

# BARO GRAPHIE

PAYS DE LORIENT

## Embauches

Pays de Lorient

Baisse sur 1 an :  
-3,3%

## Chômage

Bretagne

Le taux monte  
à 8,6%

## Agriculture

Pays de Lorient

Salariés agricoles :  
+19% en 10 ans

## Chiffre d'Affaires

Pays de Lorient

Un léger mieux :  
+1,7% en un an

## SOMMAIRE

### Territoire

#### Développement

# 2

L'analyse du développement des aires urbaines bretonnes entre 2000 et 2010 montre des dynamiques contrastées.

### Territoire

#### Recensement agricole

# 5

10 ans de mutations agricoles au travers d'une comparaison entre recensements agricoles de 2000 et 2010.

### Territoire

#### Les zones côtières

# 8

Le Pays de Lorient entame une réflexion de fond pour se doter d'une Gestion intégrée des zones côtières.

### Territoire

#### Panorama communal

# 10

Un portrait à la demande en chiffres, cartes et graphiques, très utile pour éclairer les projets d'une commune.

### Économie

#### Commerce

# 22

Retour sur le cycle de conférences chargées d'alimenter la réflexion sur le commerce de demain.

» Actualité des entreprises ..... page 12

» Conjoncture ..... page 14

Prévisions, projections, prospective, planification : quatre manières d'imaginer le territoire de demain. Quatre manières de bâtir l'avenir, trop souvent confondues. À chacune sa méthode, à chacune sa finalité.

Les prévisions ont ceci de commun avec la voyance qu'elles sont avancées par leurs auteurs avec une conviction qui doit assurer que le futur s'y conformera. Elles doivent aussi rassurer, à l'exemple des prévisions de croissance, des prévisions météo...

Les projections ne sont pas des prévisions. Elles décrivent ce que sera demain si les tendances observées se poursuivent. Elles sont donc par nature inexactes. Elles prolongent une trajectoire pour identifier s'il faut ou non la modifier.

La prospective est un exercice complexe. Elle décrit un avenir en pariant sur des ruptures : bouleversement du climat, du paradigme économique, des technologies, des équilibres politiques internationaux, etc. Tout est permis puisque rien n'est écrit. Mais les hypothèses doivent être plausibles pour que la prospective soit partagée. Son objectif n'est pas de dire ce qui se passera, mais à quels enjeux nous pourrions avoir à faire face.

La planification, plus pragmatique, consiste à définir le cadre de l'action publique permettant la réalisation des objectifs collectifs : atteindre la prévision, rectifier la trajectoire pour éviter les dérives projetées, se préparer aux défis pouvant survenir. La planification fait suite aux réflexions prospectives, projections et prévisions. Elle fait la synthèse des trois manières d'imaginer le territoire de demain pour le façonner. Ces visions de l'avenir se nourrissent d'une observation précise du présent et de l'avis d'experts : c'est le métier d'AudéLor, de ses membres et de ses partenaires. La réalisation d'un nouveau SCoT fera appel à l'ensemble de ces démarches, et le Barographe ne manquera pas de vous les présenter.



#### » Prospective mobilité

2040 : trois scénarios à la loupe

Trois hypothèses pour l'avenir des déplacements sur le Pays de Lorient. La collectivité donnera-t-elle la priorité au développement durable ou au social ? Ou encore laissera-t-elle faire faute de moyens ?



» Le futur se dévoile P. 18

Barographe N° 19  
décembre 2012

ISSN 2118-1632

Tirage : 1200 exemplaires

Directeur de la publication : Philippe Leblanche

Rédaction : AudéLor 02 97 88 22 50

Adaptation textes : eTema 02 96 29 35 75

Design graphique : Alyzès 02 97 21 81 10

Impression : IBB

AudéLor  
OBSERVATION DU TERRITOIRE

# BRETAGNE

## Territoires bretons : des trajectoires diverses

➤ Les agences d'urbanisme et de développement de Bretagne ont réalisé un travail commun d'observation des trajectoires de développement des aires urbaines bretonnes durant la décennie 2000. Une analyse approfondie, prenant en compte 50 indicateurs, d'où il ressort cinq groupes aux dynamiques contrastées.

en savoir plus

→ page internet de téléchargement



### Cinq dynamiques de développement

Les 50 indicateurs pris en compte dans l'étude se répartissent en axes principaux : le dynamisme démographique, le dynamisme de l'emploi, le développement touristique et métropolitain, et la tertiarisation de l'économie. Ils ont permis de mettre en évidence plusieurs observations telles que le lien entre développement métropolitain et tourisme : l'attrait du cadre de vie favorise l'installation des actifs les plus qualifiés. Autre constat, la taille de l'aire urbaine n'est pas un critère prépondérant quant à la trajectoire de développement.

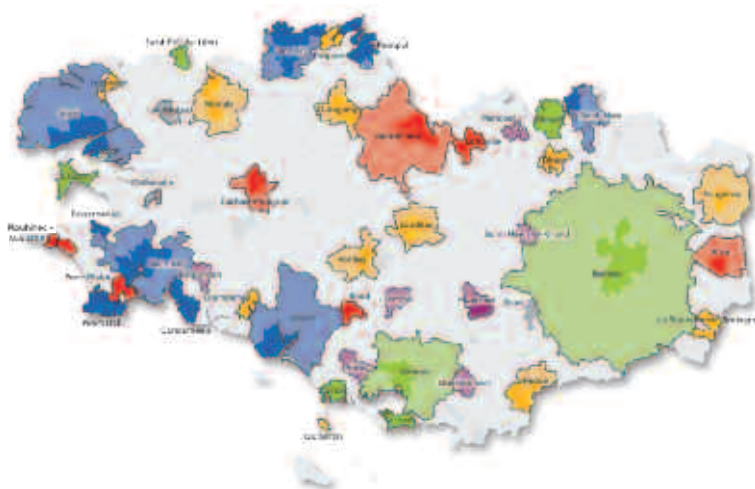
Les résultats statistiques ont permis de classer les aires urbaines en cinq groupes en fonction de leurs trajectoires au cours de la décennie 2000. Ils correspondent à cinq logiques de développement.

Groupe	Type de trajectoire	Composition	Population
1	<b>Dynamique économique et forte montée en qualification</b>	Rennes, Vannes, Dinard, Saint-Pol-de-Léon, Carnac, Crozon, Sarzeau	<b>de 7500 à 654 500 hab.</b>
2	<b>Évolution favorable du marché du travail et vieillissement de la population</b>	Brest, Lorient, Quimper, Saint-Malo, Lannion, Concarneau, Douarnenez, Penmarch, Paimpol	<b>de 19 500 à 311 700 hab.</b>
3	<b>Dynamisme de l'emploi productif et faible progression du tourisme</b>	Saint-Brieuc, Vitré, Lamballe, Carhaix-Plouguer, Pont-l'Abbé, Baud, Plouhinec-Audierne	<b>de 8 200 à 166 000 hab.</b>
4	<b>Des trajectoires moins dynamiques, une résistance des activités agricoles</b>	Fougères, Morlaix, Redon, Dinan, Guingamp, Pontivy, Loudéac, Quimperlé, Lesneven, Tréguier, La Guerche de Bretagne, Quiberon	<b>de 5 000 à 42 700 hab.</b>
5	<b>Très forte dynamique démographique sous influence de pôles d'emplois voisins</b>	Auray, Locminé, Plancoët, Ploërmel, Questembert, Rosporden, Saint-Méen-le-Grand	<b>de 5 400 à 26 000 hab.</b>

## Un dynamisme distribué

Même si le dynamisme semble plus fort à l'est (Rennes, Vannes, Lamballe, Vitré, Plœrmel, Dinard et Auray cumulent forte croissance démographique et économique), on n'observe pas de déterminisme géographique si ce n'est la proximité des côtes. Les aires urbaines du groupe 2 sont exclusivement littorales et celles du groupe 4 exclusivement à l'intérieur des terres.

L'étude confirme le caractère déterminant de la démographie et le lien avec la tertiarisation de l'économie : la croissance de population s'accompagne d'une hausse de l'emploi, notamment de service à la population.



**Trajectoires de développement des aires urbaines bretonnes**

Source : Agence de Développement et d'Urbanisme de Bretagne

- Groupe 1
- Groupe 2
- Groupe 3
- Groupe 4
- Groupe 5
- Châteaulin, Landivisiau, Guer

## Le développement est multipolaire

Rennes ne monopolise pas la croissance régionale. La progression de la population est répartie sur la quasi-totalité des aires urbaines. Le poids économique de la capitale régionale dans sa région est équivalent à celui d'aires urbaines telles que Nantes ou Montpellier. Mais, il reste limité comparé à ceux de Bordeaux, Toulouse ou Clermont-Ferrand dans leurs régions.

