux issus de Quimperlé (notamment en termes d'emplois). Châteaulin suit pratiquement la même logique puisque la commune est située à égale distance de Quimper et de Brest. Il est donc très difficile de déterminer le degré d'influence des deux métropoles. Enfin, le Cap Sizun est soumis à une périphéricité renforcée par sa situation péninsulaire et la médiocrité de sa desserte routière. Les communes y sont très peu peuplées en comparaison du reste du territoire, elles sont dépendantes de Quimper et de Douarnenez en termes d'emplois et sont soumises à des temps de mobilité plus élevés que la moyenne du pays. Cependant une économie résidentielle tend à se développer autour d'Audierne et Plozévet.

## **2. L'agglomération quimpéroise, un pôle dominant à nuancer**

Quimper présente les caractéristiques de la ville principale à l'échelle du pays. Rassemblant de nombreux équipements, elle est le plus important pôle d'emplois (40 054 emplois) et se situe à l'intersection des réseaux de communication qui maille la Cornouaille. Elle est aussi « un cœur de vie » par les nombreux flux qu'elle génère. Cependant, si Quimper est un pôle majeur, le caractère multipolaire de la Cornouaille interpelle sur le rayonnement de l'agglomération quimpéroise à l'échelle du pays.

### **2.1. L'agglomération quimpéroise de part ses atouts rayonne sur le Pays de Cornouaille**

Quimper Communauté est un pôle structurant grâce à son attractivité due à sa position par rapport aux réseaux de transport, au statut de la ville de Quimper et aux activités économiques qui y sont présentes.

- *Un pôle attractif à l'échelle de la Cornouaille*

- **Quimper, ville nodale**

Les principales infrastructures de transports (réseaux routier et ferroviaire) forment un réseau en étoile centré sur Quimper qui irrigue l'ensemble du pays. Les réseaux collectifs mettent aussi particulièrement en valeur la centralité de Quimper. Ainsi, pour Penn Ar Bed, 15 lignes partent de Quimper sur les 17 lignes qui y passent.

**Lignes du réseau Penn Ar Bed au départ ou à l'arrivée de certaines villes de la Cornouaille**

Principales villes de la Cornouaille	Nombre de lignes du réseau PAB au départ ou à l'arrivée des villes
<b>Quimper</b>	<b>15</b>
<b>Quimperlé</b>	<b>4</b>
<b>Châteaulin</b>	<b>3</b>
<b>Concarneau</b>	<b>2</b>
<b>Douarnenez</b>	<b>1</b>
<b>Rosporden</b>	<b>1</b>

Source : Conseil Général du Finistère

Même si la Cornouaille compte trois autres gares (Quimperlé, Rosporden, Châteaulin), celle de Quimper, par son trafic et sa fréquentation, constitue le véritable pôle ferroviaire du pays : la « gare urbaine du Pays

de Cornouaille ». Elle est ainsi une gare de terminus et de départ pour toutes les lignes à l'exception de certains trains assurant les liaisons Brest – Lorient – Nantes qui ne font qu'un passage en gare de Quimper. Possédant l'offre de transport la plus élevée de Cornouaille, la gare de Quimper est donc le centre émetteur du trafic ferroviaire cornouaillais.

- **Quimper, chef-lieu du Finistère**

En plus d'accueillir la préfecture départementale la ville de Quimper rassemble de nombreuses administrations, comme les sièges du Conseil Général, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Quimper Cornouaille, du Centre Départemental d'Action Sociale, de la Chambre d'Agriculture ou notamment celui de la Communauté d'Agglomération de Quimper.

L'ensemble de ces administrations de pouvoirs et de décisions en une même ville génère l'attractivité de la population importante.

- **Quimper, pôle d'emplois de la Cornouaille**

Quimper est un pôle de décision important à l'échelle du pays et même du département, les nombreuses administrations qui y sont recensées (tribunaux, directions départementales, archives départementales...) offrent près de 10 000 emplois, malgré le recul de leurs effectifs.

Quimper est également un pôle de référence en matière de services. Effectivement, ce secteur essentiellement installé sur le territoire de

Quimper, représente en Cornouaille 16 509 postes<sup>8</sup> soit plus d'un quart de l'emploi dans le Pays. Les domaines qui se répartissent ces emplois sont divers (les déplacements, les soins, le service aux entreprises, l'équipement à la personne...) et nécessitent de nombreux équipements.

- *Une importance démographique à l'échelle de la Cornouaille*

L'agglomération quimpéroise représente le pôle le plus peuplé avec 89 804 habitants. Le deuxième pôle est le Pays de Quimperlé avec 51 615 habitants. D'autres pôles comme celui de Concarneau ou celui du Pays de Bigouden Sud sont également importants. Néanmoins, l'étude des mouvements de population sur le territoire de Quimper Communauté montre que l'agglomération quimpéroise a un solde migratoire nul aujourd'hui<sup>9</sup>. Si les villes de la première couronne ont été des villes d'accueil de la population dans les années 1970 et 1980, les migrations sont quasiment nulles aujourd'hui. Actuellement, la population qui travaille à Quimper réside dans la deuxième couronne de l'agglomération quimpéroise, voire la troisième : sur le littoral.

---

<sup>8</sup> CCI Cornouaille, chiffres de 2007

<sup>9</sup> INSEE, 0,4 % entre 1999 et 2006

- *Des équipements diversifiés qui rayonnent à l'échelle de la Cornouaille*

Certaines branches génèrent de forts flux de déplacement à partir de l'ensemble de la Cornouaille et nécessitent d'importants équipements tels que les domaines de l'enseignement ou la culture.

- **L'enseignement**

Les formations de l'enseignement supérieur, principalement implantées à Quimper, contribuent à donner une place importante à l'agglomération quimpéroise. Parmi les infrastructures de l'enseignement, Quimper compte les sites de l'Université de Bretagne Occidentale (UBO), avec le pôle Pierre Jakez Hélias (environ 1 200 étudiants en 2006-2007), le pôle des IUT (1310 étudiants en 2006-2007) ou encore l'école supérieure des Beaux-arts de Cornouaille, le Conservatoire de Musique et d'Art Dramatique et le Laboratoire Maritime.

Cependant Quimper subit une double concurrence. En interne d'abord avec la présence de la majorité des Unités de Formation et de Recherche (UFR) de l'UBO à Brest, puis avec la ville de Lorient (Université de Bretagne-Sud).

- **La culture**

Le rayonnement culturel de la capitale cornouaillaise dépasse les frontières du Pays. Ainsi le Théâtre de Cornouaille a depuis 1994 le label

de scène nationale. Quimper dispose également des studios cinéma du Chapeau Rouge ; un complexe cinématographique sans équivalent en Bretagne grâce à son classement Art et Essai, complété des 3 labels « Patrimoine », « Recherche et Découverte » et « Jeune Public ». La ville concentre d'autres équipements uniques sur le territoire du pays (musée des Beaux-Arts, la médiathèque des Ursulines...). De plus, cette situation dominante de Quimper sur le pays va s'accroître davantage avec la construction d'un multiplexe (ouverture prévue au printemps 2012 sur le site de la Glacière-Providence) ainsi que la réalisation, quai Duplex, du pôle culturel Max Jacob (projet adopté par le conseil municipal le 18 décembre 2009).



#### - Les transports

Quimper Communauté présente la gare urbaine ainsi que l'aéroport Quimper-Cornouaille, les seuls du Pays de Cornouaille. Si la gare se trouve à proximité du centre-ville de Quimper, l'aéroport lui se trouve dans la première couronne de Quimper, à Pluguffan. Ces deux infrastructures n'ont d'équivalent qu'à Brest et Lorient. L'agglomération dispose également de son propre réseau de bus, QUB, (Quimper Urbain Bus) qui dessert Quimper et sa Communauté d'Agglomération.

#### - La santé

Le Pays de Cornouaille dispose de plusieurs centres de soins. On retrouve des hôpitaux à Concarneau, Douarnenez, Pont-l'Abbé et Quimper. Cependant, le CHU de Quimper-Cornouaille est celui qui dispose des meilleurs équipements. Sa position se renforce avec la diminution et le transfère des services des hôpitaux voisins. La capitale cornouaillaise accueille également les cliniques Saint-Michel Saint-Anne et la polyclinique Quimper Sud dont la fusion, projetée de longue date, se produira en 2010<sup>10</sup>, ainsi que la seule maternité du pays.

<sup>10</sup> Source Ouest-France, 22 décembre 2009



## 2.2. L'agglomération quimpéroise, une polarité parmi d'autres

Ainsi, le poids de l'agglomération quimpéroise est non négligeable comme le confirme la présence des nombreux équipements qui y sont implantés. La prédominance de ce pôle urbain, grâce aux nombreux services et d'emplois qu'il offre, permet un rayonnement considérable de cette agglomération. Cependant, si cette influence semble totale, ce pôle présente malgré tout, certaines limites.

- *Une dominance toute relative de l'agglomération quimpéroise*

A l'image du secteur de services qui permet à l'agglomération de rayonner sur le Pays de Cornouaille, essentiellement implanté dans la ville centre, l'agglomération ne semble devoir son importance, assez relative par rapport aux autres intercommunalités, qu'à Quimper. Ce constat est exactement le même pour le domaine des activités culturelles ou celui de l'industrie de l'agroalimentaire.

L'étude des populations le montre également. Alors que la population de l'agglomération quimpéroise est la plus importante du Pays (près de 90 000 habitants), on s'aperçoit que certains autres pôles du territoire sont également importants en termes de population (Fouesnant, Quimperlé, Concarneau, Douarnenez...).

- *Châteaulin, Quimperlé : des villes qui échappent à l'attractivité de Quimper*

L'influence de Quimper est également relative pour certaines villes de la Cornouaille plus proche d'autres pôles urbains tels que les villes de Châteaulin et Quimperlé, situées respectivement dans les aires d'attractivité de Brest et Lorient. Ainsi les équipements de l'agglomération quimpéroise ne rayonnent pas sur toute la Cornouaille à l'image de l'aéroport de Pluguffan qui subit la concurrence des aéroports de Brest et Lorient.

- *Un territoire multipolarisé*

Enfin, si Quimper agit comme pôle structurant principal à l'échelle de la Cornouaille, il n'est pas le seul pôle influant pour certaines communes du pays. La partie précédente a en effet souligné que le Pays de Cornouaille était un espace multipolaire. Particulièrement pour les communes à la jonction entre deux aires urbaines, telles qu'Elliant ou Saint-Yvi. Effectivement, ces communes de la Cornouaille dépendent, en termes d'emplois, des communes de Quimper mais également de Concarneau et de Rosporden.

## Synthèse

La ville de Quimper a une place territoriale dominante en Cornouaille en termes d'équipements. Elle offre ainsi de nombreux services générant une forte attractivité à l'échelle du Pays. Cette situation est confortée par les réseaux de transports maillant le territoire et drainant les flux vers cette ville centrale.

Cependant, la prépondérance de l'agglomération quimpéroise n'est pas flagrante vis-à-vis des autres pôles urbains et ce en termes d'emplois et de population. Effectivement, si Quimper possède une forte population et offre de nombreux d'emplois comparé aux autres communes du Pays, son agglomération, elle, est peu développée. Ainsi la ville de Quimper rassemble à elle seule 75% de la population et 88% de l'emploi de l'intercommunalité. A titre de comparaison, les tableaux suivants permettent d'évaluer l'importance des communes périphériques de Lorient et de Brest, dans le poids de ses pôles urbains.

Enfin l'étude des aires urbaines de Quimper, Lorient et Brest, met en évidence le rayonnement relatif de la ville de Quimper sur sa périphérie. Le rapport des populations des aires urbaines et des Pays sont respectivement pour ces trois villes de 40, 90 et 80%.

Le pôle quimpérois montre donc ses limites. Celles-ci se traduisent concrètement par les nombreux pôles qui composent le Pays de Cornouaille, dont les villes de Châteaulin et Quimperlé qui sont sous l'influence croissante des agglomérations voisines de Brest et Lorient.

## Nombre d'habitants selon l'entité territoriale

POPULATIONS	Ville centre	Intercommunalité	Aire Urbaine	Pays
Quimper	64 902	86 161	129 110	327 767
Lorient	58 547	185 154	192 105	212 214
Brest	144 548	210 116	309 266	384 613

## Nombre d'emplois selon l'entité territoriale

EMPLOIS	Ville centre	Intercommunalité	Aire Urbaine	Pays
Quimper	43251	48 879	59 843	127940
Lorient	34 982	76 307	77 122	82 853
Brest	82 459	103 826	126 526	155 926





# Pour une logique de mise en réseau du territoire

Corrélation entre les domaines d'activités et les réseaux de communications  
(p.51-52)

- Les zones d'activités
- Les pôles touristiques

Les pôles secondaires et leur rapport à Quimper à travers les réseaux de transport collectifs (p.53-57)

- Une diversité des types de transports et des temps de parcours
- Axe de réflexion pour l'amélioration des transports collectifs entre les pôles secondaires et Quimper

Intermodalité et interconnexions entre les différents modes de transports à l'échelle de la Cornouaille (p.58-67)

- Intermodalité entre le réseau Penn Ar Bed et le réseau SNCF
- Complémentarité entre le réseau QUB, la gare SNCF et le réseau Penn Ar Bed
- Connexion entre l'aéroport et la gare urbaine du Pays de Cornouaille
- Les aires de covoiturages, des dispositifs en pleine croissance à



L'état des lieux des réseaux de transports et des pôles structurants du territoire, réalisé précédemment, permet d'analyser l'intermodalité du Pays de Cornouaille et de mettre en évidence les dysfonctionnements, afin d'optimiser plus tard les connexions pour tendre à une « logique de métropolisation »<sup>1</sup> du territoire.

## A. Corrélation entre les espaces d'activité et les réseaux de communication

L'étude propose dans un premier temps d'évaluer les équipements économiques du territoire par rapport à leur degré de connectivité au reste du territoire. Seront alors déterminées les potentialités de ces équipements dans un contexte d'ouverture de la Cornouaille par l'intermédiaire de la LGV Ouest. Il s'agit principalement des zones d'activités présentes sur les différentes intercommunalités du territoire, qui apparaissent telle une valeur ajoutée dans le cadre de l'attractivité du Pays de Cornouaille.

L'évaluation des différents espaces adopte une structure ternaire : dans un premier temps, il s'agit d'établir une typologie des zones d'activité présentes sur le territoire en fonction de leur spécialisation puis de déterminer leur degré d'accessibilité et enfin de hiérarchiser ces zones en fonction de leurs potentialités (accessibilité – possibilité d'extension – entreprises déjà présentes). Ce travail a pour finalité de permettre l'anticipation de l'impact de la future LGV sur l'attractivité de ces

---

<sup>1</sup> Le terme de métropolisation ne s'applique pas en tant que tel mais illustre une logique d'organisation et de fonctionnement spatial

équipements. Le travail réalisé est présenté en annexe et répertorie les zones d'activité par intercommunalité dans un souci de lisibilité. Seules les conclusions et le travail cartographique de synthèse figurent dans ce rapport.

La typologie de ces zones met en évidence la combinaison des activités économiques sur les espaces. En effet, il n'apparaît pas de zonage strict et il existe majoritairement une mixité des fonctions (industrielles, artisanales, commerciales et tertiaires). Cette mixité a des impacts en matière de communication et de transport. L'organisation implique une optimisation du réseau de transport (routier principalement puisqu'il s'agit du mode de transport le plus à même de mailler le territoire). Ce réseau doit à la fois desservir les zones d'activité pour les consommateurs (zones commerciales), les investisseurs (zones tertiaires et artisanales), le fret (zones commerciales, artisanales et industrielles). Si l'on se base sur le postulat que la LGV va amener des investisseurs ou va permettre un acheminement du fret sur ces zones, il est primordial que le réseau routier soit à la hauteur des performances attendues. La multimodalité de la gare TGV, nouvelle plateforme de la Cornouaille, sera donc un enjeu considérable pour les espaces économiques disséminés sur tout le territoire.

Ce premier travail localise également les entreprises principales qui sont des équipements privés mais qui agissent tels des marqueurs territoriaux. Celles-ci participent à l'attractivité (image de dynamisme, incitation à l'investissement) et à la production économique du pays. Leur développement dépendra de la réussite du projet LGV et pourra gommer des effets négatifs de la périphéricité.