Au cours des années 2000, aucune aire urbaine bretonne n'a connu de baisse de l'emploi même si celle de Rennes concentre 34% des créations d'emploi. Du point de vue de leur développement, il semble qu'il n'y ait pas de risque de déclassement parmi les aires urbaines moyennes.

## Plus de fonctions métropolitaines

La dynamique multipolaire bretonne est particulièrement visible au travers des indicateurs d'innovation que sont les brevets déposés et les emplois de cadres des fonctions métropolitaines. Leur développement profite à de nombreux territoires.

Au cours de la période 2008-2011, même si l'aire urbaine de Rennes représente 43% des brevets déposés, d'autres aires urbaines montrent des capacités d'innovation relativement importantes (Brest, Lannion, Lorient, Quimper, Saint-Malo ou encore Saint-Pol-de-Léon).

## Quelques fragilités

Si l'évolution des aires urbaines bretonnes est souvent plus favorable que la moyenne nationale, le développement n'est pas uniforme : chiffres de population, d'emploi et de demande d'emploi sont très variables entre les groupes identifiés.

L'analyse des indicateurs a mis en évidence des fragilités : 14 aires urbaines sur les 42 étudiées cumulent au moins 4 fragilités parmi les 8 critères considérés comme essentiels. Il s'agit de Brest, 2<sup>e</sup> aire urbaine bretonne, de 4 aires urbaines moyennes (Fougères, Dinan, Redon, Penmarch), de 5 petites (Quimperlé, Douarnenez, Lesneven, Paimpol, Carhaix-Plouguer) et de 4 très petites (Plouhinec-Audierne, Tréguier, Quiberon, Locminé).

## Une logique d'ensemble

La Bretagne et ses territoires ont à faire face à plusieurs enjeux communs : l'étalement urbain, le vieillissement de la population, le développement de l'économie résidentielle au détriment de l'économie productive, la nécessité d'un appui fort à l'innovation et à la formation, et l'éloignement des marchés national et international.

Plus que le poids ou le rang de chacune des aires urbaines, c'est la question des flux interurbains et de leurs évolutions qui est déterminante pour la structuration et le fonctionnement de l'armature urbaine bretonne.

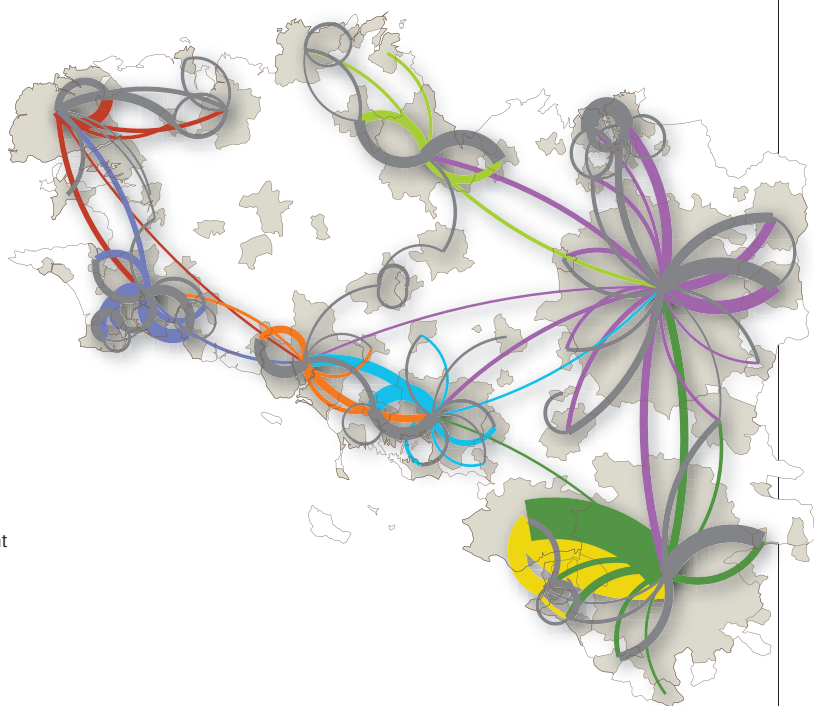
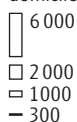
Aujourd'hui, qu'il s'agisse des déplacements domicile-travail, des aires d'attraction des équipements, de la mobilité résidentielle ou de la coopération économique (pôles de compétitivité), on observe un fonctionnement en réseau qui semble faire abstraction des notions de taille et de géographie : "La coopération ne se fait pas dans une logique de proximité géographique mais dans une logique de proximité d'intérêts et de projets".

**Armature urbaine :  
les flux  
domicile - travail**  
Source : INSEE  
Recensement 2008  
Réalisation : Réseau des  
agences d'urbanisme et de dé-  
veloppement de Bretagne

Flux domicile - travail  
à destination des aires  
urbaines de :

- Lorient
- Brest
- Nantes
- Quimper
- Rennes
- Saint-Brieuc
- Saint-Nazaire
- Vannes
- Autres aires urbaines

Nombre de personnes  
effectuant un déplacement  
domicile - travail par jour



## Et Lorient dans tout ça ?

Lorient se situe au 3<sup>e</sup> rang des aires urbaines bretonnes. Après une décennie 90 marquée par une démographie atone et des difficultés économiques, l'aire urbaine se redresse sur la période 2000-2010. La croissance de la population s'est améliorée : le solde migratoire est légèrement positif tant pour les jeunes actifs que les seniors. Un point à surveiller, le vieillissement : l'indice de jeunesse s'est dégradé de façon plus accentuée qu'ailleurs (-0,21 point pour une moyenne régionale de -0,08 point).

L'économie lorientaise suit une trajectoire positive proche de celle de la région avec toutefois une moindre création d'emplois. L'embellie s'est accompagnée d'une forte réduction du chômage, notamment des jeunes avec -5,6% entre 2001 et 2010 (+8% dans l'ensemble de la Bretagne).

L'aire urbaine de Lorient témoigne également d'une résistance à la crise récente plus forte qu'ailleurs. Ainsi, l'augmentation du nombre de demandeurs d'emploi de catégorie A a été deux fois moindre qu'à l'échelle régionale.

Le redressement observé s'est accompagné d'une progression significative des revenus d'activité de la population.

# PAYS DE LORIENT

## Dix ans d'évolution de l'agriculture

» Ici comme ailleurs, la mutation agricole est spectaculaire. L'étude détaillée du recensement général de l'agriculture effectué en 2010 et la comparaison avec les chiffres de l'année 2000 donne la mesure de cette vague de fond. De même qu'elle pointe quelques spécificités propres au Pays de Lorient.

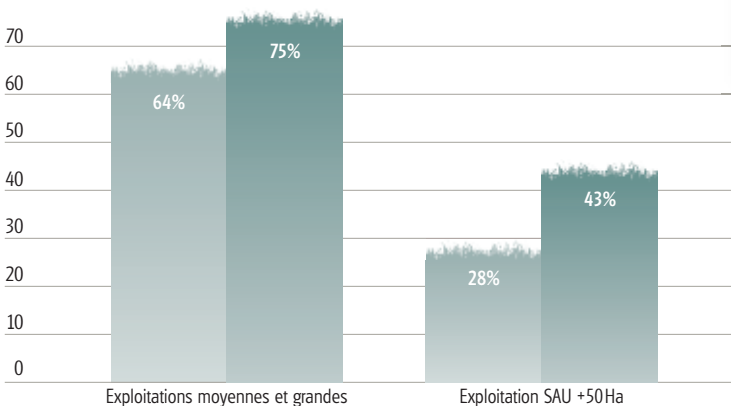
### l'info

→ la production brute standard a progressé de 34% en 10 ans

### Une croissance des grandes exploitations

Entre 2000 et 2010, le Pays de Lorient a vu le nombre de ses exploitations baisser dans des proportions semblables aux autres territoires (-35%). Cette baisse ne signifie pas une agriculture à la peine, mais elle marque la poursuite des mutations agricoles : regroupement des exploitations et diminution des petites exploitations.

Les moyennes et grandes exploitations représentent 75% en 2010 contre 66% en 2000. L'augmentation des surfaces est très sensible : 47 ha de **surface agricole utile (SAU)** moyenne en 2010 contre 32,6 ha en 2000, soit une augmentation de 44% en 10 ans. Celles observées en Morbihan et Bretagne sont du même ordre.



### SURFACE MOYENNE

# +44%

Entre 2000 et 2010, la surface moyenne des exploitations a augmenté de 44%

### Évolution de la taille des exploitations

Source : RGA 2010

■ 2000  
■ 2010

QUELQUES CLÉS  
POUR COMPRENDRE

**SAU**  
Surface agricole Utile  
Surface du territoire  
consacrée à la production  
agricole

**PBS**  
Production Brute  
Standard

**UGB**  
Unités Gros Bétail

**UTA**  
Unités de Travail  
Annuel

## De fortes pertes de SAU

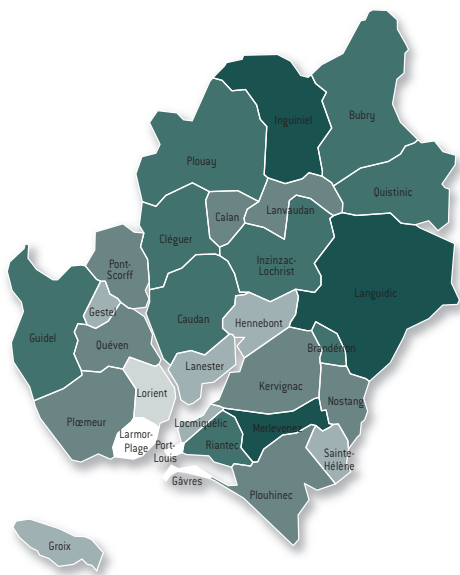
Dans le même temps la SAU des exploitations a baissé de près de 2400 ha sur le territoire. Cette baisse (-6,3%) est plus importante que sur le Morbihan (-4,4%) et la Bretagne (-3,7%). Il faut toutefois tenir compte de la densité de population : le Pays de Lorient représente 30% de la population du Morbihan pour seulement 10% de sa SAU. La perte de SAU se ressent davantage sur les communes en fort développement : Hennebont -42% de SAU en 10 ans (-284 ha), Guidel -10% (-222 ha), Quéven -22% (-197 ha).

## Le potentiel économique progresse

La production brute standard (PBS) décrit le potentiel de production des exploitations selon leur surface et leur cheptel. Une exploitation est considérée comme petite si sa PBS est inférieure à 25 000 €, moyenne si sa PBS est comprise entre 25 000 et 100 000 €, grande au-delà de 100 000 €. Sur le Pays de Lorient, la PBS moyenne des exploitations en 2010 est de 166 000 €, soit une progression de 34% sur 10 ans ; moins forte que sur le Morbihan (45%) et la Bretagne (40%).

Inguiniel a la PBS moyenne la plus importante, suivi de Languidic (commune qui compte le plus d'exploitations avec 123 sièges), puis Merlevenez. C'est aussi sur ces trois communes qu'on trouve le plus d'élevages, mesurés en unités gros bétail (UGB).

La carte montre par ailleurs une agriculture littorale et périurbaine assez dynamique avec une PBS moyenne supérieure à 100 000 € sur Plœmeur, Plouhinec, Quéven et Kervignac. Elle est même supérieure à 150 000 € sur Guidel, Caudan et Riantec.



**Production brute standard  
moyenne par commune**

(en milliers d'€)  
Source : RGA 2010  
Carte : Audélor

- de 2 à 25 K€
- de 25 à 100 K€
- de 100 à 150 K€
- de 150 à 200 K€
- de 200 à 230 K€

## Population agricole : une baisse contenue

La perte en nombre de chefs d'exploitations est moins importante sur le Pays de Lorient (-16% en UTA, unité de travail annuel) que sur le Morbihan (-20%) et la Bretagne (-19%). En termes de population active, le Pays de Lorient subit beaucoup moins de perte (-19% UTA) que sur le département (-27%) ou la région (-26%).

Cette différence s'explique par une augmentation du nombre de salariés plus importante sur le Pays de Lorient (+19%) que dans le Morbihan (+17%) et en Bretagne (+10%). À noter l'influence positive des nouveaux marchés de l'agriculture, circuits courts et diversification, qui sont plus développés ici et génèrent davantage d'emplois.

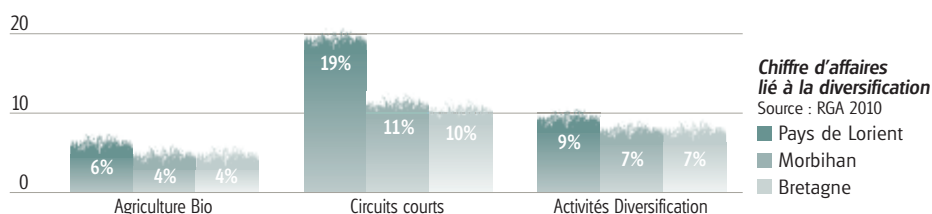
**Nombre moyen  
d'emplois  
par exploitations  
en UTA**  
Source : RGA 2010

	Ensemble des exploitations	Agriculture Bio	Circuits Courts	Activités de Diversification
Pays de Lorient	1,6	1,8	2,0	2,2
Morbihan	1,4	1,7	1,7	1,7
Bretagne	1,5	1,8	1,8	1,8



## Une progression des nouveaux marchés

Le Pays de Lorient s'est davantage qu'ailleurs tourné vers les marchés agricoles émergents : bio, circuits courts de commercialisation, diversification (hébergement à la ferme...).

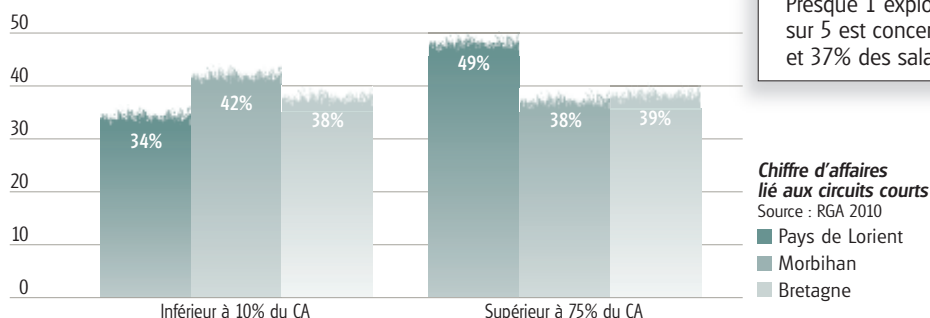


C'est sur les circuits courts que l'agriculture du territoire se démarque avec 19% des exploitations concernées (près de 1 sur 5) contre 11% dans le Morbihan et 10% sur la Bretagne. Un quart de la population active agricole travaille dans une telle exploitation (37% des salariés).

### CIRCUITS COURTS

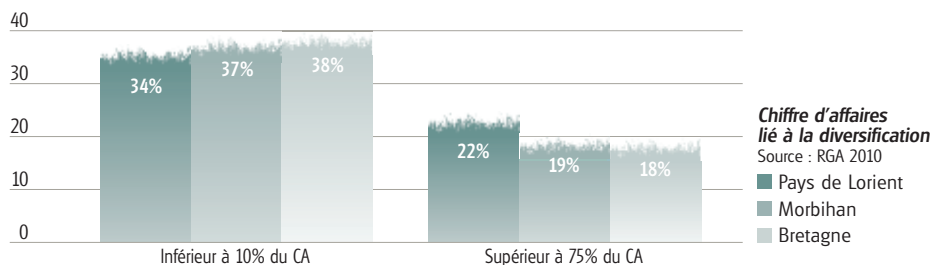
# 19%

Presque 1 exploitation sur 5 est concernée, et 37% des salariés agricoles



Un peu plus de la moitié des exploitations en circuit court n'a qu'un seul mode de vente. Le mode de commercialisation est principalement la vente directe (94%, dont 69% de vente à la ferme). Les produits commercialisés via les circuits courts sont surtout la viande-charcuterie et les légumes (plus de 60%) sur les trois échelles territoriales observées. Notre territoire se démarque toutefois par une plus forte part des légumes (33% contre 22% sur Morbihan et 23% sur la Bretagne) et donc une moindre importance de la viande (31% contre 42% pour la Bretagne et 46% sur le Morbihan).

En 2010, la part de la population active agricole travaillant dans des exploitations diversifiées est de 12%, proportion qui monte à un quart si l'on ne considère que les salariés. La transformation de produits (lait, viande, etc.) est la principale activité de diversification sur les trois échelles territoriales observées (31% sur le Pays de Lorient). Les autres activités de diversification portent sur l'hébergement et les activités de loisirs mais pas du tout sur la restauration (table à la ferme).



## L'essor du bio

Le Pays de Lorient fait figure de pionnier au sein de la région. Avec 6,3% des exploitations en agriculture biologique (4% sur le Morbihan et la Bretagne), le Pays de Lorient se hisse au 2<sup>e</sup> rang des pays bretons.

## PAYS DE LORIENT

# Mer et littoral : une approche globale



Pêche, chantiers navals, éolien offshore, énergies marines, tourisme, qualité de l'eau... Sans oublier érosion marine et risques de submersion.

La mer et les zones côtières sont des atouts économiques, parfois contradictoires, et des milieux fragiles à préserver. D'où l'intérêt vital pour le Pays de Lorient d'une future Gestion intégrée des zones côtières (GIZC), en cours de définition.