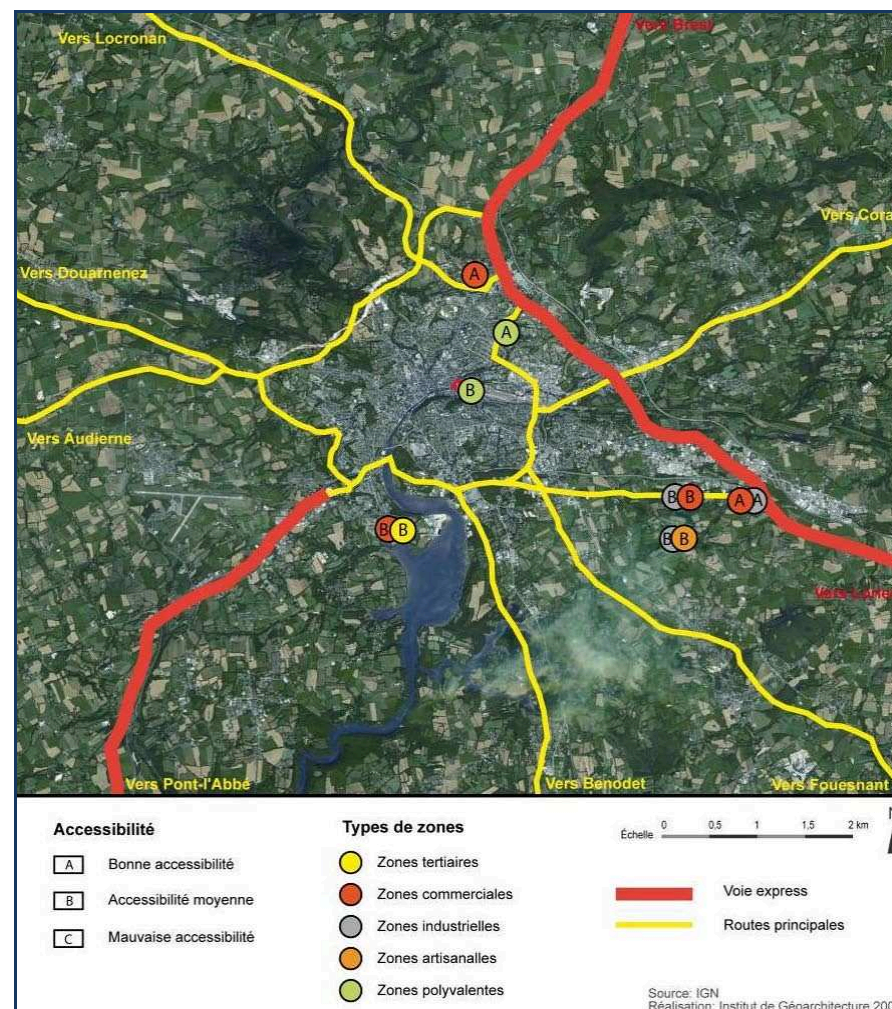
Le degré d'accessibilité attribué à ces espaces est un indice construit à partir des données de la CCI de Quimper relatives aux zones d'activité<sup>2</sup> et à la localisation de ces zones. En ressort une classification :

- zones de catégorie A : zones situées en bordure d'un axe routier structurant (route nationale à deux fois deux voies en général) et à proximité d'une gare (moins de 10km) ;
- zone de catégorie B : zones situées à proximité d'un axe routier structurant (moins de 10 km), qui lui est bien raccordée et proche d'une gare (moins de 20km) ;
- zone de catégorie C : zones éloignées et mal raccordées aux axes routiers structurants et à la gare.

La présence de l'aéroport entre également dans cette classification mais admet une influence moindre. En effet, cela implique qu'y soit développé le fret en complément de la LGV.

La hiérarchisation des zones d'activité présentée en carte de synthèse à l'échelle du Pays de Cornouaille fait apparaître trois pôles stratégiques de localisation : les abords de Quimper, Briec, Rosporden et Quimperlé. Toutefois, Quimperlé et Rosporden apparaissent aussi stratégiques par la présence d'une gare à proximité directe de leurs zones d'activité. L'aspect lié à la conservation ou non de ces deux gares dans le cadre de l'arrivée de la LGV sera traité en aval.

**Figure 10 : Exemple de carte de Quimper Communauté avec spécialisation des zones, degré d'accessibilité et maillage routier**



<sup>2</sup> Distance par rapport aux routes nationales, aux gares et aux aéroports

## B. Les pôles secondaires et leur rapport à Quimper à travers les réseaux de transports collectifs

Pour analyser les relations entre Quimper et les pôles secondaires qui existent entre le pôle principal de la Cornouaille et les pôles secondaires, les fréquences et les temps des transports collectifs desservant le territoire (réseaux ferrés et Penn Ar Bed) ont été étudiés.

Le but de cette étude est donc d'analyser l'offre en transports collectifs en se basant sur les temps de parcours entre les pôles et leurs fréquences. Les transports collectifs étant une alternative à la voiture individuelle, notre méthodologie se base sur la comparaison du train et du car avec les temps de parcours les plus rapides en automobile.

### Méthodologie

Pour élaborer le tableau (figure n°15) permettant de synthétiser ces données, un postulat de départ a été posé à partir des points suivants :

- le pôle structurant est la ville de Quimper, aucune différence n'a été faite entre les différents arrêts qui existent à l'intérieur de la ville et sur lesquels débouchent les différentes lignes du réseau Penn Ar Bed.

- les pôles secondaires ont été déterminés à partir de l'étude réalisée précédemment<sup>3</sup> : Audierne, Concarneau, Douarnenez, Fouesnant, Pont-l'Abbé, Quimperlé et Rosporden. Nous avons choisi d'ajouter Châteaulin qui n'est pas considéré comme un pôle secondaire mais est desservi par le train, ainsi que Penmarc'h, qui fonctionne avec le pôle de Pont-l'Abbé.

- l'étude porte sur les trajets effectués le « lundi » représentatif des jours de semaine, du « samedi » et du « dimanche » pour diagnostiquer l'offre existant le week-end, étant donné que l'arrivée de la LGV pourrait accroître l'attractivité de la Bretagne pour les voyages de courte durée.

- les données ont été choisies aux horaires d'hiver ainsi qu'en période scolaire, afin de ne pas prendre en compte les différences d'offres dues aux périodes ponctuelles de vacances.

- l'analyse de l'offre en cars s'est faite en prenant en compte les correspondances lorsqu'elles sont inférieures à 30 minutes, et en privilégiant les trajets directs dans la mesure du raisonnable. Par exemple, pour analyser l'offre Pont-l'Abbé/Quimper, seuls les cars passant par l'île Tudy ont été pris en compte puisqu'ils triplent le temps de parcours par rapport aux trajets directs.

---

<sup>3</sup> Cf Parties I et II

Figure 11 : Comparaison de l'accessibilité des pôles secondaires selon les modes de transports

		POLES SECONDAIRES	QUIMPERLE	ROSPORDEN	CHATEAULIN	DOUARNENEZ	CONCARNEAU	PONT-LABBE	PENMARCH	FOUESNANT	AUDIERNE
TYPE DE TRANSPORT	Distance	47km	22km	27km	22km	21km	19km	30km	15km	37km	
	Temps moyen	36min	26min	26min	27min	25min	19min	30min	24min	44min	
VOITURE INDIVIDUELLE	Type de route	49 km dont 42 km de voie express	29 km dont 17 km de voie express	32 km dont 24 km de voie express	RD 22 km dont 10 km de voie express	27 km dont 17 km de voie express	19 km dont 14 km de voie express	31 km dont 14 km de voie express	16 km de RD	37 km RN	
	Fréquence LUNDI			6	12	14	16	9	9	10	
DE QUIMPER	RESEAU PEN AR BED	Fréquence SAMEDI	1	1	6	10	15	8	4	6	
		Fréquence DIMANCHE		0	4	3	6	6	0	2	
		Temps minimum			25min	30min	30min	25min	55min	25min	50min
		Temps moyen	88min		33min	40min	34min	31min	68min	32min	67min
		Temps maximum			52min	60min	50min	40min	80min	40min	105min
		TER	Fréquence LUNDI	11	15	6					
	Fréquence SAMEDI		5	4	4						
	Fréquence DIMANCHE		9	9	5						
	Temps minimum		26min	11min	19min						
	Temps moyen		27min	11min	20min						
	Temps maximum		30min	13min	21min						
	TGV	Fréquence LUNDI	4	4							
Fréquence SAMEDI		4	5								
Fréquence DIMANCHE		3	3								
Temps minimum		27min	11min								
Temps moyen		27min	11min								
Temps maximum		28min	12min								
VERS QUIMPER	RESEAU PEN AR BED	Fréquence LUNDI	2	5	14	12	15	9	9	11	
		Fréquence SAMEDI	1	1	8	10	14	8	6	6	
		Fréquence DIMANCHE	1	0	4	2	6	6	1	1	
		Temps minimum	90min		31min	32min	30min	25min	32min	25min	55min
		Temps moyen	91min		35min	39min	34min	32min	66min	33min	67min
		Temps maximum	95min		46min	49min	40min	35min	78min	47min	95min
	TER	Fréquence LUNDI	10	11	6						
		Fréquence SAMEDI	7	6	5						
		Fréquence DIMANCHE	6	6	5						
		Temps minimum	26min	11min	20min						
		Temps moyen	27min	12min	21min						
		Temps maximum	31min	13min	21min						
	TGV	Fréquence LUNDI	3	2							
		Fréquence SAMEDI	3	4							
		Fréquence DIMANCHE	2	2							
		Temps minimum	27min	11min							
		Temps moyen	28min	12min							
		Temps maximum	28min	12min							



## **1. Analyse du tableau : une diversité des types de transport et des temps de parcours**

L'analyse des flux entre Quimper et les pôles secondaires cornouillais met en avant une diversité de l'offre pour les types de transport mais aussi pour les temps de parcours permettant de rejoindre Quimper.

### **1.1. Quimperlé/Rosporden/Châteaulin : les trois gares secondaires de la Cornouaille**

Actuellement, seules les villes de Quimperlé et Rosporden bénéficient d'un arrêt TGV, leur conférant une situation privilégiée dans la Cornouaille. A cette offre, s'ajoute la desserte en TER dont dispose également le pôle de Châteaulin. Ainsi, les temps moyens de trajet ferroviaire sont de 11 minutes entre Rosporden et Quimper, de 27 minutes entre Quimperlé et Quimper, et de 20 minutes entre Châteaulin et Quimper. La desserte de ces trois pôles étant assurée par le train, les transports du réseau Penn Ar Bed ne sont pas très développés.

### **1.2. Les pôles secondaires reliés par le réseau Penn Ar Bed**

L'ensemble des pôles restant n'est connecté à Quimper que par le réseau Penn Ar Bed. D'une manière générale, le temps moyen de parcours oscille entre 30 et 40 minutes (pour Châteaulin, Douarnenez,

Concarneau, Pont-l'abbé et Fouesnant). En revanche, il faut noter la multiplication du temps par deux pour les pôles d'Audierne et de Penmarc'h, qui affichent plus d'une heure de trajet pour rejoindre Quimper et avec peu de fréquences (surtout le week-end). Par exemple, sur l'axe Quimper-Audierne, seulement deux cars sont proposés aux usagers le dimanche.

La fréquence des cars du réseau Penn Ar Bed est relativement correcte en semaine, puisque 10 à 15 cars peuvent être utilisés selon la destination. Pont-l'Abbé est le pôle secondaire le mieux desservi avec 16 allers-retours en semaine, 15 le samedi et 6 le dimanche. C'est le seul pôle qui bénéficie d'une offre correcte sur toute la durée du week-end.

## **2. Axes de réflexion pour l'amélioration des transports collectifs entre les pôles secondaires et Quimper**

### **2.1. Un réseau ferroviaire performant, à développer**

Le réseau ferroviaire montre une efficacité optimale en termes de temps de parcours. Défiant la voiture individuelle avec un gain de temps variant entre 5 et 10 minutes, les TGV et les TER sont des atouts importants à développer. La comparaison des temps de trajet entre les différents types de transport montre l'intérêt pour les élus cornouillais de mettre en place une véritable politique autour du réseau ferroviaire, et particulièrement des TER. La région Bretagne va dans ce sens en axant sa

stratégie territoriale vers le développement et la modernisation du réseau ferroviaire régional.

L'arrivée de la LGV est l'occasion de mettre en place une politique d'aménagement du territoire en faveur des connexions TER entre Quimper et les différents pôles secondaires, par la réalisation de plateformes multimodales au niveau des gares desservies. Le nord de la Cornouaille serait alors connecté grâce à Châteaulin, l'est et le sud-est grâce à la gare de Rosporden, voire celle de Quimperlé<sup>4</sup>. Le but étant de garantir un accès à tous, à la LGV, et de développer les relations entre l'ensemble des pôles secondaires et Quimper, pôle structurant du pays grâce à la présence d'une multitude d'équipements et d'infrastructures.

## **2.2. Une amélioration de l'offre touristique de week-end à envisager**

De nombreux pôles secondaires sont situés près de la mer et ont développé une offre touristique de qualité. Représentant une part importante de l'économie du pays, le tourisme est un enjeu souvent mis en avant par les acteurs lors des entretiens. Les séjours courts sont principalement visés, la réduction du temps de trajet entre Paris et Quimper permet à la Cornouaille d'entrer dans l'aire d'attractivité des 3 heures requise pour mettre en place ce type de tourisme, comme le soulignent M. Clément (Directeur adjoint à la CCI Quimper Cornouaille) et M. Canevet (Président de la Communauté de communes du Haut Bigouden).

---

<sup>4</sup> Cf Partie II

Néanmoins, si l'offre du réseau Penn Ar Bed est satisfaisante la semaine, il existe encore peu de connexions les week-ends entre la gare de Quimper et les pôles touristiques (Douarnenez, Concarneau, Penmarc'h, Audierne et Fouesnant). Prenons l'exemple de Douarnenez : en semaine la fréquence est de 12 cars par jour, pour desservir la commune, alors que le week-end, elle est seulement de 6 cars le samedi et de 4 cars le dimanche. Afin de favoriser l'attractivité touristique du Pays, le réseau Penn Ar Bed peut se révéler un outil adapté à la connexion entre Quimper et les pôles touristiques. Cependant, le développement d'un tel réseau nécessite une étude plus approfondie quant aux attentes et aux besoins des usagers. Ces actions s'inscrivent dans un cadre plus large de mise en place de l'intermodalité à partir de la gare de Quimper, notamment en limitant les temps d'attente pour les correspondances.

Par ailleurs, comme le souligne M. Andro, « *l'augmentation des courts séjours ne se fera que si elle s'accompagne d'une offre touristique de qualité* ». M. Bellin précise ces propos en évoquant le fait qu' « *il semble peut-être nécessaire de faire des produits d'appel pour faire venir la population, les touristes par une hôtellerie de qualité, une restauration, un projet de continuité de l'aménagement côtier* ». Pour que la LGV ait un réel impact sur le secteur touristique, la Cornouaille a intérêt à développer son offre par des prestations de qualité pour répondre aux attentes et aux besoins d'un nouveau public, prêt à se déplacer pour des courts séjours. Ce point sera développé lors de la seconde phase de travail.

## **Synthèse**

Les relations entre Quimper et les différents pôles secondaires dépendent d'une offre diversifiée. L'efficacité du réseau ferroviaire est mise en avant dans le tableau synthétique, concurrençant les temps de trajet de la voiture individuelle. Le développement du réseau TER par une augmentation des fréquences et une transformation des gares en pôles multimodaux paraissent des idées à approfondir pour faciliter l'accès à la LGV pour un maximum de personnes, et ce en un minimum de temps.

De plus, les acteurs institutionnels attendent beaucoup de l'arrivée de la LGV en termes de tourisme : une attention particulière doit donc être portée sur ce secteur afin de renforcer l'offre et proposer des prestations de qualité.

## C. Intermodalité et connexions entre les différents modes de transport à l'échelle de la Cornouaille

En matière de déplacements, le gain de temps est un des critères de choix des individus pour leur mode de transport. Ainsi, selon les sondages du CCFA<sup>5</sup>, l'automobile est beaucoup plus associée à la facilité de la vie au quotidien qu'au plaisir, à la liberté ou à la vitesse. Cependant, le contexte actuel (promotion du Développement Durable, hausse du coût du pétrole...) est favorable au développement des transports collectifs. Au sein de la Cornouaille, le trafic du réseau Penn Ar Bed a ainsi été multiplié par deux entre 2004 et 2006 compte tenu sans doute de la mise en place d'une tarification unique à 2 euros le voyage. Ces chiffres sont certes encourageants mais pourraient être encore meilleurs si certains aspects étaient améliorés. L'intermodalité entre les différents modes de transport à l'échelle de la Cornouaille est notamment un de ces points perfectibles. Le réseau Penn Ar Bed est conçu pour répondre aux dessertes des localités de la Cornouaille mais il serait intéressant de le repenser pour articuler avec le réseau ferroviaire dans le cadre de l'arrivée de la LGV.