### l'info

→ Sur les 24 communes du Pays de Lorient, 13 sont des communes littorales

L'histoire du Pays de Lorient est intimement liée au monde maritime. La Ville est née, s'est construite, étendue, développée avec la mer. Le territoire y trouve sa cohérence du fait d'une situation géographique singulière : les vallées principales convergent vers un large bassin naturel ouvert sur le monde marin, la Rade de Lorient. Celle-ci regroupe les activités économiques essentielles au territoire.

### Une vision à long terme

La mer et la côte n'en restent pas moins des milieux fragiles. La préservation de l'équilibre ressource/développement est donc au cœur des politiques publiques qui, elles mêmes, concernent une multitude d'acteurs et d'usagers. D'où l'intérêt d'une approche globale avec une vision à long terme et une ambition partagée. C'est la raison d'être d'une gestion dite "intégrée" de l'espace maritime et côtier, ou GIZC.

La notion de GIZC résulte de la prise de conscience, lors de la conférence sur l'environnement de Rio en 1992, qu'un développement durable des espaces marins littoraux ne pouvait résulter que d'une approche globale. La GIZC, c'est en quelque sorte, l'agenda 21 local de la mer et du littoral. L'Union Européenne l'a préconisé, la région Bretagne, avec l'État, l'ont promu et encouragé en apportant une aide financière et en favorisant les échanges entre porteurs de projet. Outre le Pays de Lorient, une douzaine de projets de GIZC sont en cours.

### SCoT : un volet mer

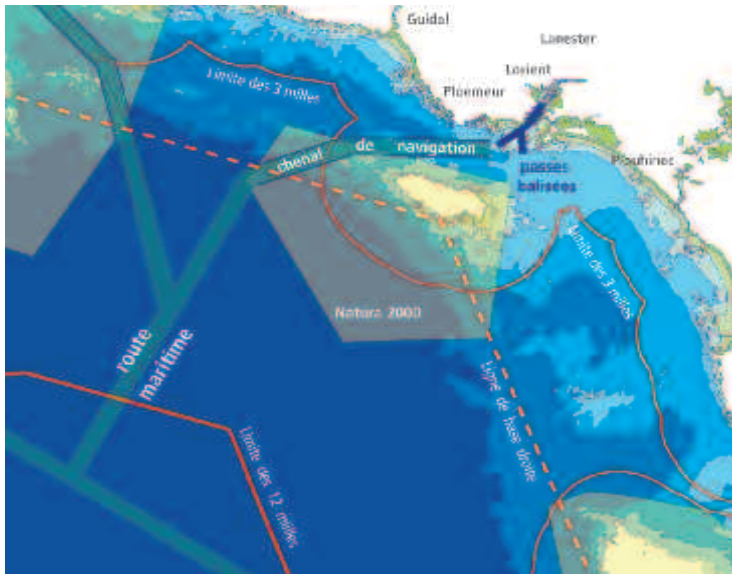
Signe visible de cette nouvelle approche, le prochain schéma de cohérence territoriale (SCoT) du pays de Lorient, dont l'approbation est prévue à l'horizon 2016, comportera un "volet mer". Cette démarche décentralisée appliquée à l'espace maritime est nouvelle.





Elle s'inspire de celle portée par l'État, le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) dont seulement quelques exemples existent en France.

Le volet mer exprimera la volonté de la collectivité locale de gérer durablement l'espace et les ressources correspondant à l'interface terre mer. La GIZC comprend donc à la fois une stratégie inscrite dans un document d'urbanisme avec une vision à long terme et des actions opérationnelles portées dès à présent par les communes et la communauté d'agglomération, en particulier la lutte contre l'érosion marine et les risques de submersion.



#### La zone côtière du Pays de Lorient

Source : AudéLor, CDPMEM et DIREN Bretagne

Profondeur des mers

- Estran
- de 0 m à 5 m
- de 5 m à 10 m
- de 10 m à 20 m
- de 20 m à 30 m
- de 30 m à 50 m
- de 50 m à 100 m

## Jusqu'aux 12 miles

Le périmètre proposé pour la mise en œuvre d'une gestion intégrée de l'espace littoral et maritime se fonde sur un territoire qui regroupe l'ensemble de la façade maritime comprise entre le Pays d'Auray au Sud et le Pays de Comouaille au Nord, jusqu'aux limites des eaux territoriales.

Le périmètre du volet mer du SCOT peut dans un premier temps au moins s'appuyer sur le domaine public maritime défini à partir de la ligne dite des "12 miles", considérant toutefois qu'il peut le dépasser si les circonstances l'exigent et couvrir toute ou partie de la zone économique exclusive, au delà de cette limite des 12 miles.



## GIZC : des sujets à traiter

Les points qui suivent nécessitent une démarche prospective ainsi qu'une concertation entre acteurs.

» **Nouvelles activités** : comment impulser un nouveau développement économique à partir d'activités existantes et de savoir-faire (pêche, commerce, chantiers navals, ...), nautisme, éolien offshore et énergies marines ?

» **Espaces portuaires** : comment conforter le port de commerce, le port de pêche, le pôle course au large et le nautisme en général ?

» **Accueil d'un parc éolien offshore** : comment le concilier avec les autres activités existantes, comment tirer parti des retombées économiques sur terre ?

» **Accessibilité de la rade** : elle nécessite un dragage régulier et par conséquent un traitement des matériaux prélevés. Aujourd'hui ils sont rejetés ou immergés en mer au large de l'île de Groix. Quelles sont les solutions, à quels coûts, quelles échéances ?

» **Activités liées à la pêche** : le poids économique de la pêche pour le pays de Lorient est considérable et nécessite une stratégie intégrant plusieurs enjeux liés à l'énergie (prix du carburant, renouvellement du parc des chaluts), à l'accès aux ressources (atteinte du rendement maximal durable), à la commercialisation, à la communication et à l'espace. Sur ce dernier enjeu, l'intérêt du volet mer du SCOT est d'identifier en vue de les traiter, les zones de conflits entre activités concurrentes existantes, ou potentielles (éolien, plaisance, etc.)

» **Place du tourisme** : quelles actions à poursuivre ou mettre en place ?

» **L'urbanisation du littoral** : quelle place pour l'urbanisation des communes littorales ?

# PAYS DE LORIENT

## À chaque commune son panorama

➤ L'observatoire territorial d'Audélor compile depuis une dizaine d'années une foule de données démographiques et socioéconomiques. D'où l'idée de les mettre à disposition des communes sous forme de "Panoramas communaux", particulièrement utiles pour éclairer leurs actions et leurs projets.

### l'info

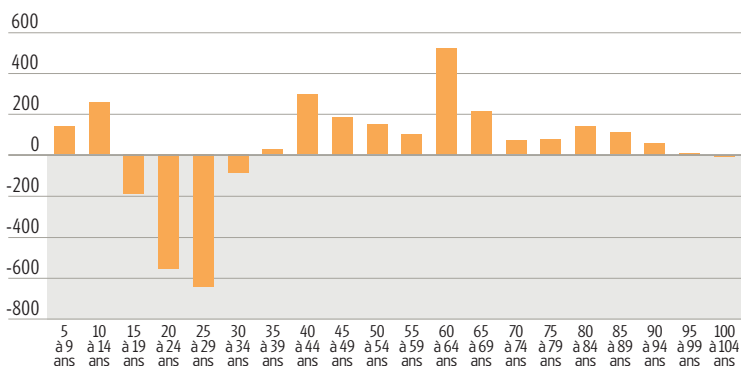
→ Toute commune intéressée peut faire la demande d'un panorama communal auprès d'Audélor.

## Un portrait en chiffres

La mise en commun de données thématiques permet de dresser le portrait d'un territoire. Sans être un diagnostic territorial, un panorama dressé à l'échelle communale donne une vision globale des composantes du territoire : démographie, revenus des ménages et aides sociales, logement, accessibilité, emploi, économie, commerce, environnement.

En matière de dynamisme communal, les chiffres d'évolution de la population sont un indicateur incontournable. La structure de la population décrite par âge est également porteuse de perspectives. Ces éléments peuvent être complétés par l'analyse des moteurs de la dynamique démographique : les soldes naturels et migratoires.

L'analyse des migrations résidentielles révèle les atouts et faiblesses de l'attractivité communale pour chaque catégorie de population : par âge, par profession, par statut d'occupation.



Soldes migratoires par tranches d'âges

Source : Recensement 2010

Par ailleurs, il est possible de réaliser des perspectives d'évolution pour estimer les besoins en logements de la commune. Ces besoins varient en fonction du nombre d'habitants, mais surtout de la taille et du nombre de ménages.

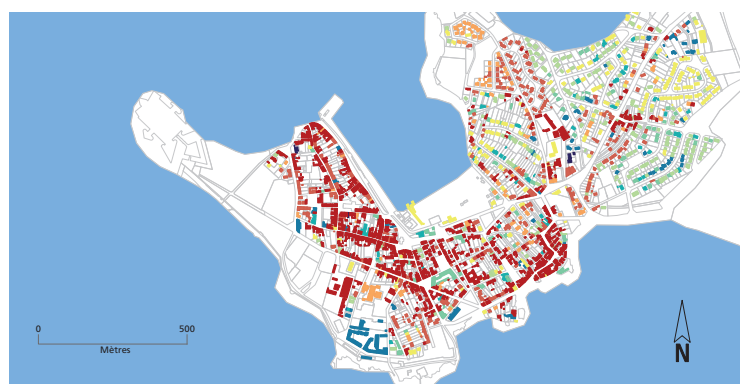
## Des éléments de comparaison

Les revenus des ménages et les bénéficiaires d'allocations de la CAF sont analysés à la fois en évolution et en comparaison avec des territoires de référence : l'agglomération, le pays, le département, la France hors Île-de-France. Ces éléments sont utiles pour identifier les éventuelles difficultés sociales de la commune, les besoins d'adaptation de l'offre de logement à la solvabilité des ménages, etc. La thématique de l'habitat peut être traitée sous différents angles : la structure du parc de logement (maisons/appartements) et ses occupants (taille des ménages, âge), les statuts d'occupation des ménages (propriétaires/locataires), la demande locative sociale, l'évolution de l'urbanisation (et de la consommation d'espace), le potentiel foncier communal, les prix de l'immobilier. Tous ces éléments sont utiles à la réalisation des diagnostics de plan locaux d'urbanisme. Associés à l'estimation des besoins en logements, le potentiel foncier et la mesure de la consommation d'espace permettent de justifier un projet de développement communal.

## Transports et déplacements

Les connaissances en matière d'accessibilité des communes sont établies à partir des données de trafic journalier moyen sur les axes nationaux et départementaux, ainsi que par la cartographie de couverture de la commune par les réseaux de transports collectifs. Avec ces dernières il est ainsi possible de connaître le nombre de logements à proximité d'un arrêt de bus ou de batobus à moins de 300 mètres et la fréquence moyenne de desserte (en bus par heure). Il est même possible d'estimer le nombre d'emplois desservis pour les plus grandes zones du pays.

Ces données sont complétées par l'analyse des trajets domicile-travail : qui travaille sur la commune, qui vient y travailler, où vont les actifs qui n'y travaillent pas, de quelle catégorie socioprofessionnelle s'agit-il ? Ces données font le lien avec celles sur l'emploi communal et la population active.



**Exemple de carte d'évolution de l'urbanisation**

Source : Cadastre 2010

Période de construction des bâtiments

- Avant 1945
- entre 1945 et 1962
- entre 1962 et 1968
- entre 1968 et 1975
- entre 1975 et 1982
- entre 1982 et 1990
- entre 1990 et 1999
- entre 1999 et 2006
- entre 2006 et 2009

## L'activité aussi

Par ailleurs, les secteurs d'activités présents sur la commune sont décrits ainsi que l'occupation des zones d'activités : disponibilités, profil des entreprises présentes. La place de l'agriculture peut également être mesurée à travers la description du foncier déclaré à la PAC (politique agricole commune de l'Union européenne) et de l'emploi agricole. De même, l'offre commerciale est évaluée grâce à des relevés sur le territoire communal : nombre et typologie des activités commerciales.

Un panorama communal est une base d'informations qui peut être exploitée dans de multiples circonstances : projets d'aménagement, définition d'une politique sociale, d'une politique économique... L'ensemble des chiffres, cartes et analyses descriptives éclaire la situation de la commune sous différents angles. Des informations précieuses au service de la commune et de ses projets.

**Bretagne Commerce International** BRETAGNE

Une nouvelle structure d'accompagnement des entreprises bretonnes à l'international a été créée. Elle est issue de la fusion de l'association Bretagne International et du service international de la CRCI. Elle compte 45 salariés.

Le Télégramme. 11 juillet 2012

**Plastimo** LORIENT

Suite à la mise en redressement judiciaire du groupe, 4 dossiers de candidatures à la reprise partielle ont été déposés au tribunal de commerce.

Ouest France. 20 juillet 2012

**IDMER** LORIENT

L'institut technique de développement des produits de la Mer a déposé le bilan auprès du tribunal de commerce. Une vingtaine d'emplois sont en jeu.

Ouest France. 20 juillet 2012

**La Feuille d'Erable** CAUDAN

L'entreprise de collecte, de tri et de recyclage des papiers installée depuis 30 ans à Rennes implante une antenne dans le Morbihan. Accréditée comme entreprise d'insertion, elle embauchera 2 personnes en septembre.

Le Télégramme. 31 juillet 2012

**Capitaine Houat** LANESTER

Un an après l'incendie du site de Keroman, la filiale d'Intermarché a inauguré son nouvel atelier crevette sur le site du Rohu à Lanester. Fin novembre, les bâtiments seront entièrement terminés et accueilleront 200 salariés. En 2013, 50 nouveaux emplois devraient être créés.

Ouest France. 8 août 2012

**Banque de France** LORIENT

L'antenne lorientaise de la banque de France est menacée de fermeture. 18 emplois sont concernés.

Le Télégramme. 14 septembre 2012

**Tourisme** BRETAGNE

À fin août, 44 % des professionnels du tourisme breton s'estiment satisfaits de la saison contre 65 % en 2011. Les campings et l'hôtellerie de plein air ont été particulièrement touchés par les mauvaises conditions météo.

Ouest France. 15 septembre 2012

**Plastimo** LORIENT

Le tribunal de commerce a attribué au groupe Alliance Marine basé à Toulon la reprise de Plastimo. Sur 122 emplois lorientais, 59 sont conservés. 64 licenciements sont prévus.

Le Télégramme. 15 septembre 2012

**Transrade électrique** LORIENT AGGLOMÉRATION

Le navire électrique commandé par Lorient Agglomération et réalisé par STX a été mis à flot. La collectivité a investi 3,4 millions d'euros dans ce nouveau transrade à zéro émission de carbone

Ouest France. 18 septembre 2012

**Licence Construction navale** LORIENT

LIUT de Lorient inaugure une Licence professionnelle "Métiers industriels de la construction navale" élaborée en partenariat avec DCNS, Piriou, STX et Sofresid Engineering. Elle accueille 22 étudiants en 1<sup>ère</sup> année.

Ouest France. 18 septembre 2012

**727 Sails bag** LORIENT

Deux ans après sa création, le chiffre d'affaires de l'entreprise spécialisée dans les sacs en toile de voile atteint la barre du million d'euros. Son développement nécessite un nouveau bâtiment pour agrandir l'atelier de production et le stockage. Un terrain de 1500 m<sup>2</sup> est déjà réservé à la BSM.

Journal des entreprises. Septembre 2012

**Néotek** CAUDAN

Spécialisée en produits électroniques en milieu sévère, l'entreprise augmente ses capitaux propres de 2 millions d'euros grâce à des apports de SFLD, Octave II et Ace management. L'objectif est d'intensifier sa recherche et développement et de poursuivre sa croissance externe. L'entreprise compte 20 salariés et réalise un CA de 6 millions d'euros.

Journal des entreprises. Septembre 2012

**Viviers du Diben** LORIENT

Le mareyeur de Concarneau est le repreneur officiel de Lechat marée. L'installation est prévue à Keroman courant octobre.