Cette partie a ainsi pour but d'analyser les connexions entre les lignes du réseau Penn Ar Bed traversant la Cornouaille et le transport ferroviaire, la connexion entre le réseau QUB et la gare urbaine du Pays de Cornouaille, les liaisons existantes entre l'aéroport de Pluguffan et le réseau Penn Ar Bed ainsi que le réseau QUB. Enfin, la place que détiennent les aires de covoiturage au sein du Pays de Cornouaille.

<sup>5</sup> Comite des Constructeurs Français d'automobiles

### 1. Intermodalité entre le réseau Penn Ar Bed et le réseau SNCF<sup>6</sup>

#### Methodologie

L'objectif de cette analyse est de montrer le temps de correspondance d'un usager utilisant le réseau Penn Ar Bed pour ensuite se rendre à Brest ou à Paris (via Rennes) par le réseau SNCF. L'étude présente l'ensemble des lignes du réseau Penn Ar Bed en correspondance avec la ligne TER Quimper-Brest (Tableau 1) puis avec la ligne TGV Quimper-Paris (via Rennes) (Tableau 2). L'ensemble des chiffres ont été calculés à partir des horaires des lignes du réseau Penn Ar Bed et des lignes SNCF et TER en semaine. Le temps d'attente moyen correspond à l'ensemble des temps d'attente des connexions sur l'ensemble de la journée divisé par le nombre de connexions total. Les liaisons Penn Ar Bed entre les villes appartenant à la Cornouaille avec des villes extérieures à la Cornouaille n'ont pas été prises en compte.

En prenant en compte les obligations à remplir par un usager au moment de la connexion entre ces deux modes de transport, un temps d'attente inférieur à 10 minutes est estimé bon, entre 10 et 30 minutes est correct et un temps d'attente supérieur à 30 minutes est estimé long.

<sup>6</sup> Les correspondances entre le réseau Penn Ar Bed et le réseau SNCF ont été calculées à partir des créneaux horaires de la journée les plus importants en termes de trafic à savoir la tranche 7h-9h et celle de 16h-19h

Figure 12 : Intermodalité entre le réseau Penn Ar Bed et la ligne TER Brest Quimper

<b>Ligne TER</b>	<b>Sens Quimper-Brest</b>			<b>Sens Brest-Quimper</b>		
<b>Lignes PAB</b>	<b>Temps d'attente moyen</b>	<b>Correspondance Minimale</b>	<b>Correspondance Maximale</b>	<b>Temps d'attente moyen</b>	<b>Correspondance Minimale</b>	<b>Correspondance Maximale</b>
<b>Ile Tudy-Quimper</b>	26 min	7 min	45 min	21 min	7 min	36 min
<b>Lesconil-Quimper</b>	73 min	20 min	126 min	31 min	25 min	37 min
<b>Saint Guénolé-Quimper</b>	49 min	21 min	70 min	24 min	5 min	43 min
<b>Audierne-Quimper</b>	55 min	55 min	56 min	24 min	3 min	45 min
<b>Pouldreuzic-Quimper</b>	75 min	51 min	100 min	31 min	19 min	52 min
<b>Beg Meil-Quimper</b>	24 min	20 min	26 min	30 min	8 min	48 min
<b>Bénodet-Quimper</b>	23 min	11 min	35 min	30 min	8 min	48 min
<b>Quimperlé-Quimper</b>	7 min	0 min	16 min	11 min	0 min	28 min
<b>Douarnenez-Quimper</b>	17 min	1 min	30 min	12 min	5 min	25 min
<b>Pt. Raz-Quimper</b>	45 min	16 min	70 min	11 min	0 min	25 min

Pour l'ensemble des lignes du réseau Penn Ar Bed, le temps d'attente moyen à la sortie d'un car pour prendre ensuite le TER en direction de Brest est correct (31 minutes). Il existe toutefois des disparités entre les lignes. Ainsi, les usagers fréquentant les lignes Quimperlé-Quimper et Douarnenez-Quimper pour ensuite se rendre à Brest disposent de temps d'attente qui sont généralement faibles (à savoir respectivement 7 et 17 minutes). Les lignes les plus fréquentées du réseau sont celles qui disposent des temps d'attente les plus faibles. En effet, les lignes Quimperlé-Quimper et Douarnenez-Quimper sont respectivement les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> lignes les plus fréquentées du réseau Penn Ar Bed en 2006<sup>7</sup>. Certains temps d'attente sont importants compte tenu du faible nombre de connexions entre le réseau TER et le réseau Penn Ar Bed.

Certaines correspondances entre le réseau Penn Ar Bed et le réseau SNCF sont quasi-parfaites : le temps minimal de correspondance pour un usager ayant pris le TER pour se rendre de Brest à Quimper et souhaitant ensuite aller à Audierne est seulement de 3 minutes.

Néanmoins, les connexions entre certaines lignes et la gare SNCF pourraient être améliorées. Par exemple, les usagers souhaitant se rendre à Brest en train via Quimper en empruntant au préalable la ligne 3 « Lesconil-Quimper » ont un temps d'attente moyen d'1h13 en gare de Quimper. Les temps de correspondance sont également parfois longs. En effet, le temps d'attente maximum pour un usager utilisant la ligne Pointe du Raz-Quimper pour ensuite se rendre à Brest via le TER est de 1h10.

---

<sup>7</sup> Conseil Général du Finistère

Au sein du réseau Penn Ar Bed, il existe peu de correspondances qui permettent de rallier Quimper afin de prendre ensuite le TER pour Brest avant 9 heures le matin. Enfin, certaines connexions entre les lignes du réseau Penn Ar Bed et le réseau TER sont parfois manquées de quelques minutes. Par exemple, alors qu'un TER quitte la gare de Quimper à 7h13 pour se rendre à Brest, dans le même temps, un car de la ligne 3 « Lesconil-Quimper » arrive en gare routière de Quimper à 7h25. A ce créneau horaire, la correspondance entre la ligne Penn Ar Bed et le TER échoue pour seulement quelques minutes.

Figure 13 : Intermodalité entre les réseaux TGV et Penn Ar Bed

Ligne TGV	Sens Quimper-Paris			Sens Paris-Quimper		
	Temps d'attente moyen	Correspondance Minimale	Correspondance Maximale	Temps d'attente moyen	Correspondance Minimale	Correspondance Maximale
<b>Réseau PAB</b>						
<b>Brest-Quimper</b>	24 min	13 min	38 min	11 min	10 min	11 min
<b>Ile Tudy-Quimper</b>	38 min	3 min	90 min	14,5 min	3 min	28 min
<b>Lesconil-Quimper</b>	42 min	14 min	70 min	2 min	1 min	2 min
<b>Saint Guérolé-Quimper</b>	23 min	5 min	60 min	31 min	2 min	90 min
<b>Audierne-Quimper</b>	32 min	20 min	45 min	19 min	13 min	26 min
<b>Pouldreuzic-Quimper</b>	18 min	15 min	22 min	20 min	2 min	43 min
<b>Beg Meil-Quimper</b>	29 min	9 min	75 min	13 min	2 min	26 min
<b>Bénodet-Quimper</b>	36 min	2 min	85 min	13 min	2 min	26 min
<b>Quimperlé-Quimper</b>	26 min	2 min	85 min	23 min	5 min	35 min
<b>Douarnenez-Quimper</b>	24 min	4 min	80 min	15 min	0 min	43 min
<b>Pt. Raz-Quimper</b>	26 min	4 min	57 min	56 min	56 min	56 min



L'intermodalité entre les lignes du réseau Penn Ar Bed et la ligne TGV Quimper-Paris, Paris-Quimper est correcte mais améliorable. En effet, le temps d'attente à la sortie du TGV pour prendre ensuite le réseau Penn Ar Bed, ou inversement, est parfois long.

Il existe certaines disparités selon le temps d'attente entre les lignes du réseau Penn Ar Bed. Ainsi, la connexion avec le TGV dans les deux sens est la plupart du temps satisfaisante pour les lignes les plus importantes du réseau Penn Ar Bed, en termes de trafic, à savoir les lignes Quimperlé-Quimper, Brest-Quimper ou encore Douarnenez-Quimper. Par exemple, le temps d'attente moyen d'un usager à la sortie du TGV Paris-Quimper qui souhaite rejoindre Brest en car est de 11 minutes. Au contraire, certaines connexions entre le réseau Penn Ar Bed et la ligne TGV Quimper-Paris sont perfectibles. Les lignes les plus concernées par ces connexions sont celles de « Saint Guérolé-Quimper, ligne 4 », « Ile Tudy-Quimper ligne 2 » ou encore « Audierne-Quimper ligne 7 ».

Il est également important de souligner que les connexions entre la ligne TGV dans le sens Paris-Quimper et les lignes du réseau Penn Ar Bed sont presque inexistantes après 19 heure. Certaines correspondances sont également manquées pour seulement quelques minutes. Par exemple, alors qu'un TGV arrive à Quimper en provenance de Paris à 19h25, un car de la ligne Quimper-Quimperlé quitte la gare routière 5 minutes avant.

### Synthèse

Actuellement, l'intermodalité entre les 2 réseaux est correcte mais peut être améliorée. Les temps d'attente sont radicalement différents entre les lignes. De plus, l'intermodalité entre les réseaux s'avère perfectible les week-ends. Sur certaines lignes du réseau, il n'y a d'ailleurs que deux connexions sur l'ensemble de la journée. Dès lors, les temps d'attente entre ces modes de transport s'avèrent importants. Afin d'illustrer, citons un exemple concret : Un touriste passant un week-end en Cornouaille prend le TGV Paris-Quimper. Il arrive en gare de Quimper à 14h34 et souhaite ensuite se rendre à Bénodet via les transports en commun. Il est alors obligé de patienter environ 2 heures pour prendre le car qui le mènera ensuite à destination. On constate dès lors qu'une gare multimodale serait susceptible d'apporter à la Cornouaille en matière de rayonnement et dynamisme.

Selon Cécile Reboux, responsable du Service Déplacement au Conseil Général du Finistère, la restructuration du réseau Penn Ar Bed en 2011 se fera dans l'objectif d'une complémentarité avec les autres offres de transport du département. L'objectif sera alors d'avoir un réseau de transports collectifs qui puisse profiter à l'ensemble des habitants du Pays de Cornouaille. Ce sentiment est partagé par Monsieur Le Gall, Président de la Communauté de Communes du Cap Sizun, qui estime que « *l'impact de la LGV sur le territoire du Cap Sizun sera réel si une plateforme multimodale performante est développée au sein du Pays de Cornouaille* ».

## 2. La complémentarité entre le réseau QUB et la gare SNCF/réseau Penn Ar Bed

Le réseau QUB assure un service de transport collectif pour les 7 communes qui forment l'agglomération quimpéroise. Du lundi au vendredi, 24 lignes régulières parcourent l'agglomération. Parmi ces lignes, 7 lignes sont urbaines et 17 sont suburbaines. Le nœud central des lignes du réseau QUB est l'arrêt Résistance qui se situe à proximité immédiate du centre-ville.

La gare urbaine du Pays de Cornouaille (routière et ferroviaire) est desservie par deux lignes urbaines du réseau QUB : les lignes 9 et 11<sup>8</sup> dont leur fréquence est de 6 bus toutes les heures.

Les premiers bus des lignes 9 et 11 commencent à circuler le matin à partir de 6h30 environ, et leur desserte s'arrête aux alentours de 20 heures en soirée. Or, certains TGV et TER arrivent ou quittent la gare de Quimper à partir de 5h30 le matin et 21 heure le soir. A ces horaires, il est impossible pour l'utilisateur d'utiliser le bus. Il est alors contraint de prendre un taxi ou d'utiliser une voiture. Les lignes du réseau Penn Ar Bed commencent à circuler à partir de 7 heure jusqu'à 19h30, les connexions avec le réseau QUB sont alors toujours assurées.

<sup>8</sup> La ligne 9 a comme direction le quartier de Kerlagatu (via le centre-ville) et le quartier de Ty Bos. La ligne 11 dessert également deux quartiers de la ville de Quimper, celui de Kerveguen, et celui de Penvillers via le centre-ville

De même, il n'y a aucune desserte de la gare le dimanche matin, et seulement 3 dessertes le dimanche après-midi. Il n'existe également aucune desserte les jours fériés.

**Figure 14 : Complémentarité entre le réseau QUB et le réseau SNCF**

Atouts	Faiblesses
L'intermodalité entre le réseau QUB et la gare urbaine du Pays de Cornouaille est bonne, le temps d'attente maximale n'excède pas les 20 minutes.	Peu, voire aucune connexion entre le réseau QUB, SNCF et Penn Ar Bed à certaines périodes de la journée (tôt le matin et après 20 heure), les jours fériés et les dimanches. Seules 2 lignes du réseau QUB rejoignent la gare.

## Synthèse

L'arrivée de la LGV en gare de Quimper va engendrer la création d'un pôle d'échange multimodal. Dans cette optique, il peut être intéressant de réfléchir à une restructuration du réseau QUB à partir d'un nœud central qui serait alors la gare. Cette réflexion a été envisagée par la ville de Quimper qui souhaite établir un réseau de transport urbain avec 3 lignes structurantes. La fréquence de ces lignes serait d'un bus toutes 10 minutes environ. La desserte de la gare serait alors assurée par une de ces lignes structurantes qui desservirait l'agglomération quimpéroise d'est en ouest. L'objectif de Quimper est d'assurer la desserte de la gare par le plus grand nombre de lignes possibles (urbaines ou suburbaines).

La possibilité que la gare de Quimper devienne le nœud central du réseau a été envisagée. Seulement, selon Jean-Luc Rault, Technicien voirie à la ville de Quimper, la gare est trop éloignée du centre-ville.

### 3. Connexion entre l'aéroport et la gare urbaine du Pays de Cornouaille

Aujourd'hui, les connexions en transports en commun entre l'aéroport de Pluguffan et la gare de Quimper (routière et ferroviaire) sont

assurées par le réseau Penn Ar Bed et le réseau QUB. Pour le réseau Penn Ar Bed, la ligne 25 « Quimper-Pluguffan-Pouldreuzic » assure la connexion entre la gare urbaine du Pays de Cornouaille et l'aéroport. Au sein du réseau QUB, la ligne 25 relie directement l'aéroport à la gare. Pour ces deux réseaux de transport, le temps de trajet entre la gare et l'aéroport est d'environ 30 minutes.

En prenant en compte les tâches auxquelles un voyageur doit se soumettre, le temps d'attente idéal de correspondance entre un avion et un bus est inférieur ou équivalente à 30 minutes. Un temps d'attente correct doit être inférieur à 50 minutes. Une connexion longue sera d'une durée supérieure à 50 minutes.

Figure 15 : Connexion gare/aéroport par les réseaux Penn Ar Bed et QUB

	Réseau Penn Ar Bed	Réseau QUB
<i>Aéroport</i>		
<i>Heure d'arrivée</i>	<i>Temps de correspondance</i>	<i>Temps de correspondance</i>
<b>9h50</b>	Aucune correspondance	Aucune correspondance
<b>14h10</b>	37 min	22 min
<b>18h15</b>	17 min	Aucune correspondance
<b>21h55</b>	Aucune correspondance	Aucune correspondance

Le tableau ci-dessus a pour objectif de montrer le temps de connexion moyen entre la gare et l'aéroport pour un départ vers Orly.

Les connexions entre la gare et l'aéroport ne sont pas assurées le matin par les réseaux de transport en commun du Pays de Cornouaille. Ainsi, il n'y a aucune possibilité pour un usager de se rendre à l'aéroport depuis la gare afin de se rendre ensuite en avion à Paris. Les deux liaisons de l'aéroport de Quimper vers Paris de l'après-midi sont, elles, assurées. Le temps d'attente à la descente des deux réseaux de transports en commun est insatisfaisant, notamment pour le départ de 14h45 où le temps d'attente est de 83 minutes.

Les possibilités de rejoindre la gare de Quimper à la descente d'un avion en provenance de Paris sont faibles. En effet, on constate que pour certaines arrivées d'avions (9h50 et 21h55), il n'existe aucune connexion par un réseau de transport en commun pour rejoindre la gare SNCF de Quimper.

Dans le cas présent, seule l'arrivée d'une liaison aérienne à 14h10 en provenance de Paris permet aux usagers des transports en commun d'utiliser soit le réseau Penn Ar Bed soit le réseau QUB pour ensuite se rendre à la gare. Les temps d'attente pour prendre ces bus sont de plus tout à fait corrects.