Le Télégramme. Septembre 2012

SEP. 2012

**BCI Appolia** LANGUIDIC

*Le céramiste qui compte 53 salariés lance une nouvelle collection de céramique culinaire "Cook and Stock". Elle sera proposée avec un livret de recettes élaboré par Nathalie Beauvais, chef à Lorient.*

Journal des entreprises. Septembre 2012

OCTOBRE 2012

**Cobral** LORIENT

*L'usine agroalimentaire de produits à base de pâte feuilletée est menacée de fermeture. Rachetée par la CECAB il y a 2 ans, elle emploie 70 salariés.*

Ouest France. 5 octobre 2012

**Constructions du Val d'Ouest** PLOUHINEC

*Le tribunal de commerce a décidé la liquidation judiciaire de la société qui regroupait des ex-salariés de Modicom et des salariés de CVO. Au total, 94 licenciements vont être prononcés.*

Le Télégramme. 9 octobre 2012

**TV Breizh** LORIENT

*TF1 a décidé de rapatrier à Paris les activités du site de Lorient. Lancée en 2000, TV Breizh employait localement 36 salariés.*

Le Télégramme. 10 octobre 2012

**Vitalya** QUÉVEN

*La société de vente en ligne de produits de parapharmacie et de compléments alimentaires est en forte expansion et devrait atteindre un CA de 1,2 million d'euros en 2012.*

*Depuis Quéven, elle livre 2000 colis par mois dans toute la France et emploie 4 salariés.*

Journal des entreprises. Octobre 2012

**SRB Construction** HENNEBONT

*L'entreprise de gros œuvre s'installe dans de nouveaux locaux sur la zone du Parco à Hennebont. Positionnée sur des marchés publics pour 35 % de son activité, elle atteint aujourd'hui 110 équivalents temps plein et plus de 15 millions de chiffre d'affaires.*

Journal des entreprises. Octobre 2012

**Groix et Nature** GROIX

*La conserverie de l'île de Groix est en progression (1,3 millions d'euros, 10 salariés). Sa dernière nouveauté, l'huile de homard, a été primée au salon international de l'alimentation à Paris.*

Ouest France. 23 Octobre 2012

**Kermagoret** LARMOR-PLAGE

*Le tribunal de commerce a prononcé la liquidation judiciaire de l'entreprise de plomberie et énergies renouvelables. Elle employait 24 salariés.*

Ouest France. 31 octobre 2012

**Syleps** PLŒMEUR-LORIENT

*L'entreprise qui compte 200 salariés vient de recevoir le prix Janus décerné par l'Institut français du design pour un système de stockage automatisé dénommé FlexY Shuttle.*

Le Télégramme. 9 novembre 2012

**Gseadesign** PLŒMEUR

*Le bureau d'étude a dessiné 6 des 20 mâts des bateaux engagés sur le Vendée Globe. Il compte 4 personnes pour un CA de 200 000 €.*

Le Télégramme. 13 novembre 2012

NOVEMBRE 2012

**Le drive en Bretagne** BRETAGNE

*Six drives, ces lieux de récupération de commandes passés par internet, ont ouvert en 1 mois en Bretagne. Aujourd'hui, avec 184 drives, la région se situe au 3<sup>e</sup> rang français pour le nombre de drives.*

*Leur part de marché atteint 2,5 % et pourrait atteindre 6 % en 2015.*

Le Télégramme. 17 novembre 2012

**Le Lu Marine** LORIENT

*L'entreprise de mécanique marine (8 emplois), rachetée il y a 2 ans, connaît un nouveau développement axé sur la plaisance avec un CA de 570 000 €. Elle a racheté un bâtiment de 900 m<sup>2</sup> pour hiverner les moteurs de hors bord.*

Le Télégramme. 20 novembre 2012

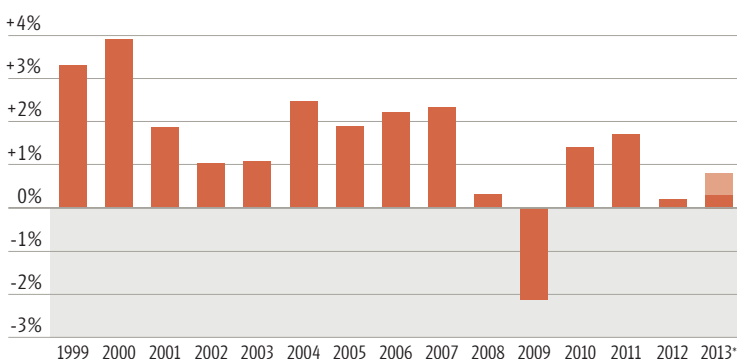
**Clinique Mutualiste** LORIENT

*Créée il y a 20 ans, la clinique emploie désormais 300 salariés dont 28 médecins. Elle a ouvert deux salles de bloc supplémentaires et renforcé les équipes de chirurgie.*

Ouest France. 23 novembre 2012

## France

→ Croissance : du surplace en 2012

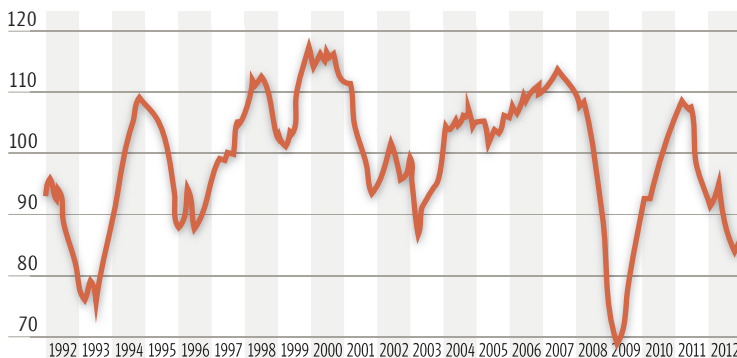


**Évolution du PIB en France**  
Source : INSEE (1999-2012) et estimation (\*2013)

Après la forte baisse enregistrée en 2009 (-2,1 %), la croissance du PIB en France a été positive en 2010 et 2011. En 2012, la croissance est quasiment à l'arrêt avec +0,2 %. Les prévisions pour 2013 vont de +0,3 % à +0,8 %.

## France

→ Le climat des affaires se refroidit

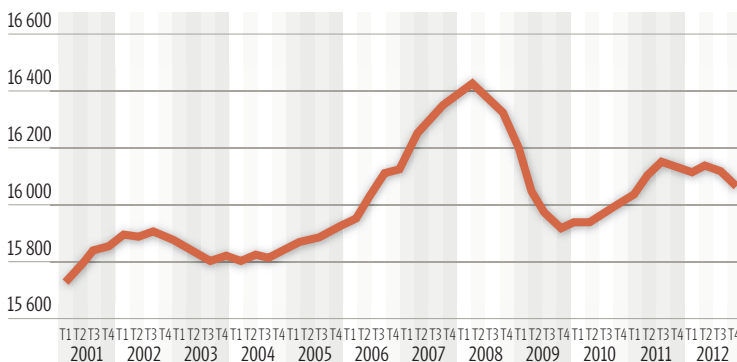


**Climat des affaires Indicateur de conjoncture**  
Source : INSEE

L'indicateur du climat des affaires en France, calculé à partir des réponses des chefs d'entreprise des principaux secteurs d'activité, s'établit à 86 points en novembre 2012 et reste nettement en dessous de sa moyenne de longue période (100).

## France

→ L'emploi salarié marchand poursuit sa baisse



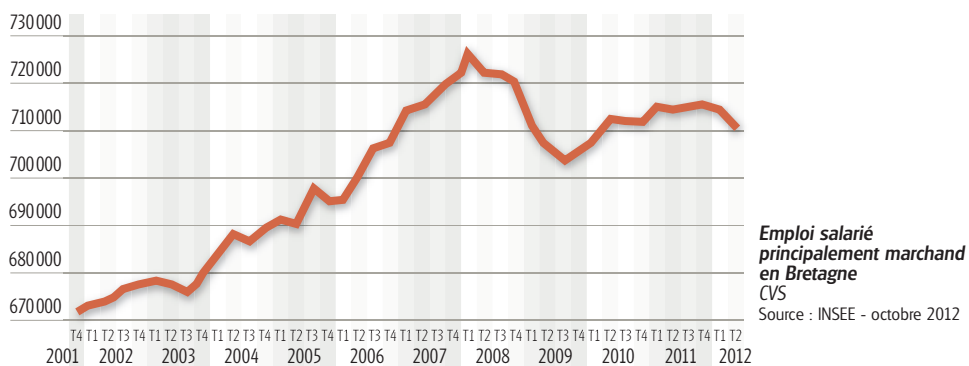
**L'emploi salarié marchand en France métropolitaine**  
En milliers  
Source : INSEE - estimations d'emplois - novembre 2012

En France métropolitaine, au troisième trimestre 2012, l'emploi salarié dans les secteurs marchands connaît une baisse accentuée. La phase de reprise, après la crise 2008-2009, s'est interrompue à l'été 2011. Par rapport à cette période, on compte 90 000 emplois en moins.



## Bretagne

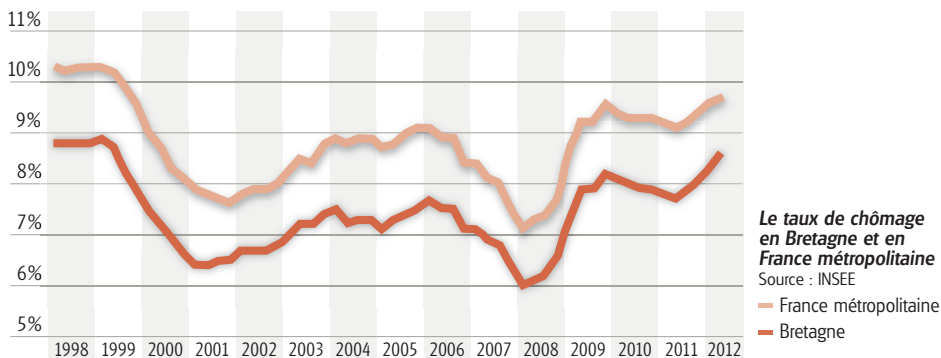
→ Même tendance à la baisse en Bretagne



Après une reprise des créations d'emplois en 2010 et 2011, l'emploi salarié dans les secteurs concurrentiels diminue également en Bretagne au cours des 2 premiers trimestres de 2012. Il "manque" 12 000 emplois par rapport au niveau atteint avant la crise soit en mars 2008.

## Bretagne

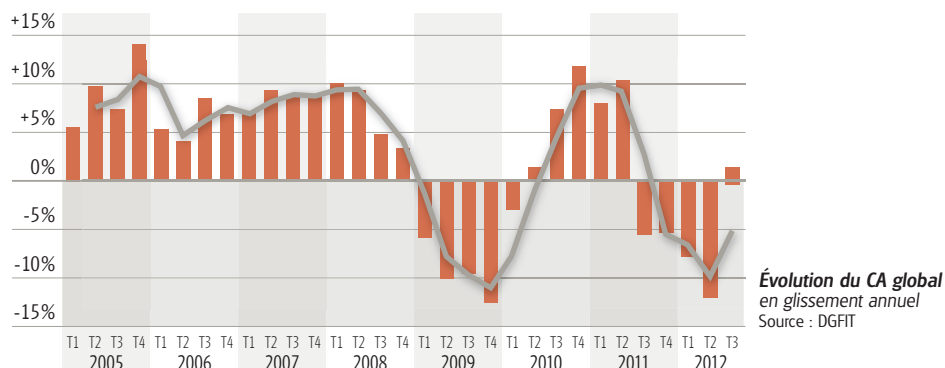
→ Forte hausse du chômage régional



Après une accalmie en 2010 et début 2011, le chômage est reparti à la hausse en Bretagne à partir de l'été 2011. En juin 2012, le taux de chômage atteint ainsi 8,6 % contre 7,7 % il y a un an. Avec cette forte augmentation, le taux breton s'est rapproché du taux français (9,7 %) même s'il reste sensiblement inférieur.

## Pays de Lorient

→ Chiffre d'affaires : un léger mieux



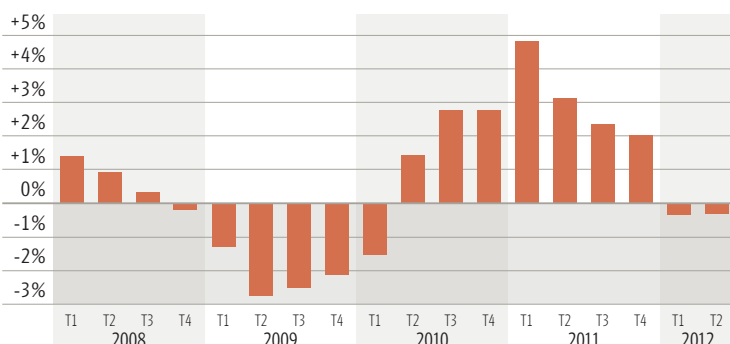
Dans le pays de Lorient, le chiffre d'affaires se stabilise au 3<sup>ème</sup> trimestre 2012 (en glissement annuel). Il s'accroît de 1,7 % par rapport au 3<sup>ème</sup> trimestre 2011. Il avait connu une forte baisse de juin 2011 à juin 2012 qui faisait suite à la reprise de 2010-2011.

## Pays de Lorient

→ 322 emplois perdus en 1 an

**Évolution annuelle de l'emploi salarié privé dans le Pays de Lorient**

Source : URSSAFF  
traitement AudéLor



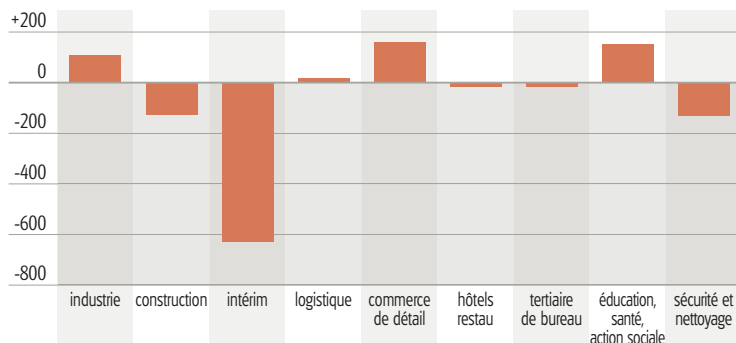
En juin 2012, dans le Pays de Lorient, l'emploi salarié privé a diminué de 322 emplois par rapport à juin 2011 soit -0,6 %. En Bretagne, la baisse est un peu moins forte (-0,3 %). En revanche, sur les 4 dernières années ("période de crise"), le solde en termes d'emplois est positif pour le pays de Lorient (+1,7 %) alors qu'il est négatif au niveau régional (-1,2 %).

## Pays de Lorient

→ L'intérim particulièrement touché

**Pays de Lorient- évolution de l'emploi privé juin 2011-juin 2012**

Source : URSSAFF  
traitement AudéLor



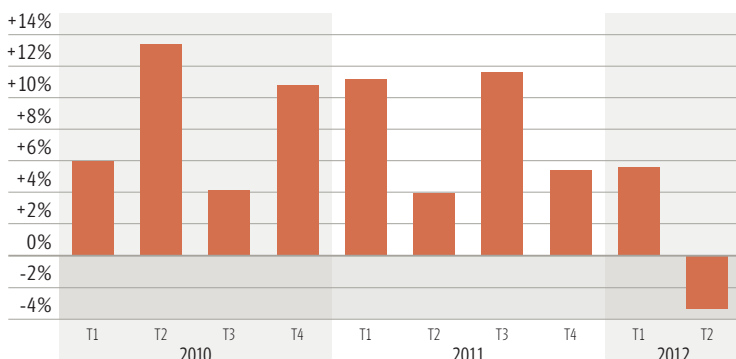
Sur un an, les pertes d'emplois les plus importantes au niveau local se situent dans l'intérim ainsi que dans la construction et le secteur sécurité et nettoyage. En revanche, industrie, commerce de détail et éducation santé social restent créateurs d'emploi.

## Pays de Lorient

→ Baisse du volume d'embauches

**Évolution du nombre de CDI et CDD de plus d'un mois en glissement annuel**

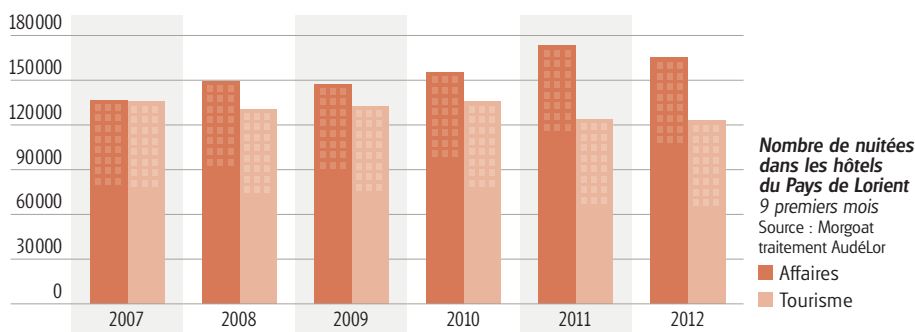
Source : URSSAFF (DUE)  
traitement AudéLor



Au 2<sup>e</sup> trimestre 2012, 4850 nouveaux CDI et CDD d'un mois et plus ont été déclarés dans le Pays de Lorient. Signe d'une dégradation du marché du travail, on constate, pour la 1<sup>ère</sup> fois depuis 2010, une baisse du volume d'embauches par rapport au même trimestre de l'année précédente. Cette diminution au niveau local (-3,3 %) est toutefois moins marquée que celle enregistrée au niveau régional (-7,3 %).

## Pays de Lorient

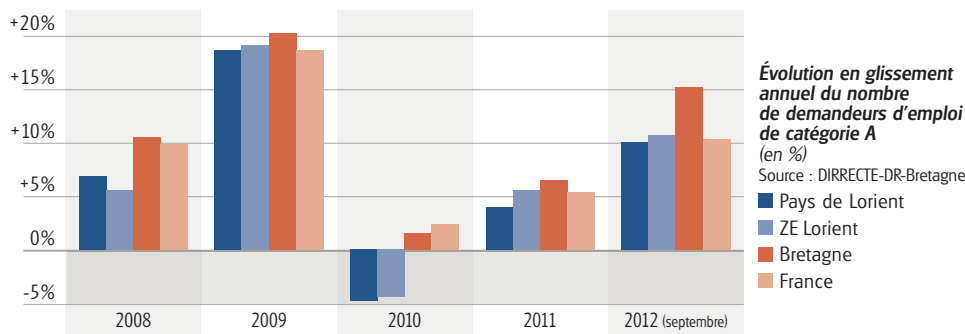
→ Moins de nuitées dans les hôtels



Sur les neuf premiers mois de l'année 2012, le nombre de nuitées dans les hôtels du pays de Lorient est en baisse par rapport à la même période de l'année 2011 (-3,1 %). Les nuitées pour motifs affaires diminuent de 4,8 % tandis que les nuitées pour motif tourisme sont quasiment stables (-0,8 %). Le niveau des nuitées retrouve le niveau de 2010 et reste supérieur de 14 000 nuitées au niveau de 2007.