**Figure 16 : Connexion aéroport/gare par les réseaux Penn Ar Bed et QUB**

	Réseau Penn Ar Bed	Réseau QUB
<i>Aéroport : Heure de départ</i>	<i>Temps de correspondance</i>	<i>Temps de correspondance</i>
<b>6h22</b>	Aucune correspondance	Aucune correspondance
<b>10h40</b>	Aucune correspondance	Aucune correspondance
<b>14h45<sup>9</sup></b>	De 23 min à 83 min	De 23 min à 83 min
<b>18h55</b>	37 min	37 min

#### Synthèse

Les connexions entre l'aéroport et la gare urbaine méritent aujourd'hui d'être améliorées. La pérennité de l'aéroport passera obligatoirement par sa desserte optimale par les transports en commun. Dès lors, il est évident qu'une réflexion doit être menée afin d'améliorer les liaisons entre les réseaux de transports en commun depuis Quimper vers l'aéroport. Cependant, l'arrivée prochaine de la LGV peut avoir des incidences néfastes sur l'activité aérienne notamment à cause de la concurrence qu'elle va lui porter. Dès lors, il faudra s'interroger sur la pertinence ou non de ces connexions entre l'aéroport et la gare urbaine.

<sup>9</sup> Généralement, il faut compter un temps d'attente supérieur à 20 minutes afin de régler les différentes tâches à l'aéroport

#### 4. Les aires de covoiturages, des dispositifs en pleine croissance à l'échelle de la Cornouaille

Le Conseil Général a mis une véritable politique de développement en faveur du covoiturage :

- création d'aires de covoiturage afin d'avoir des sites sécurisés pour la montée et la descente des passagers et des espaces de qualité pour le stationnement des véhicules ;
- création d'un site pour favoriser la mise en relation des « covoitureurs » à l'échelle du département ;
- Connecter ces aires avec les transports en commun.

Le département compte aujourd'hui 18 aires de covoiturages aménagées pour un total de 612 places. Elles sont généralement situées à proximité d'un arrêt de cars ou de bus ; cependant ce n'est pas systématique et dans certain cas, les arrêts de transports en commun sont inexistantes. La connexion avec les autres moyens de transport paraît indispensable afin de développer son utilisation et éventuellement de permettre à terme que ces zones deviennent des parkings relais pour accéder au centre-ville des agglomérations. La réalisation d'autres aires est prévue d'ici 2011. Ainsi le nombre total de sites devrait être à terme de 40. Le Pays de Cornouaille compte 7 aires de covoiturages et une en projet à Quimper Troyalac'h. Globalement, la Cornouaille semble correctement fournie en sites ; cependant, on peut constater un léger déséquilibre est/ouest. En

effet, il n'y a que deux sites à l'ouest de Quimper. Il semble donc souhaitable que, parmi les futures aires, certaines soient localisées vers les Pays de Douarnenez, du Cap Sizun, du Haut Bigouden et du Bigouden Sud et quelles soient toutes reliées au réseau de transports en commun.

#### Synthèse

Le département développe depuis quelques années les modes de déplacements durables. Bien que le covoiturage reste une solution marginale, il connaît un véritable essor dans le Pays de Cornouaille. Cependant, il est important que le nombre d'aires de covoiturages s'accompagne d'une desserte via les transports en commun et que leur répartition soit homogène sur tout le territoire.

Avec l'arrivée de la LGV en Cornouaille, le déploiement en gare de Quimper d'un pôle d'échange multimodal est l'occasion d'harmoniser l'offre de transports collectifs à l'échelle de la Cornouaille. Même si *la dépendance automobile*<sup>10</sup> est encore d'actualité aujourd'hui, il est évident qu'une amélioration des réseaux de transport et une optimisation du temps de déplacement ne peuvent que favoriser une croissance des transports collectifs à l'échelle du pays de Cornouaille.

<sup>10</sup> « *Ville et automobile* », Marc Wiel

Figure 17 : Aires de covoiturage dans le Sud Finistère







# L'arrivée de la LGV et l'avenir de certaines infrastructures

L'aéroport, un outil pérenne de développement de la Cornouaille ? (p.71-78)

- Situation actuelle
- Les perspectives d'avenir de l'aéroport de Pluguffan
- Pistes pour la pérennité de cet aéroport

Les cas particuliers de Quimperlé et Rosporden : faut-il conserver les deux arrêts dans le projet LGV ? (p.79-84)

- La situation actuelle, une dynamique constante de ces gares
- Les arrêts LGV, un intérêt étendu à la Cornouaille
- Prévision des gains de temps, avec ou sans arrêts

La gare urbaine du Pays de Cornouaille, une gare adaptée à l'arrivée de la LGV ? (p.85-93)

- Accessibilité à la gare urbaine du Pays de Cornouaille
- Le stationnement, une problématique à multiples enjeux
- Quelle est la localisation de la future gare urbaine du Pays de Cornouaille ?



L'arrivée de la LGV va transformer l'organisation du territoire et modifier les usages. Il est donc nécessaire de s'interroger sur la situation actuelle des infrastructures afin d'anticiper leur devenir. Ainsi, les attentes liées à l'arrivée de la LGV impliquent une réflexion sur la combinaison de ce mode de transport avec l'aéroport de Pluguffan, aujourd'hui seul équipement de rayonnement national. Ensuite, le maintien ou non des arrêts en gares de Rosporden et Quimperlé nécessite également une attention particulière. Enfin, la croissance du trafic engendrée par l'arrivée de la LGV va avoir des répercussions sur la gare et son secteur environnant. Le projet de grande vitesse ferroviaire est l'occasion de réfléchir sur la création d'un pôle d'échange multimodal afin de dynamiser le territoire.

## **A. L'aéroport de Quimper, un outil pérenne de rayonnement pour la Cornouaille ?**

L'aéroport de Pluguffan est sans conteste un outil indispensable pour assurer l'ouverture et l'attractivité du Pays de Cornouaille. Cependant, celui-ci connaît quelques difficultés ces dernières années, la concurrence avec les aéroports voisins s'est accrue et l'offre commerciale n'évolue plus. Ainsi, quelle va être l'influence de l'arrivée de la LGV sur l'aéroport de la Cornouaille ?

## **1. Situation actuelle**

### **1.1. Accessibilité au site**

L'aéroport de Quimper Cornouaille se situe au sud-ouest de l'agglomération quimpéroise, accessible par la voie express D 785. Proche de la Nationale 165, il a ainsi une influence sur l'ensemble du sud-Finistère. On distingue une différence de trafic sur des voies venant de l'est et de l'ouest. Par conséquent, l'accès se fait plus aisément pour les usagers venant de l'ouest qui bénéficient de la fluidité du réseau.

### **1.2. Évolution du trafic et de l'offre**

L'aéroport de Quimper Cornouaille développe des vols commerciaux depuis 1960. Depuis 2004, la région est devenue propriétaire de l'aéroport et doit s'occuper de sa gestion qui a été confiée à VINCI Airports et Keolis cette année. En 2008, plus de 120 000 personnes ont été transportées et ce grâce aux quatre allers – retours quotidien vers Paris effectués du lundi au vendredi. L'aéroport de Pluguffan est ainsi le cinquième aéroport breton derrière ceux de Brest, Rennes, Lorient et Dinard<sup>1</sup>.

Il est à noter que l'offre commerciale y est assez limitée. Seul Paris est desservi, avec en moyenne 4 allers-retours par jour assurés par la compagnie « Brit-Air », filiale d'Air-France.

---

<sup>1</sup> Cf Tableau page 23

**Figure 18 : Evolution du trafic de l'aéroport**

	Total passagers
2003	135 349
2004	138 374
2005	133 769
2006	138 926
2007	136 157
2008	120 483
2009 (estimation)	117 000
Variation 2008/2009	-2,7%
Variation 2003/2009	-15,7%

Source : CCI et Ouest-France du 06.01.2010

Le tableau ci-dessus met en évidence une baisse de la fréquentation de 2003 à 2009. Entre 2003 et 2007, une faible progression du trafic (+0.60%) est observée tandis que sur la période de 2007 à 2009, une forte baisse du trafic est enregistrée. En 2009, le trafic passager comptabilise 110 000 passagers, soit une baisse de 2.7% entre 2008 et 2009. Devant ces chiffres, M. Ligonnière, directeur de l'aéroport, estime malgré tout que « l'aéroport résiste plutôt bien à la crise par rapport à d'autres aéroports qui enregistrent des baisses de 10%<sup>2</sup> ».

<sup>2</sup>« Aéroport : pas de vol vers la neige cet hiver », Ouest-France, Vendredi 27 novembre 2009

La zone de chalandise, est assez étendue et concerne un bassin de population d'environ 319 000 personnes localisées à moins de quarante minutes. Néanmoins, cette zone subit également l'influence des aéroports de Brest et de Lorient. A titre d'exemple, la ville de Quimperlé est plus proche de l'aéroport de Lann-Bihoué (Lorient) que de celui de Pluguffan.

Deux types de trafic peuvent alors être distingués :

- Le trafic régulier qui concerne les utilisateurs fréquents, en particulier une clientèle d'affaire.
- Le trafic non-régulier accessible à tous pour un usage ponctuel.

En Bretagne, le trafic régulier est majoritaire, l'aéroport de Quimper-Cornouaille ne fait pas exception. Il a particulièrement été affaibli lors de l'ouverture de l'aéroport de Brest-Guipavas au trafic low-cost. En effet, lorsque Brest connaissait une croissance de 60% entre 1996 et 2001, Quimper, quant à lui, voyait son trafic non régulier chuter de 24 000 à 1 500 passagers soit une baisse de 94%.

### **1.3. Une infrastructure nécessaire au rayonnement de la Cornouaille**

L'aéroport de Pluguffan, structure à taille dite « humaine », est un équipement de rayonnement national qui a pour caractéristique sa proximité à la ville, ses habitants et le tissu de PME de la Cornouaille. Cette proximité garantie une rapidité, une liberté et une meilleure qualité de service. L'aéroport joue ici un rôle décisif dans l'économie et le

développement du territoire. Dans leur choix d'implantation, certaines entreprises sont particulièrement soucieuses de la desserte du territoire par le transport aérien. Les acteurs du territoire partagent également ces idées, comme M. Andro qui estime que « *l'aéroport est important pour l'image du pays et pour son rayonnement* ».

A l'échelle de la Cornouaille, l'aéroport permet un accès rapide à Paris qui concentre à la fois les instances décisionnelles et bien souvent les sièges sociaux des entreprises. Au niveau touristique, l'aéroport est également un atout : il assure à la Cornouaille un rayonnement à l'échelle nationale. Cependant l'avenir s'annonce incertain notamment en raison d'une concurrence accrue de l'aéroport de Brest – Guipavas, la création de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, ou encore l'arrivée de la LGV.

## 2. Les perspectives d'avenir de l'aéroport de Pluguffan

Le *Rapport d'étude du plan de développement de l'aéroport de la Cornouaille* effectué par la CCI en 2006, souligne le « sommeil » de l'aéroport. En effet, la clientèle appuie ce constat en relevant l'absence de politique commerciale, de stratégie de communication visible et l'abandon des vols charters<sup>3</sup>. De plus, certaines activités économiques ne semblent pas profiter de l'aéroport. Les acteurs du tourisme du Pays de

---

<sup>3</sup> Un vol charter ou vol nolisé est un vol commercial organisé en dehors des lignes à horaires réguliers.

Cornouaille par exemple, évoquent l'absence de bénéfice de l'aéroport en raison de la faiblesse de ses offres. Le rapport s'interroge alors sur la pérennité de cette infrastructure.

### 2.1. Un aéroport sujet à une forte concurrence

- *La concurrence de l'aéroport de Brest-Guipavas*

L'aéroport de Pluguffan subit la concurrence directe de son aéroport voisin, Brest-Guipavas. Celui-ci bénéficie d'une meilleure notoriété. D'après ce même rapport, « *Quand on parle d'aéroport dans le Finistère on a plutôt tendance à parler de Brest que de celui de Quimper* ». De plus, l'offre y est meilleure grâce au développement de vols attractifs sur compagnies low cost<sup>4</sup> (Dublin et Londres notamment) et des offres de vols internes variés (Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux...).

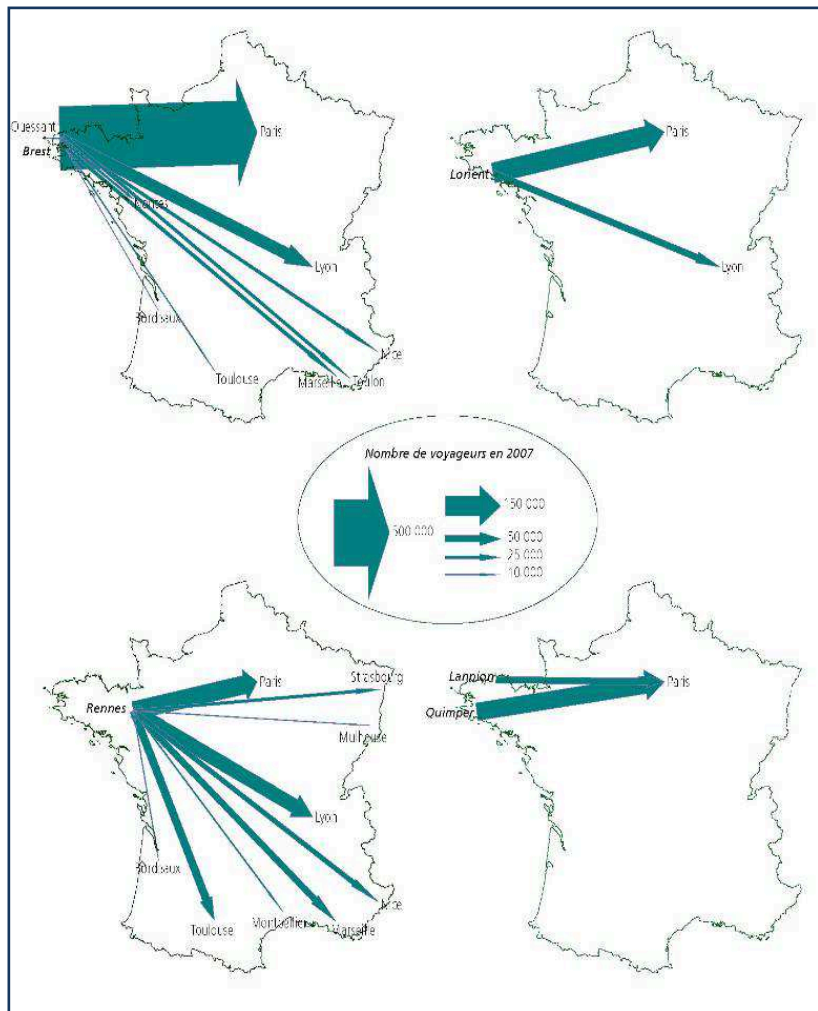
La carte ci-contre met en évidence la mono spécificité du trafic venant de Quimper alors que Brest a une offre beaucoup plus diversifiée.

Enfin, la taille et l'équipement de l'aéroport joue un rôle non négligeable. Les infrastructures (locaux et pistes d'atterrissage) de l'aéroport de Guipavas lui permettent en effet d'accueillir un public plus nombreux que l'aéroport de Pluguffan.

---

<sup>4</sup> Le low cost terme anglais signifiant « bas coût », est un modèle économique. Il a pour principe de répercuter, sur le prix final au consommateur, la minoration des coûts inhérents à un produit ou service. Ainsi, une entreprise se basant sur ce concept, cherchera à proposer des prix attractifs en minimisant ses coûts fixes et ses coûts variables.

Figure 19 : Destinations prisées par les aéroports bretons



Source : AudéLor

- *La future concurrence de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes*

Le projet d'aménagement d'un nouvel aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes doit permettre, au Grand Ouest, dont la Bretagne, de s'ouvrir à l'échelle internationale.

L'implantation de ce futur aéroport entre Rennes et Nantes risque de nuire à l'aéroport cornouaillais. Ainsi M. Canevet, Président de la Communauté de commune du Haut Pays-Bigouden, estime que l'aéroport Notre-Dame-des-Landes va « achever l'aéroport de Quimper ». Cependant, cet aéroport n'est encore qu'au stade de projet et fait toujours polémique. De plus, son offre concernera le trafic international principalement et ne concurrencera pas directement Quimper.

- *La concurrence du TGV*

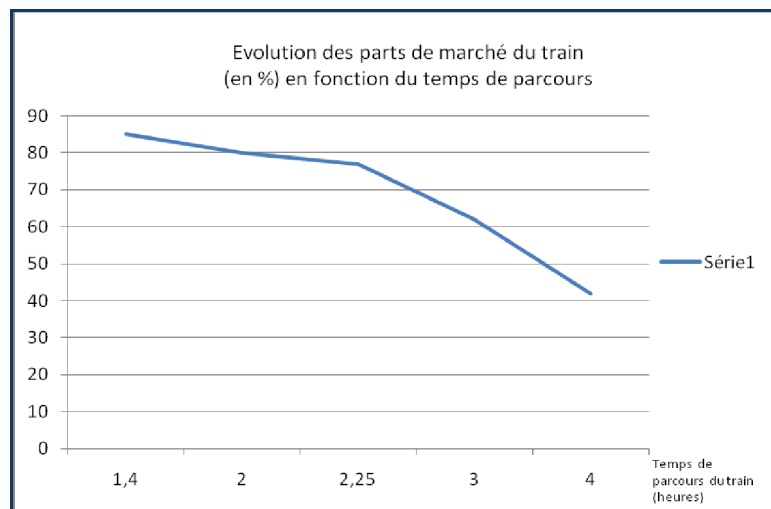
La principale différence entre le train et l'avion vient du rapport temps de parcours/prix. L'arrivée de la LGV a souvent eu des impacts négatifs sur le trafic aérien. A Strasbourg, en 2008, avec l'arrivée du TGV Est (2h20 de Paris), le trafic aérien global a diminué de 26 % et celui vers Paris a baissé de 50 %. Selon M. Clément, directeur général de la CCI l'aéroport d'Avignon a perdu 60% de ses passagers avec l'arrivée de la LGV. Il faut toutefois relativiser les impacts observés dans ces villes qui se situent à une distance temps de Paris inférieure à 3 heures et ceux qui pourront avoir des répercussions sur l'aéroport de Quimper.

**Figure 20 : Comparaison des temps de trajet et des tarifs entre les différents modes de transport**

	Temps	Prix
<b>Temps TGV Actuel</b>	Entre 4h15 et 4h49	Entre 73,40 € et 86 € <sup>5</sup>
<b>Temps TGV 2015</b>	Entre 3h08 et 3h35	Prix non défini pour le moment
<b>Temps Avion</b>	2h10	Environ 343 €
<b>Temps voiture</b>	5 h 32	77,54 €

Source : Sites internet de SNCF, Via Michelin, Visovol

**Figure 21 : Evolution des parts de marché du train en fonction du temps de parcours**



<sup>5</sup> Il faut également prendre en compte la forte proportion des ventes de billets via les différentes cartes de réduction et les billets Prem's qui réduisent ponctuellement les coûts des trajets TGV.

Source : Enac

Le graphique ci-dessus met en évidence que passé 2h30 de parcours la part de marché du train baisse significativement.

Le TGV Atlantique a pris des parts de marché importantes sur les aéroports bretons notamment sur ceux situés dans la partie Est (Rennes, Dinard-St Malo, St Brieuc et Lorient). En 2015, toute la partie orientale de la Bretagne devrait être à moins de 3h de Paris, ce qui limitera l'activité de l'aéroport en raison de sa mono-destination vers Paris. Les aéroports bretons devront donc diversifier leurs offres pour se maintenir en situation de compétitivité. Dans le cas de Quimper, la LGV devrait relier Paris en plus de trois heures. Or, le seuil critique pour l'utilisation du TGV à la journée ne peut excéder trois heures. L'aéroport de Pluguffan a des chances de conserver son trafic régulier d'affaire qui implique souvent des déplacements à la journée. Cependant, son caractère mono spécifique en termes de trajet constitue un réel handicap. Dans tous les cas, la concurrence du TGV impliquera une baisse du trafic en raison d'une tarification de l'offre ferroviaire plus attractive.

Le tableau ci-contre met en évidence les temps de trajet pour se rendre à Paris ainsi que les coûts. Tout d'abord, l'utilisation individuel de la voiture apparaît peu rentable. Actuellement le temps de trajet en train ne semble pas en mesure de concurrencer l'avion mais son coût prohibitif apparaît comme une limite non négligeable.



### 3. Pistes pour permettre la pérennité de cette infrastructure

Comme démontré plus en amont, l'aéroport de Pluguffan est aujourd'hui en proie à certaines difficultés. Il s'agit donc de s'interroger sur la complémentarité entre transport aérien et LGV pour le dessein de la Cornouaille.

La volonté des acteurs du territoire est de pérenniser cette infrastructure. Seulement, ce désir doit obligatoirement s'accompagner d'actions concrètes. En suivant l'exemple du voisin Brestois, l'aéroport ne pourrait-il pas développer des vols low-cost vers certaines destinations et diversifier son offre commerciale pour sortir de sa logique de monodestination?

Le secteur du tourisme pourrait devenir à terme un élément permettant le développement de l'activité de l'aéroport et de la diversification de ses offres. En effet, la mise en place de packagings avion/offre touristique en lien avec les activités que propose le territoire (tourisme culturel, balnéaire, thalassothérapie, croisières...) peut avoir un certain intérêt.

Une réflexion doit être également être envisagée sur l'amélioration de la connexion entre la gare urbaine du Pays de Cornouaille et l'aéroport afin

de favoriser sa dynamique. Ainsi, la mise en place d'une navette<sup>6</sup> qui assurerait la liaison entre l'aéroport et la gare pourrait être envisagé.

Aujourd'hui, l'avenir de l'aéroport de Pluguffan n'est pas encore déterminé. Néanmoins, les efforts des acteurs afin de pérenniser cette infrastructure sont réels. Le nouveau gestionnaire de l'aéroport Vinci-Kéolis, espérait développer l'équipement, notamment avec la création d'une ligne saisonnière entre Quimper et les stations de sport d'hiver. Ce projet n'a pu se concrétiser, le délai de mise en place étant trop court. Une liaison avec la Grande-Bretagne a également été évoquée mais ne sera pas non plus mise en place en raison de la crise économique. Ces deux projets ont été repoussés à 2011<sup>7</sup>. La région, actuelle propriétaire des aéroports, est à l'origine de plans pour moderniser les infrastructures. Les travaux de modernisation engagés sur les quatre aéroports régionaux (nouvelle aérogare de Brest, aménagement de la zone de fret à Rennes, réaménagement du parking à Quimper), contribuent à renforcer leur rôle d'aménagement et de porte d'entrée sur le territoire. Cela traduit la volonté régionale de maintenir l'aéroport de Quimper Cornouaille.

---

<sup>6</sup> Brest Métropole Océane a mis en place il y a quelques années une navette assurant la connexion entre l'aéroport de Guipavas et le centre-ville via la gare de Brest. Ce service adapté aux horaires des modes de transport a un coût de 4 euros pour l'utilisateur

<sup>7</sup> « Aéroport : pas de vol vers la neige cet hiver », Ouest-France, vendredi 27 novembre 2009.

## Synthèse

L'aéroport de Quimper Cornouaille est actuellement un outil important du développement économique et territorial tant pour Quimper que pour l'ensemble du Pays de Cornouaille. Jusqu'à présent il est cependant resté marginal et souffre d'une concurrence qui ne cesse de s'accroître. L'arrivée de la LGV, ou encore le développement des NTIC (fibre optique) risquent de le condamner.

La survie de l'aéroport dépendra de la volonté des acteurs du territoire. S'ils désirent pérenniser cette infrastructure, de nombreuses solutions peuvent être mises en place afin d'assurer son activité.

Trois scénarios peuvent dès lors être envisagés. Si rien n'est fait et que la rentabilité économique de l'aéroport continue de baisser seule la fermeture de l'aéroport peut être envisagée. Cependant cette hypothèse semble peut probable car il y a une réelle volonté politique de le conserver. Si la volonté est juste de faire perdurer l'aéroport alors il conviendrait de baisser la fréquence des allers-retours quotidiens afin de réduire le déficit, c'est une des suggestions de Marc Andro. Enfin il est encore envisageable une redynamisation de l'aéroport. Pour cela il faudra une politique volontariste et guidée par des mesures adéquates.

Cela pourrait passer par une diversification des marchés. La diversification des marchés a pour objectif d'aboutir à un double usage

(affaire et tourisme) de l'infrastructure. Une diversification de l'offre peut passer par plusieurs pistes. Tout d'abord un développement des charters pourrait sortir Quimper de sa logique de mono destination.

Autre hypothèse : Quimper pourrait faire appel à des compagnies low cost afin de baisser les tarifs qui sont souvent jugés exubérants. Il faudrait pour cela qu'une autre compagnie arrive en concurrence avec Air-France. On pourrait alors imaginer des destinations spécifiques au départ de la Cornouaille (Canaries, Baléares...). Les aéroports de Brest et Lorient ne proposant pas ces offres la population de ses villes seraient enclins à utiliser l'aéroport de Quimper.

Le développement de l'aéroport passera forcément par un renforcement du lien avec le territoire qui passe par une communication économique et touristique qui en ferait une vitrine de la Cornouaille. L'idée de faire des packagings Avion – offres touristiques est également souhaitable avec des offres de tourisme culturel (Musée, Festival de Cornouaille...), urbain, de remise en forme (Tréboul, Bénodet)...

## B. Les cas particuliers de Quimperlé et Rosporden : faut-il conserver les deux arrêts dans le projet LGV ?

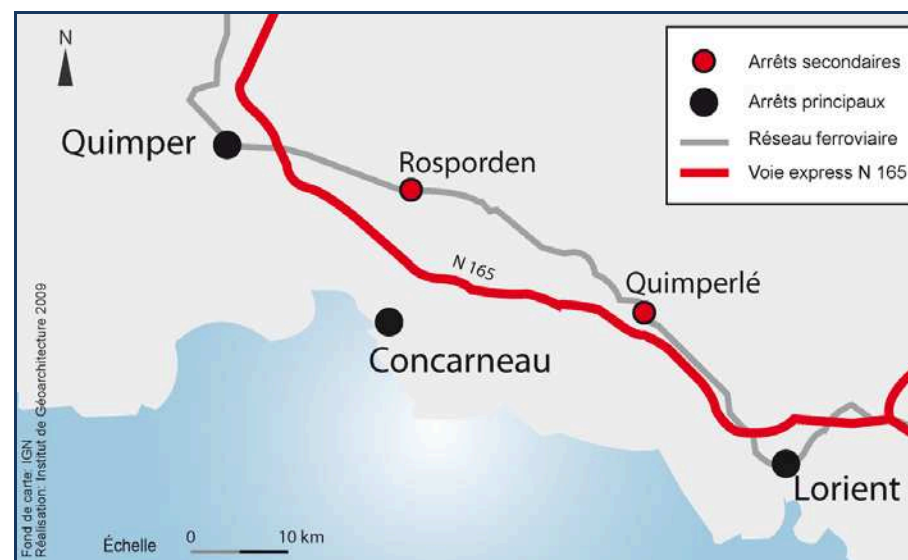
Si l'aéroport dispose d'une situation inconfortable vis-à-vis des impacts de la LGV, d'autres infrastructures souffrent également de perspectives incertaines. En effet, les arrêts ou non de Quimperlé et Rosporden inquiètent beaucoup les différents élus concernés et suscite un débat avec les autres acteurs de la Cornouaille.

Avec l'arrivée de la LGV, la durée du trajet entre Quimper et Paris est évaluée entre 3h08 et 3h35. Ces différences d'évaluation sont dues à l'arrêt ou non de la LGV dans certaines villes qui bénéficient à l'heure actuelle d'arrêts TGV. Les villes concernées sont Rosporden et Quimperlé. Aujourd'hui, elles sont au cœur du débat de la LGV. En effet, les élus de ces deux villes tiennent beaucoup au maintien de la desserte, élément essentiel à la pérennité et à l'attractivité de leur territoire. Aujourd'hui, quand sept TGV font quotidiennement les trajets Quimper-Paris-Quimper, trois d'entre eux font des haltes à ces gares. Il est donc nécessaire de s'interroger sur leur avenir .

L'analyse se base d'abord sur une étude de la dynamique des gares en termes de flux et de développement de projet, pour ensuite déterminer la pertinence des arrêts dans ces gares secondaires dans une logique globale, pour l'intérêt du développement de la Cornouaille.

### 1. Situation actuelle : une dynamique constante des gares de Quimperlé et de Rosporden

#### Localisation des deux gares



Les villes de Rosporden et de Quimperlé forment des pôles structurant connectés à la ligne ferroviaire entre Quimper et Lorient. Elles connaissent une croissance de leur fréquentation depuis plusieurs années, encourageant les élus des deux communes à lutter pour conserver les dessertes des deux gares.

Ainsi, un rappel par une présentation des flux et une description des projets en cours permet de resituer le contexte du débat et de comprendre les enjeux de chaque territoire.

Actuellement, dix-huit TER et six TGV circulent quotidiennement en gare de Rosporden. Il existe également une desserte en car TER : Concarneau-Carhaix. La fréquentation est en constante hausse ces dernières années. Ainsi, entre 2007 et 2008 le trafic a augmenté de plus de 15 %. En deux ans, la gare a accueilli 25 000 voyageurs supplémentaires soit une moyenne de 350 personnes chaque jour. Les destinations les plus empruntées sont Quimper (40 % des voyageurs), Lorient (26 %) et Rennes (16 %)<sup>8</sup>.

Une même dynamique de flux s'observe sur la gare de Quimperlé. En se basant sur un jour type de semaine (lundi), onze TER et quatre TGV dans le sens Lorient-Quimperlé, et dix TER et trois TGV en direction de Quimper desservent la gare de Quimperlé. Par ailleurs, il existe une desserte via le réseau Penn Ar Bed : Quimper-Concarneau-Quimperlé, Quimperlé-Le Faouët, Quimperlé-Le Pouldu, Quimperlé-Guilligomarc'h.

M. Pennec, maire de Quimperlé, affiche les chiffres de fréquentation de la gare avec une augmentation de 28% entre 2006 et 2008. Il ajoute qu'en 2009, environ 300 passagers empruntent quotidiennement le train en gare de Quimperlé, pour se rendre majoritairement à Lorient et Vannes.

---

<sup>8</sup> « Empreintes, Rosporden et Kernevel », avril 2009

L'analyse des fréquentations de chaque gare révèle une tendance positive par une augmentation du nombre de voyageurs chaque année. A cette dynamique, s'ajoutent des projets de restructuration qui entrent dans la politique régionale BGV de modernisation du réseau actuel. Ainsi, les deux gares développent des projets ambitieux de création de gares multimodales. Rosporden appuie principalement sur un renforcement de l'offre de stationnement gratuit (parking de 200 places prévu) et un réaménagement de la gare routière, tandis que Quimperlé accentue sa politique sur la mise en place d'un plan de circulation pour les déplacements doux et la construction d'une gare routière (à la place des halles désaffectées datant de 1861).

## **2. Les arrêts LGV : un intérêt communal étendu à la Cornouaille ?**

Sans aucun doute, l'arrivée de la LGV aura des conséquences sur la fréquentation des gares. La question est alors de savoir si l'intérêt s'arrête aux territoires communaux ou s'il concerne l'ensemble de la Cornouaille.

Dès lors, se pose la question de la nécessité de l'arrêt de la LGV dans ces gares. Si cette nécessité était avérée, l'impact attendu sur la Cornouaille pourrait être amoindri. Au contraire, si la LGV ne s'arrêtait pas dans ces gares, l'objectif de gagner quelques minutes mérite-il de prendre le risque de négliger certains territoires ?

Ainsi, une analyse de l'aire d'attractivité de chaque commune sera développée. Les propos seront appuyés par le point de vue des acteurs directement concernés, et des acteurs représentant la Cornouaille .

### 2.1. La prise en compte de l'aire d'influence de Rosporden et de Quimperlé

**Rosporden** dispose d'une situation stratégique pour le développement des territoires situés au nord et au sud de la commune. En effet, la gare de Rosporden assure une liaison vers Carhaix, mais aussi vers le pôle de Concarneau. Les enjeux de développement s'appliquent principalement au secteur de Concarneau puisque la LGV devrait avoir des impacts touristiques (comme vu précédemment). Ainsi, un arrêt à Rosporden pourrait faciliter les connexions sur le littoral sud de la Cornouaille. De plus, la Communauté de Communes de Concarneau Cornouaille est dans une dynamique d'augmentation de la population, lui offrant des perspectives d'évolution en Communauté d'Agglomération (seuil de 50 000 habitants, et de 15 000 habitants de la ville centre atteint).

**Quimperlé** est, quant à elle, le quatrième pôle structurant du Pays de Cornouaille en terme démographique avec 10 725 habitants (recensement de 2006, INSEE). Il dispose également d'une dynamique économique, dans les secteurs du tertiaire et de l'industrie agroalimentaire, avec des entreprises comme Bigard et l'usine de papeterie Mauduit. Quimperlé est alors le troisième pôle cornouaillais sur

le plan économique, lui conférant une situation attractive en termes d'emplois.

### 2.2. Point de vue des acteurs

La confrontation des points de vue des acteurs soulève principalement le sujet des arrêts de Quimperlé et de Rosporden comme problématique. Le débat est alors axé sur l'objectif de la LGV, entre vitesse et desserte de l'ensemble des populations.

Les maires de Rosporden et de Quimperlé sont très attachés au maintien des liaisons à grande vitesse sur leur gare. Néanmoins, il faut souligner qu'ils ne réclament pas tous les arrêts, mais seulement quelques-uns. Le maire de Quimperlé insiste sur la notion de service rendu à la population : *« On a perdu la maternité, le bloc de chirurgie, le tribunal d'instance est en sursis. Si on veut maintenir la population dans les campagnes, il faut arrêter de supprimer tous les services publics. Il est important d'aménager convenablement la gare et de permettre à la population de rester sur le territoire »*.

Les points de vue sont en revanche contradictoires lorsque l'on intègre la notion de vitesse et de gain de temps évoqués par les autres acteurs. En effet, pour beaucoup la LGV n'aurait aucun intérêt à s'arrêter à Rosporden et Quimperlé : *« Si c'est une grande vitesse, on s'arrête pas à Rosporden et Quimperlé, il faut être sérieux »* (M. Bellin, Président de la Communauté de Communes de Châteaulin et du Porzay), *« Pour que*

*l'arrivée de la LGV ait un impact optimal, il faut que la LGV permette l'arrivée d'un véritable TGV et pas d'un omnibus !»* (M. Clément, Directeur général de la CCI Quimper-Cornouaille). Ces propos rejoignent l'inquiétude générale de ne pas obtenir l'objectif de 3 heures affiché dans le projet LGV. En effet, le risque est de freiner le développement de l'ensemble de la Cornouaille.

Pour la plupart des acteurs, il paraît donc peu envisageable d'intégrer des arrêts à Rosporden et Quimperlé, dans une logique d'attractivité de la Cornouaille.

### **3. Prévion de gain de temps, avec ou sans arrêt(s)**

Afin d'analyser plus finement la problématique, un tableau de prévision des temps de trajet avec la LGV a été réalisé, dans une optique de comparaison des gains de temps avec ou sans arrêt(s) et d'évaluer les intérêts d'un arrêt possible dans les deux ou une des deux gares.

#### **Méthodologie**

La méthodologie s'est basée sur un trajet type en semaine sur l'axe Quimperlé-Paris et Rosporden – Paris, en mettant en avant les temps moyen. Afin de comparer les différences de temps prévisibles entre une LGV avec ou sans arrêt dans ces gares, les trajets avec correspondance à Quimper et Lorient sont mis en avant, en prenant le temps moyen d'attente le plus fréquent sur les lignes actuelles a été choisi, c'est-à-dire 10 minutes.

De plus, ont été choisies les données liées aux horaires d'hiver ainsi qu'en période scolaire, afin de ne pas prendre en compte les différences d'offres dues aux périodes ponctuelles de vacances.

Le tableau met en avant le gain de temps bénéfique à Rosporden et Quimperlé grâce à l'arrivée de la LGV, quelle que soit la possibilité d'arrêt ou non, par rapport au temps actuel en TGV. De plus, l'analyse montre que les correspondances avec Lorient, dans des conditions de temps d'attente entre les correspondances satisfaisantes, permettent à la fois aux voyageurs de Quimperlé et Rosporden d'arriver plus rapidement à Paris, avec des gains respectifs de 47 minutes et 13 minutes. Le développement des projets de plateformes multimodales des deux communes ont donc intérêt à s'orienter vers une connexion avec Lorient plutôt qu'avec Quimper. Cette idée met en avant le fait que ces deux gares fonctionnent indépendamment de la Cornouaille.

**Figure 22 : Comparaison des temps de trajet entre le TGV et la LGV selon les correspondances**

	Rosporden - Paris	Quimperlé - Paris
<b>TGV actuel</b>		
Temps moyen	<b>4h37</b>	<b>4h20</b>
<b>Prévision LGV avec correspondance</b>		
Via Quimper	3h31	3h48
Via Lorient	<b>3h18</b>	<b>3h01</b>
<b>Prévision LGV sans correspondance</b>		
	3h	2h50

Source : Site Internet SNCF

Par ailleurs, en comparant les temps de trajet avec et sans correspondance, le tableau montre qu'il existe peu d'impacts pour les voyageurs, principalement pour Quimperlé puisque l'augmentation n'est que de 10 minutes, soit le temps de correspondance. A l'inverse, compte tenu du temps de décélération et d'accélération du train, un arrêt en gare de 2 minutes coûte généralement plus de 6 minutes sur une ligne classique à 160km/h. Dans l'optique de la LGV, le temps de parcours en Paris et Quimper serait augmenté de 12 minutes, entravant l'objectif des 3 heures fixé dès le départ dans le projet LGV. Les acteurs accordent une grande importance à cette notion de temps, comme condition indispensable à l'attractivité et au développement du territoire. Dans l'intérêt de la Cornouaille, et selon la majorité des acteurs, il ne serait

donc pas envisageable un arrêt de la LGV à Rosporden et Quimperlé, en tous cas pas dans leur totalité.

### Synthèse

Concernant l'enjeu plus global élargi à l'échelle de la Cornouaille, il ne semble pas pertinent d'arrêter la LGV dans les gares de Rosporden et de Quimperlé. Pour que la grande vitesse soit réellement efficace, la question doit également se poser dans les autres départements concernés (Auray, Redon...).

Les pôles de Quimperlé et Rosporden, relativement dynamiques, vont voir la fréquentation des voyageurs augmenter ainsi qu'une influence croissante sur les territoires avoisinants. Il est donc nécessaire d'offrir un dispositif intermodal de qualité aux voyageurs afin qu'ils puissent profiter du gain de temps offert par la grande vitesse. Ainsi, des temps d'attentes raisonnables (10/15 minutes) doivent être mis en place afin d'assurer les correspondances et ne pas entacher le développement des territoires de Rosporden et de Quimperlé. Les élus de Rosporden et de Quimperlé approuvent ce type de projet afin de répondre aux attentes des populations.



## C. La gare urbaine du Pays de Cornouaille, une gare adaptée à l'arrivée de la LGV ?

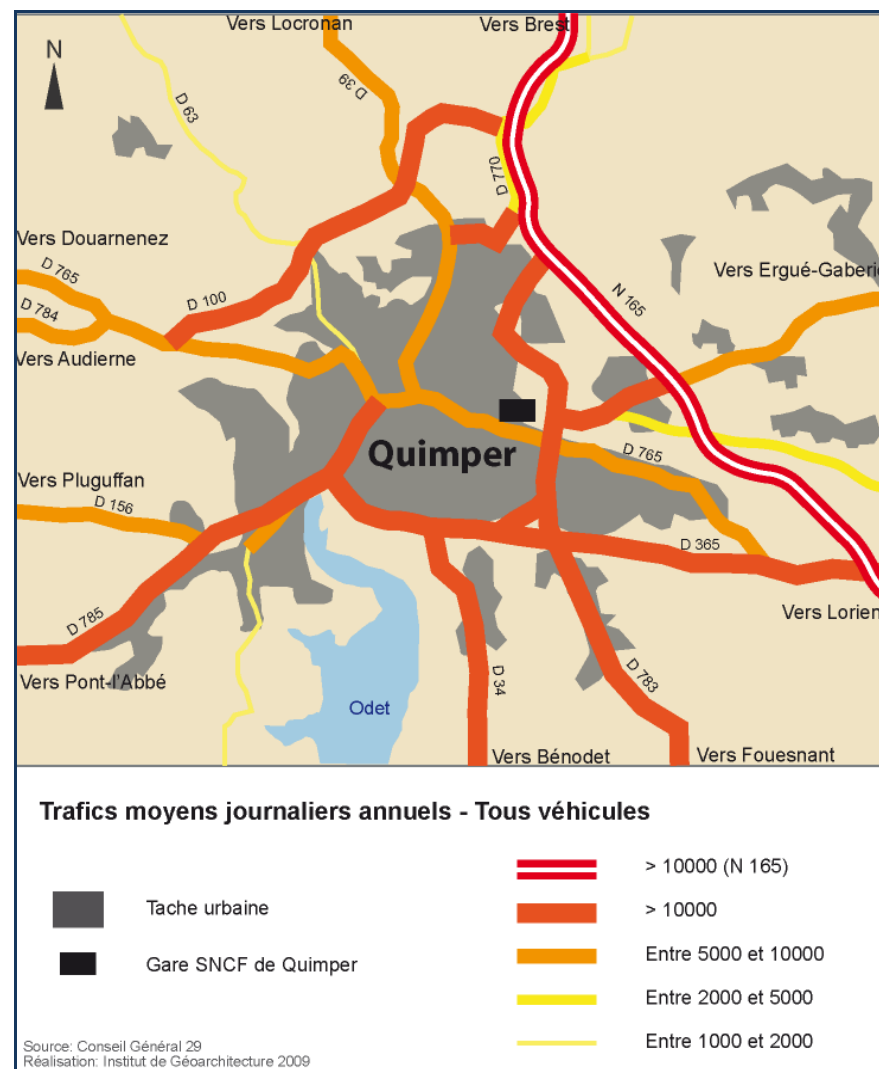
En ce qui concerne la gare de Quimper, la problématique est différente de celles des gares de Quimperlé et Rosporden. Compte tenu de la croissance du trafic que le projet LGV va induire, de nombreuses interrogations concernant l'accessibilité au site, la problématique du stationnement et la pertinence de la localisation de la gare sont aujourd'hui d'actualité.

### 1. Accessibilité à la gare urbaine du Pays de Cornouaille

#### 1.1 L'accessibilité à la gare par les transports motorisés

Pour l'accessibilité à la gare, il ne faut pas simplement prendre en compte le quartier mais l'accès depuis Quimper. L'équipement ferroviaire est situé à proximité du centre ville. Son accès passe donc forcément par le réseau de rocade existant autour de la ville et par les pénétrantes vers le centre.

Figure 23 : Flux routiers à Quimper



Le schéma ci-dessus permet de constater que les routes accédant à Quimper ont un trafic très élevé. Plus de 10 000 véhicules à la journée excepté sur les routes provenant de Douarnenez et Audierne ou le trafic est un peu plus faible. La D 765 qui dessert la gare connaît un trafic important, entre 5000 et 10000 voitures par jour en moyenne ce qui contribue à l'engorgement des axes principaux aux heures de pointe.

Le problème significatif se trouve aux abords directs de la gare qui combine trafic de centre-ville, circulation contrainte (feux tricolores, sens uniques) et flux de voyageurs. Ainsi la question de l'accessibilité de l'équipement qui devrait recevoir la LGV doit être accompagnée d'une réflexion globale sur le centre-ville.

Aujourd'hui, l'accessibilité à la gare n'est pas satisfaisante. Il semble donc urgent de l'améliorer afin d'assurer son rayonnement à l'échelle du pays. Un projet de la municipalité quimpéroise consiste à établir des voies de site propre au niveau de l'avenue de la Libération et de l'avenue de la gare. De même, des parkings relais en périphérie desservis par le transport urbain de la ville sont également prévus à partir de 2012. L'objectif est de désengorger le centre-ville de la circulation automobile. Seulement, les projets relatifs au stationnement auront une répercussion sur l'accessibilité de la gare (Cf. partie 2.2).

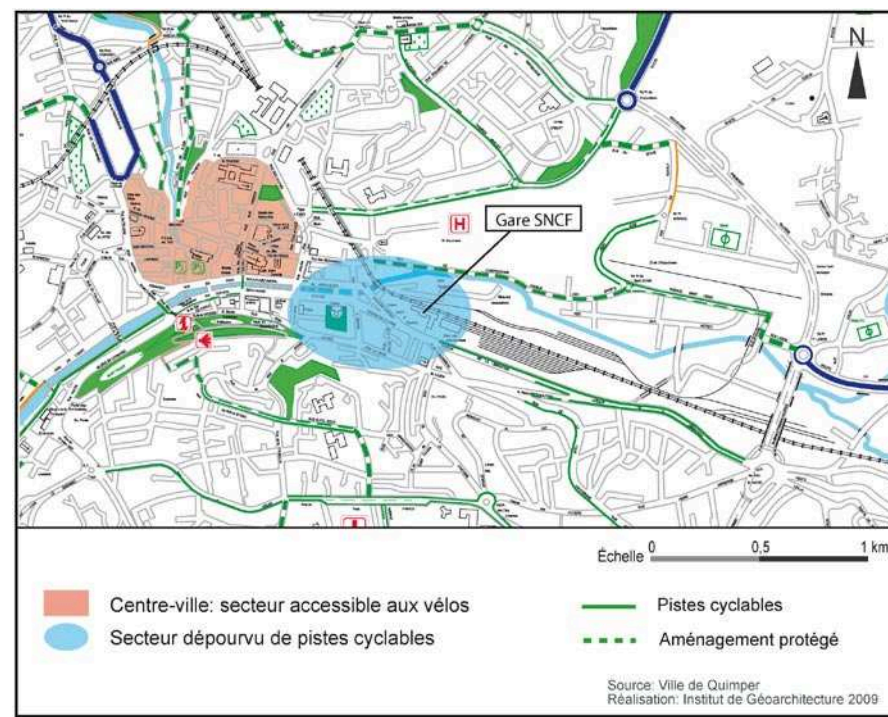
### 1.2 Accessibilité de la gare par les modes doux

Depuis quelques années, la ville de Quimper s'est investie dans une politique volontariste d'aménagement de voies réservées aux deux

roues. Même si un réseau important de pistes cyclables a été aménagé au sein de la ville, le secteur de la gare en est quant à lui totalement dépourvu.

Le maillage des pistes cyclables de la ville de Quimper n'est pas continu. En effet, le secteur de la gare marque une coupure entre deux secteurs intégralement aménagés à savoir le centre-ville et le quartier de l'eau blanche (Cf. Carte ci-dessous). La gare ne dispose également d'aucun équipement de stationnement des deux roues.

Figure 24 : Le réseau de pistes cyclables au sein de la ville de Quimper



La promotion des déplacements doux au sein du quartier de la gare est nécessaire afin d'édifier un pôle d'échanges qui soit le plus performant possible. Ne faut-il pas alors profiter du projet de gare multimodale afin de créer un réseau de pistes cyclables qui compléterait l'offre de centre-ville ?

## 2. Le stationnement, une problématique à multiples enjeux

La SNCF prévoit une augmentation de 75% du trafic de la gare de Quimper entre 2006 et 2020, soit un trafic total de 1,62 million de passagers contre 920 000 actuellement. Cette croissance va obligatoirement s'accompagner d'une augmentation du trafic automobile au niveau du quartier de la gare. Ainsi, une nouvelle politique de stationnement doit être envisagée. La gare de Quimper étant inscrit un tissu urbain dense, la problématique du stationnement ne doit pas seulement intégrer la seule contrainte fonctionnelle que représente la gare. D'autres paramètres sont également à prendre en compte comme le stationnement des résidents, des usagers des commerces, des employés...

### 2.1. Situation actuelle du stationnement

- *Les parkings de la gare urbaine du Pays de Cornouaille*

La gare dispose de deux parkings d'une capacité totale de 290 places. Alors que l'un de ces deux parkings est destiné au stationnement

de courte durée (2 heures maximum), l'autre est quant à lui voué à un stationnement d'une durée plus importante. Une enquête réalisée par le cabinet EFFIA-MTI en 2006 révèle que les parkings de la gare sont généralement bien utilisés, le taux de congestion moyen est en effet de 61%.

Figure 25 : Tarification du stationnement à proximité de la gare

Durée du stationnement	Tarif parking courte durée	Tarif parking longue durée
30 min	0,60 €	0,60 €
1 h	1 €	1 €
1 h 30	1,20 €	1,20 €
2 h	2 €	2 €
24 h	/	5,50 €

Source : Ville de Quimper

- *Les parcs de stationnement disponibles à proximité*

Figure 26 : Les parcs de stationnements à proximité de la gare SNCF de Quimper

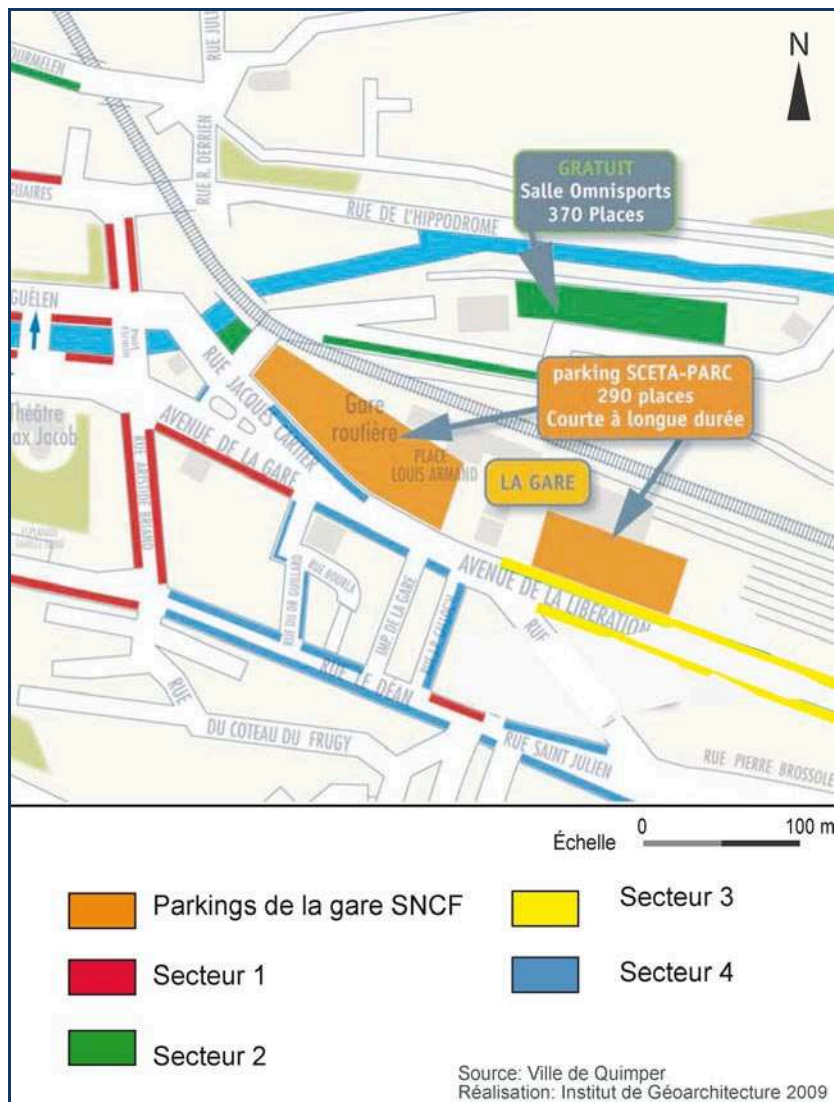


Figure 27 : Les parcs de stationnements disponibles à proximité de la gare

Parcs de stationnements	Capacité	Occupation/Taux. de congestion	Régulation	Observations
<b>Secteur 1</b>	220 places environ	Secteur saturé à 82%	Payant et de courte durée	Pics de saturation à certaines périodes de la journée
<b>Secteur 2</b>	360 places	Secteur sous utilisé à 36%	Gratuit et illimité	Aucune liaison piétonne vers la gare SNCF
<b>Secteur 3</b>	170 places	Secteur saturé à 80%	Nord : gratuit et illimité Sud : Disque temporel	Véhicules ventouses
<b>Secteur 4</b>	170 places environ	Secteur saturé à 86%	Disque temporel	Stationnement lié au quartier

Source : Ville de Quimper

Le tableau ci-contre met en évidence que la plupart des parcs de stationnement environnants de la gare sont saturés. Ils desservent en effet l'ensemble des équipements du secteur.

Aujourd'hui, ce secteur présente des zones de saturation ponctuelles et limitées dans le temps : les parkings sur voirie gratuits, ou régis par des disques temporels, sont constamment saturés tandis que les parkings de la gare, payants, possèdent des disponibilités importantes. Ainsi, il ne profite pas aux habitants du quartier, aux employés qui y travaillent voire même aux commerçants. De même, certains usagers de la gare stationnant sur de longue durée ne peuvent en profiter. Ainsi, est ce que cette politique actuelle est adaptée à des personnes stationnant sur de longue durée (employés, habitants) ? Une réflexion ne doit-elle pas être engagée afin de mettre en place un dispositif susceptible de convenir à l'ensemble des usagers ?

De plus, le tableau met en évidence la sous utilisation du parking de la salle omnisport (secteur 2) situé à proximité. Aussi, la mise en valeur de cette structure à l'échelle d'un projet urbain sur le secteur gare ne doit-elle pas être envisagée ? Il s'agit en effet, d'une réserve foncière intéressante.





## 2.2. Les solutions à privilégier

Il s'agit ici de s'interroger sur les solutions à mettre en place face à l'augmentation du trafic et les besoins en stationnements induits par l'arrivée de la LGV. Cette question a un réel intérêt si on l'on replace le projet ferroviaire dans le contexte municipale. Aujourd'hui, la volonté politique de la municipalité quimpéroise est la réduction considérable de la part de la voiture dans les déplacements au sein de la ville. Les aménagements concernant le stationnement au niveau de la gare devront obligatoirement prendre en compte cette volonté.

La municipalité envisage en effet une nouvelle politique de déplacement à l'horizon 2014 afin de fluidifier la circulation automobile en centre-ville. Ainsi, une réflexion a été envisagée afin de mettre en place des parkings relais en périphérie de Quimper desservis par le transport urbain de la ville qui sera réorganisé à partir de trois lignes directrices. Le principe est de laisser les voitures à l'entrée de l'agglomération et de continuer les déplacements en bus.

Les besoins en stationnement en centre-ville peuvent également être satisfaits par la mise en œuvre de zones de stationnement sur plat, en silo ou souterrain. Néanmoins, il faut s'assurer qu'un tel investissement, équivalant à plusieurs millions d'euros, soit opportun. Dans la cas du secteur de la gare de Quimper, la construction d'une nouvelle infrastructure de stationnement est-elle la solution ? La réponse dépendra de l'importance du projet urbain que les acteurs souhaitent

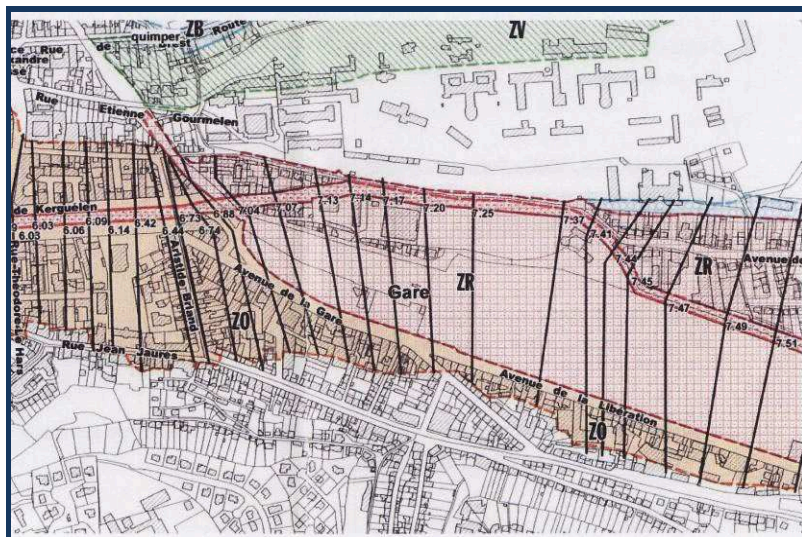
impulser et également de la croissance du trafic qui est aujourd'hui évaluée mais pas connue. De même, si un tel investissement doit-être fait, il faut s'interroger sur son utilité pour le reste de la ville de Quimper. Or, Quimper ne semble pas aujourd'hui souffrir de problèmes de stationnement (Jean Luc Rault), cette décision ne semble alors pas adéquate. Cependant, elle mérite une réflexion plus aboutie.

L'accessibilité automobile à la gare est aujourd'hui perfectible, les aménagements relatifs au stationnement auront forcément une incidence sur l'accessibilité. En effet, par exemple, la construction d'une infrastructure de parking supplémentaire engendrera une croissance du trafic automobile au niveau de la gare. Dès lors, des aménagements dans le but de fluidifier le trafic dans le secteur devront être effectués.

### 3. Quelle est la localisation future de la gare urbaine du Pays de Cornouaille ?

L'arrivée d'une ligne TGV dans une ville française a systématiquement été l'occasion de réfléchir à une restructuration entière de certains quartiers. Les quartiers de la gare de villes comme Le Mans ou Perpignan se sont ainsi totalement métamorphosés. A Quimper, la question de la restructuration de la gare suite à l'arrivée prochaine de la LGV a été envisagée. Néanmoins, d'un point de vue réglementaire, tout aménagement au sein du quartier de la gare sera particulièrement difficile.

Figure 28 : La zone de PPRI de la zone de la gare



Source : Cabinet EFFIA MTI

#### 3.1. L'inscription en zone inondable, une contrainte majeure pour la requalification du quartier de la gare

Le secteur de la gare est en effet intégré dans le périmètre du Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles Inondation (PPRI) du bassin de l'Odet. Ce plan a pour vocation de délimiter les zones exposées aux risques, et celles où tout aménagement pourrait aggraver ou favoriser l'apparition de risques. Le site du pôle d'échanges ainsi que l'ensemble des terrains situés au nord des avenues de la Gare et de la Libération sont situés en zone rouge. La zone rouge concerne les secteurs urbanisés connaissant les aléas les plus forts ainsi que les secteurs d'extension des crues peu ou pas urbanisés.

Cette inscription du site est une contrainte majeure pour les perspectives d'aménagement du quartier de la gare. En effet, toute construction neuve ou toute création de logements dans le bâti existant sont interdites au sein du secteur inscrit. Le changement de destination des locaux est également formellement prohibé. Les ouvrages techniques neufs et leurs installations ainsi que les constructions qui leur sont strictement liées, sont autorisées dès lors qu'ils s'avèrent nécessaires au maintien, fonctionnement et développement des services publics ou d'intérêt public.



### 3.2. Quelle localisation future pour la gare urbaine du Pays de Cornouaille ?

Compte tenu de ces prescriptions, la requalification du quartier de la gare paraît difficile même si les opportunités foncières ne manquent pas. La SNCF est en effet propriétaire de la majorité de terrains environnant à la gare. Ainsi, les locaux de la SERNAM qui ont, à l'heure actuelle, aucune utilité, peuvent notamment être pris en compte pour un projet urbain concernant la gare. Les principaux aménagements autorisés seront des infrastructures utiles pour le fonctionnement de la gare SNCF (parkings, bâtiment annexe...). Le souhait de certains élus comme M. Andro, adjoint au Maire et Vice-Président Quimper-Communauté, est d'embellir le quartier de la gare avec la construction d'immeubles tertiaires ou de complexes hôteliers n'est, à l'heure actuelle, pas envisageable. M. Clément, Directeur de la CCI de Quimper, estime que *« l'arrivée de la LGV en Cornouaille doit entraîner une réflexion sur un projet urbain de grande envergure. »*

Ainsi, n'est-t-il pas judicieux d'envisager une révision progressive du PPNR afin d'envisager à moyen-long terme la requalification du quartier de la gare à Quimper ? En revanche, les contraintes soulignées ne sont-elles pas trop importantes pour réaliser un projet urbain d'envergure ? Ne faut-il pas alors envisager un déplacement de la gare à l'est de l'agglomération quimpéroise où des rails sont déjà installés et des propriétés foncières sont disponibles ? Comment concilier la volonté d'une agglomération

concernant la redynamisation de son centre-ville et les enjeux du territoire de la Cornouaille ?



L'enthousiasme général, lié à l'arrivée de la grande vitesse dans le Pays de Cornouaille, occulte bien souvent les éventuels aspects négatifs générés par cette nouvelle infrastructure.

A l'échelle de la Cornouaille, deux principales inquiétudes sont rapidement apparues : les interrogations concernant l'avenir de l'aéroport de Quimper-Cornouaille et le maintien ou non des arrêts TGV en gare de Quimperlé et Rosporden. D'une part, l'arrivée de la LGV pourrait porter

concurrence à l'aéroport, une majorité de sa clientèle serait alors susceptible de se diriger vers l'offre TGV. La pérennité de cette infrastructure doit être envisagée dans une réflexion impliquant l'ensemble des acteurs. D'autre part, concernant les gares de Quimperlé et Rosporden, les avis divergent entre le choix de rentabiliser au maximum l'investissement que représente la grande vitesse en ne s'arrêtant pas dans les gares secondaires et l'envie de conserver ces arrêts afin de ne pas créer un effet tunnel et pénaliser ces villes.

Enfin, l'arrivée de la LGV aura des conséquences sur le quartier de la gare à Quimper. En effet, la hausse de la fréquentation de l'infrastructure est prévue et un projet de pôle multimodal est en cours de réflexion. Une étude a également été engagée sur la restructuration du quartier de la gare, l'accessibilité au site par tout type de moyen et le stationnement.

Une multitude de questions ont ainsi été soulevées, des solutions ont été proposées et peuvent être envisagées. La réflexion engagée dans la deuxième phase de notre étude aura notamment pour objectif de soumettre des préconisations concernant les problèmes soulevés. Ainsi, l'objectif de ces préconisations sera d'optimiser au maximum l'arrivée de la grande vitesse afin de faire profiter de cette infrastructure à l'ensemble du Pays de Cornouaille.

## Synthèse

Aujourd'hui, l'accessibilité à la gare urbaine du Pays de Cornouaille mérite d'être améliorée. En effet, la gare de Quimper souffre d'un manque de signalisation et son secteur est souvent saturé. De même, le quartier est totalement dépourvu de dispositifs susceptibles d'accueillir les modes doux. Un projet de transport de Quimper Communauté a pour principal objectif la fluidité du trafic automobile en centre-ville et la promotion des modes doux.

Même si le stationnement n'est pas un problème majeur de la gare urbaine du Pays de Cornouaille, la probable évolution du trafic oblige les collectivités à envisager des solutions alternatives. A l'heure actuelle, il est difficile d'approfondir ces solutions à apporter, en termes de stationnements, même si certaines idées se dégagent. Une étude approfondie des enquêtes menées, ainsi qu'une analyse d'exemples extérieurs, nous permettront de soumettre de véritables préconisations d'aménagements pour la seconde phase de notre travail.

La volonté des acteurs du Pays de Cornouaille d'impulser un véritable projet urbain au sein de la gare est contrainte par l'inscription du site en zone PPRI. Néanmoins, la situation n'est pas figée, des solutions restent envisageables. La seconde phase de l'étude déterminera si la gare urbaine du Pays de Cornouaille doit demeurer sur son site actuel, ou si, au contraire, un déplacement est propice. Un appui sur des exemples extérieurs et une analyse approfondie des localisations possibles de la gare permettront ainsi d'apporter une réponse à la question.



La première phase de l'étude a permis d'élaborer un diagnostic des infrastructures et des équipements de la Cornouaille, ce qui permettra d'anticiper les besoins en termes de développement et d'attractivité, générés par l'arrivée de la LGV. Celle-ci est en effet un outil particulièrement attendu par les acteurs du Pays afin d'atténuer les effets de la périphéricité. Cependant plus qu'un outil de désenclavement, l'arrivée de la LGV doit être un levier au développement de l'ensemble du territoire.

Dans cet objectif, la deuxième phase sera axée sur l'approfondissement de certains points en concertation avec l'ensemble des acteurs. Ainsi, selon les priorités du Conseil de Développement, les pistes de réflexion s'orientent vers :

- la desserte des pôles d'activités économiques et/ou touristiques, accessibles par un réseau de transport collectif performant et homogène sur l'ensemble du territoire ;
- la proposition des pistes de réflexions concernant la question de l'arrêt ou non de la LGV en gare de Rosporden et Quimperlé, ainsi que du devenir de l'aéroport Quimper-Cornouaille ;

- la réflexion sur le développement du pôle structurant de la Cornouaille, Quimper, par l'intermédiaire d'un projet urbain d'une gare multimodale.

L'ensemble de ces problématiques dépend notamment de la mise en place d'un dispositif intermodal efficace, pour que la LGV profite à l'ensemble du territoire et de la population. Cela passe notamment par la multiplication des interconnexions entre les gares ferroviaires.

La seconde phase du travail nécessitera avant tout une étude plus approfondie du terrain afin d'établir des propositions les plus pertinentes possibles. Par ailleurs, la méthodologie de travail s'appuiera notamment sur des exemples et contre-exemples de projets déjà réalisés à l'échelle nationale, et qui pourraient être transposables, à la Cornouaille. L'étude permettra ainsi d'analyser les actions qui ont été menées dans l'objectif de déterminer leur pertinence et leur utilité pour l'agglomération quimpéroise.



## TABLE DES ILLUSTRATIONS

**Figure 1** : Anamorphose de la France ferroviaire en 2015

**Figure 2** : Les intercommunalités du Pays de Cornouaille

**Figure 3** : Confrontation du point de vue des acteurs sur le projet LGV

**Figure 4** : Principales infrastructures de transports en Bretagne

**Figure 5** : Réseaux et infrastructures du Pays de Cornouaille

**Figure 6** : Les transports en communs dans le Pays de Cornouaille

**Figure 7** : Spécialisation des pôles de la Cornouaille

**Figure 8** : Nombre de lits touristiques dans le Pays de Cornouaille

**Figure 9** : Polarisation des villes de la Cornouaille

**Figure 10** : Exemple de carte de Quimper Communauté avec spécialisation des zones, degré d'accessibilité et maillage routier

**Figure 11** : Comparaison de l'accessibilité des pôles secondaires selon les modes de transports

**Figure 12** : Intermodalité entre le réseau Penn Ar Bed et la ligne TER Brest Quimper

**Figure 13** : Intermodalité entre les réseaux TGV et Penn Ar Bed

**Figure 14** : Complémentarité entre le réseau QUB et le réseau SNCF

**Figure 15** : Connexion gare/aéroport par les réseaux Penn Ar Bed et QUB

**Figure 16** : Connexion aéroport/gare par les réseaux Penn Ar Bed et QUB

**Figure 17** : Aires de covoiturage dans le Sud Finistère

**Figure 18** : Evolution du trafic de l'aéroport

**Figure 19** : Destinations prisées par les aéroports bretons

**Figure 20** : Comparaison des temps de trajet et des tarifs entre les différents modes de transport

**Figure 21** : Evolution des parts de marché du train en fonction du temps de parcours

**Figure 22** : Comparaison des temps de trajet entre le TGV et la LGV selon les correspondances

**Figure 23** : Flux routiers à Quimper

**Figure 24** : Le réseau de pistes cyclables au sein de la ville de Quimper

**Figure 25** : Tarification du stationnement à proximité de la gare

**Figure 26** : Les parcs de stationnements à proximité de la gare SNCF de Quimper

**Figure 27** : Les parcs de stationnements disponibles à proximité de la gare

**Figure 28** : La zone de PPRI de la zone de la gare





### Ouvrages

BAJARD, M. ; LAMARRE, F. ; Collectif Archives d'Architecture Moderne – *De la gare à la ville* – AAM, Ante Prima, 2007 – 169 p.

BOYER, Jean-Claude – *Amsterdam, la plus petite des grandes métropoles* – L'Harmattan, 1999 – 216 p.

CARRIÈRE, Jean-Paul ; FARTHING, Stuart – *Les Cités atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ?* – Publisud, 2000 – 356 p.

DESSE, René-Paul (dir.) – « Mobilité des consommateurs » – in : *Dictionnaire du commerce et de l'aménagement* – Presses Universitaires de Rennes, 2008 – 236p.

EFFIA MTI – Etude d'aménagement du site intermodal de la gare et des espaces publics du quartier – Ville de Quimper, juin 2007 – 140 p.

OLLIVRO, J – L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée, Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2000 – 184p.

ORFEUIL, Jean Pierre – Pour une approche laïque de la mobilité – Descartes & Cie, 2008 – 173 p.

PAULET, Jean Pierre – Géographie Urbaine – Armand Colin, 2001 – 314 p.

ROSSIGNOL, Claude – Note de travail sur la périphéricité – Mai 2009 – 11  
SETEC Organisation – Etude prospective des effets d'aménagement et de développement des territoires : LGV Poitiers-Limoges – Direction régionale Centre-Limousin, 2006 – 98 p.

WIEL, Marc – La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée – Mardaga, 1998 – 149 p.

WIEL, Marc – Ville et Automobile – Descartes & Cie, 2002 – 140 p. – coll. Les urbanités

### Articles

ARNAULT, Christian – « fret SNCF, un nouveau plan à 7 millions d'euros » – octobre 2009 – <http://www.ifrap.org/Fret-SNCF-un-nouveau-plan-a-7-milliards-d-euros,1366.html>

PLASSARD François – « L'impact territorial des transports à grande vitesse » – in : *Espaces et dynamiques territoriales* – Economica, 1992 – p. 243-262

### Documents cadres

*Charte de développement du Pays de Cornouaille* – Pays de Cornouaille, 2001 – 41 p.

*Contrat de projets Etat-Région, Bretagne 2007-2013* – Conseil Régional de Bretagne, avril 2007 – 69 p.

*Contrat pour la Bretagne, une nouvelle politique territoriale* – Direction générale adjointe « politiques territoriales-aménagement-transport » -

Direction de l'aménagement et des politiques territoriales, Service de la contractualisation territoriale, décembre 2005 – 54 p.

*Contrat Région-Pays de Cornouaille 2006-2012* – Conseil Régional de Bretagne, octobre 2009 – 277 p.

*Schéma Régional Multimodal de Déplacements et de Transports* – Conseil Régional de Bretagne, décembre 2008

*Schéma directeur d'accessibilité du réseau de transports régional* – Conseil Régional de Bretagne, 2008 – 96 p.

*Proposition pour un plan ferroviaire breton (2013-2020/2030)* – Conseil Régional, juin 2008 – 33 p.

## Autres documents

Communiquer de presse de la région Bretagne :  
[http://www.regionsmagazine.com/site/articles/bretagne/2009/06/2009-06-16/202\\_dp\\_bibi.pdf](http://www.regionsmagazine.com/site/articles/bretagne/2009/06/2009-06-16/202_dp_bibi.pdf)

Cours de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées : LE NOIR, N. – « Marche des déplacements interrégionaux et internationaux des voyageurs, concurrence TGV-avion » – février 2009  
[http://www.enpc.fr/fr/formations/ecole\\_virt/cours/lenoir/ConcurrenceTgvAvion.pdf](http://www.enpc.fr/fr/formations/ecole_virt/cours/lenoir/ConcurrenceTgvAvion.pdf)

Magazine : « enquête d'emplois » – septembre 2009

Rapport d'étude de la CCI : Plan de développement de l'aéroport de Quimper Cornouaille

Rapport du Sénat : FRANCOIS-PONCET, Jean – « Fleuve, rail, route, « pour des choix nationaux ouvert sur l'Europe » – 1998

## Sites Internet

- **Aéroport de Pluguffan** : [www.quimper.aeroport.fr](http://www.quimper.aeroport.fr)
- **Calcul d'itinéraires de transport dans le Finistère** : [www.viaoo29.fr](http://www.viaoo29.fr)
- **Chambre de Commerce et d'Industrie du Quimper Cornouaille** : [www.quimper.cci.fr](http://www.quimper.cci.fr)
- **Compagnie de bus de Quimper Communauté** : [www.qub.fr](http://www.qub.fr)
- **Compagnie de transport de BMO, Bibus** : [www.bibus.fr](http://www.bibus.fr)
- **Comparaison de prix de billets d'avion** : [www.visovol.com](http://www.visovol.com)
- **Conseil Général du Finistère** : [www.cg29.fr](http://www.cg29.fr)
- **Conseil Régional de Bretagne** : [www.bretagne.fr](http://www.bretagne.fr) (rubrique transport)
- **Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques** : [www.insee.fr](http://www.insee.fr)
- **Mairie de Quimper** : [www.mairie-quimper.fr](http://www.mairie-quimper.fr)
- **Michelin, Cartes et itinéraires routier** : [www.viamichelin.fr](http://www.viamichelin.fr)
- **Portail de l'économie des territoires cornouillais** : [www.eco-cornouaille.com](http://www.eco-cornouaille.com)
- **Société Nationale des Chemins de Fer** : [www.sncf.com](http://www.sncf.com)



POLITIQUES ET ACTEURS IMPLIQUES DANS LE PROJET LGV

	<p align="center"><b>Conseil Régional de Bretagne</b></p> <p align="center">Base de la stratégie territoriale que tous les territoires bretons doivent respecter dans leurs axes de développement et l'application de leurs projets Echelle de coordination et d'articulation des projets émanant des territoires avec les orientations régionales</p>						<p align="center"><b>Conseil Général du Finistère</b></p> <p align="center">Appliquer les politiques publiques de l'Etat au niveau départemental</p>						
ORIENTATIONS POLITIQUES	Améliorer l'accessibilité de la Bretagne pour une attractivité économique accrue			Pour un équité territoriale et sociale			Encourager les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle		Intégrer dans une dimension globalisante les différents facteurs qui doivent être pris en considération pour mener une politique cohérente adapté aux besoins de tous				
SOUS-ORIENTATIONS	Améliorer la place de la Bretagne dans les réseaux de transports, du local à l'international	Accompagner le développement de l'économie régionale par l'aménagement de ports performants	Capturer de nouvelles clientèles pour le tourisme	Diffuser l'effet BGV sur tout le territoire	Adapter les solutions de déplacement aux caractéristiques des territoires	Permettre une utilisation des transports collectifs bretons aux personnes à mobilité réduite	Améliorer les services aux voyageurs	Accompagner le développement du transport de marchandises par le fret	Inscrire les déplacements dans une logique d'aménagement du territoire et de développement durable	Valoriser les transports collectifs	Encourager les pratiques de déplacement économes en énergie et moins polluantes	Améliorer l'ancrage du Finistère	Développer les partenariats pour une action publique cohérente au service des usagers
OBJECTIFS	<p>Une Bretagne à grande vitesse avec la LGV : Brest et Quimper à 3h de Paris</p> <p>Renforcer les dessertes TER interrégionales</p> <p>Améliorer les grands axes routiers d'accès à la Bretagne</p> <p>Etablir une stratégie partagée des aéroports bretons</p>	<p>Définir une stratégie de positionnement des ports bretons</p> <p>Adapter les infrastructures portuaires</p> <p>Améliorer les accès terrestres au port</p>		<p>Renforcer et améliorer l'offre TER</p> <p>Renforcer la complémentarité réseau régional/réseaux départementaux</p> <p>Aménager des pôles d'échange multimodaux</p>	<p>Compléter les offres de transports publics</p> <p>Améliorer l'organisation, la gestion et l'exploitation du réseau routier breton</p>		<p>Améliorer la coordination tarifaire et les offres de transport</p> <p>Simplifier et rendre lisible l'information aux voyageurs</p>		<p>Aménager équitablement le territoire et favoriser un partage équilibré de l'espace</p> <p>Rendre les services collectifs accessibles à tous</p> <p>Offrir toutes les conditions nécessaires à la création et au développement des entreprises</p> <p>Améliorer la desserte en transports collectifs des zones d'activité et des zones commerciales</p>	<p>Offrir des services de transport adaptés aux besoins de tous</p> <p>Faciliter la mobilité des populations les moins autonomes</p>	<p>Réduire les pollutions atmosphériques</p> <p>Limiter les nuisances sonores</p> <p>Préserver les paysages finistériens</p> <p>Maîtriser l'accessibilité vers les zones littorales</p> <p>Encourager les moyens de transports alternatifs à l'automobile</p> <p>Assurer la sécurité des usagers de la route</p>	<p>Faciliter l'accès aux bassins d'emplois</p> <p>Faciliter les échanges entre tous les territoires finistériens</p> <p>Renforcer les liaisons avec les réseaux nationaux</p>	<p>Améliorer la complémentarité entre collectivités territoriales</p> <p>Travailler en concertation avec les partenaires associés</p>
DOCUMENTS CADRE	<p>→ <b>Contrat de projets Etat-Région Bretagne 2007-2013</b> : engagement partenarial sur 7 ans afin de mobiliser les crédits nécessaires à la réalisation des grands projets</p> <p>→ <b>Schéma Régional Multimodal de Déplacements et de Transports (SRMDT)</b> : définition de la stratégie d'organisation des transports en Bretagne à moyen et long terme et permet de parvenir à un partage des rôles. Il a pour but de servir de référence à l'ensemble des acteurs des transports en Bretagne.</p> <p>→ <b>Schéma directeur d'accessibilité du réseau de transports régional (2008)</b> : rendre accessible les chaînes de déplacements aux personnes à mobilité réduite</p> <p>→ <b>Plan ferroviaire breton (2013-2020/2030)</b> : outil de cohésion territoriale et complément indispensable à la LGV Bretagne Pays de la Loire</p>								<p>→ <b>Schéma départemental des déplacements (2003)</b> : Réfléchir sur la mobilité finistérienne et sur son interaction avec l'organisation territoriale</p>				

<b>Pays de Cornouaille - Conseil de Développement</b> Application de la stratégie de développement territorial de la Bretagne Territoire de projets Echelle de partenariat, de réflexion et de contractualisation des projets de développement du territoire					Groupements intercommunaux			
					Quimper communauté		Autres groupements intercommunaux	
<b>ORIENTATIONS POLITIQUES</b>	Rapprocher la Cornouaille des grands réseaux d'échanges				Poursuivre le désenclavement du territoire	Mettre en place une politique durable des déplacements (démarche Agenda 21)	Développer une cohérence entre l'urbanisation et les déplacements avec une organisation globale des déplacements	Envisager la réalisation d'infrastructures multimodales
<b>SOUS-ORIENTATIONS</b>	Améliorer le schéma routier cornouaillais pour une meilleure circulation interne	Garantir les liaisons avec la France et l'Europe, compenser la périphéricité du territoire	Créer un environnement logistique de qualité pour le développement de l'économie cornouaillais (transports de marchandises)	Assurer le transport de l'information		Favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun Développer l'intermodalité	Développer l'intermodalité : opérer un rééquilibrage des déplacements envers le covoiturage, les transports en commun et les modes doux	
<b>OBJECTIFS</b>	Réaliser des travaux sur le réseau national Assurer la desserte de certains territoires : Douarnenez-les ports bigoudens et concarnois, Pays fouesnantais, Cap Sizun, Porzay et Presqu'île de Crozon Poursuivre les travaux sur le contournement nord ouest de Quimper	Obtenir la liaison TGV Paris - Quimper en 3 heures Electrifier la ligne Brest – Quimper Réaliser des travaux de mise à niveau de l'aéroport de Quimper Pluguffan	Volonté du Pays d'avoir un accès direct par route, rail et avion à l'aéroport international de Notre Dame des Landes Réaliser un système de transport combiné de fret et de valoriser le transport maritime	Développer des infrastructures de haut débit	Se mobiliser pour la desserte de Quimper et Brest à 3h de Paris et anticiper ses effets Appuyer la mise aux normes autoroutières de l'axe routier Nantes-Brest Assurer une desserte de qualité de Quimper et de la Cornouaille Travailler un schéma de dessertes routières des pôles urbains cornouaillais	S'adapter aux mutations (dont le futur TGV Paris-Quimper, le développement des cars départementaux et des TER) Proposer un service plus performant et plus attractif (efforts sur les fréquences, l'amplitude horaire, la ponctualité, l'information et l'accessibilité) Offrir un service accessible à tous Favoriser l'attractivité économique de l'agglomération et l'emploi Développer l'usage des modes doux (marche, vélo,...) Elaborer un schéma communautaire des déplacements doux	Mettre aux normes les voies autoroutières et routières Créer de nouvelles infrastructures permettant des liaisons interurbaines Aménager et développer des plateformes de covoiturages Améliorer les liaisons des transports en commun entre les pôles urbains Réalisation de schémas d'ensemble des déplacements doux Lier les aménagements 2 roues au réseau des transports en commun	Aménager les lieux stratégiques à proximité des infrastructures interurbaines (gares, aéroport,...) Organiser le transport de marchandises à longue distance Mis en place de projets de création de plusieurs plate-formes multimodales (Concarneau, gare de Quimperlé et de Rosporden)
<b>DOCUMENTS CADRE</b>	→ <b>Charte de développement du Pays de Cornouaille</b> (approuvé en janvier 2001) : met en avant les enjeux et développe les orientations à prendre dans une optique de développement du territoire à l'horizon 2010 → <b>Contrat Région-Pays de Cornouaille 2006-2012</b> (avenant 2009) : met en oeuvre la politique régionale par les contrats Région/pays sur le territoire du Pays de Cornouaille				→ <b>PLU</b> des différentes communes → <b>SCoT de l'Odet</b> → <b>Schéma directeur des transports</b> (approbation d'ici fin 2009)		→ <b>SCoT de Concarneau Cornouaille</b> : Approbation du périmètre en mars 2004 - Diagnostic et PADD approuvés en mars 2009 - DOG en cours d'élaboration → <b>SCoT de l'Odet</b> : Approbation du périmètre en mai 2004 - Diagnostic approuvé en octobre 2006 - PADD en cours d'élaboration → <b>SCoT du Pays de Quimperlé</b> : Approbation du périmètre en mars 2003 - Diagnostic, PADD et DOG approuvés en décembre 2008	