## Zone d'emploi de Lorient

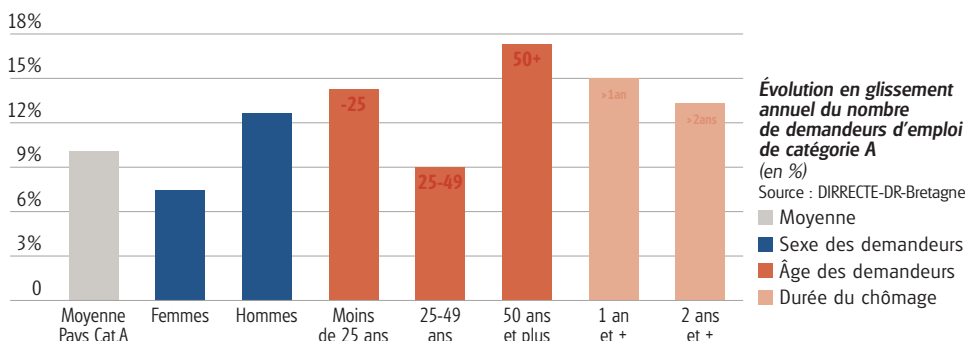
→ 10% d'augmentation du chômage en 1 an



Comme en Bretagne et en France, la demande d'emploi est de nouveau en augmentation depuis l'été 2011. Dans le pays de Lorient, la hausse est de 10,1 % et sensiblement inférieure à la hausse régionale (+15,2 % en 1 an). Le taux de chômage (zone d'emploi) est de 9,7 % en juin 2012 soit un niveau équivalent au taux français.

## Pays de Lorient

→ Hausse du chômage plus forte pour les hommes



En un an, le chômage masculin (+12,7 %) s'accroît nettement plus vite que le chômage féminin (+7,5 %). Les seniors (50 ans et +) et les moins de 25 ans sont également particulièrement touchés. De même, signe d'un engorgement progressif du marché du travail, le nombre de demandeurs inscrits depuis 1 an ou 2 ans et plus s'accroît plus vite que la moyenne.

## PAYS DE LORIENT

# La mobilité en 2040 : trois scénarios à la loupe

➤ Imaginer l'avenir c'est se poser aujourd'hui les questions qui guident l'action politique sur le long terme : quel sera le contexte, quels choix possibles, quelles marges de manœuvre ? Pour éclairer ces questions, trois scénarios prospectifs ayant la mobilité pour fil conducteur ont été élaborés. Trois hypothèses sur ce que pourrait être la mobilité dans le Pays de Lorient en 2040.

### en savoir plus

→ L'étude intégrale est disponible en consultation.  
S'adresser à AudéLor.

### La méthode

Chaque scénario est construit sur la base de deux champs d'hypothèses, un contexte général (économie, foncier, logement, énergie, fonctionnement administratif, ...) et une offre de mobilité (services, infrastructures, régulation du trafic, ...), qui impactent le comportement de la population et le fonctionnement du territoire en matière de déplacements. Ces scénarios, délibérément contrastés, servent à éclairer les enjeux auxquels notre territoire pourrait être confronté d'ici quelques années. Il ne s'agit donc pas de prédictions mais d'interrogations **très ouvertes** sur le futur.

### SCÉNARIO 1

### Une politique déplacements écologiques

#### Priorité au "durable"

Ce scénario propose un territoire dont la priorité est le développement économique durable et dont l'action publique incite à la préservation de l'environnement. La valorisation du cadre de vie est considéré comme le principal levier du dynamisme économique. Le contexte global est celui d'une ressource énergétique de plus en plus rare et chère, en particulier les hydrocarbures. Ce qui pousse les collectivités à trouver des solutions locales pour limiter leur dépendance énergétique et s'affranchir des mouvements économiques mondiaux.

#### Le cadre de vie, un pilier

Dans ce scénario, le tourisme est un pilier de l'économie. Il s'appuie sur la qualité du cadre de vie. Ainsi, l'accès à certaines zones urbaines est fortement limité pour les véhicules à combustion et la circulation, très contrôlée, est fluidifiée.

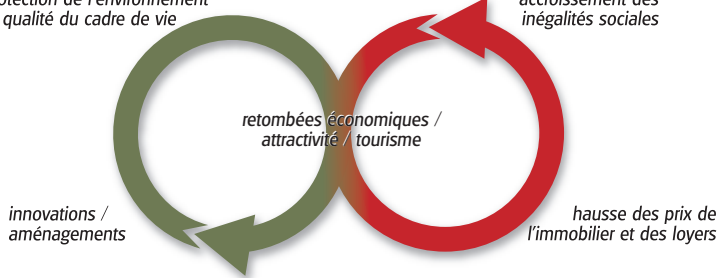
Des aménagements favorables aux déplacements doux et transports collectifs sont réalisés. Les premières "zones zéro émission" apparaissent sur la frange littorale. Il est interdit d'y circuler en véhicule à combustion et de stationner des véhicules particuliers. Ce qui conforte l'image d'un territoire innovant et respectueux de l'environnement, et attire davantage de population touristique et résidente.

Le risque de ce scénario est la limitation du nombre de logements en périphérie pour rendre le système de transports efficace. Cette limitation entraînerait une hausse des prix de l'immobilier. Les ménages les moins aisés auraient des difficultés d'accès au logement dans les secteurs denses et les inégalités spatiales risqueraient alors d'être renforcées.

protection de l'environnement  
et qualité du cadre de vie

accroissement des  
inégalités sociales

**Richesse et attractivité  
entre cercle vertueux  
et cercle vicieux**



## Une politique déplacements renforcée

## SCÉNARIO 2

### Une collectivité renforcée

Le deuxième scénario se base sur une politique très volontariste en matière d'aménagement, de transports collectifs et de logement est. Ce scénario est axé en priorité sur le social.

Il s'appuie sur un contexte institutionnel fort. En 2040, Lorient Agglomération s'étend sur un périmètre semblable à l'actuelle zone d'emploi, avec un PLU unique pour l'ensemble du territoire. Les représentants politiques de Lorient Agglomération sont élus au suffrage universel. Un SCoT "Bretagne Sud" permet la cohérence des PLU intercommunaux. Ces regroupements et simplifications des périmètres institutionnels et réglementaires s'accompagnent d'une politique très volontariste en matière de foncier, d'urbanisme et de déplacements.

La proximité des axes de transports collectifs devient la condition sine qua non de la construction de logements et de l'implantation d'emplois tertiaires.

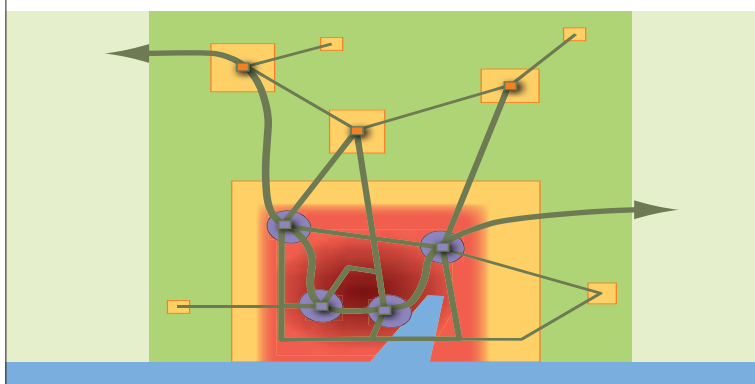
### Le déplacement est multimodal

Sur le cœur d'agglomération, 6 secteurs urbains ont fait l'objet d'importantes opérations de densification et de renouvellement pour devenir de grands pôles d'habitat et d'activités. Ces pôles s'articulent autour de plateformes d'échanges multimodales desservies à haute fréquence par un système de transport collectif à haut niveau de service formant l'axe majeur du cœur d'agglomération.

À cela s'ajoutent les navettes à destination de Quimper et Vannes essentiellement utilisées pour des déplacements domicile - travail qui ne cessent d'augmenter entre les trois grandes aires urbaines de Bretagne Sud.

#### Mobilité et contexte urbain schématisés du scénario d'une politique déplacements renforcée

- Cœur d'agglomération étendu et dense
- Espace urbain périphérique ayant fait l'objet d'opération de densification
- Centre bourgs jouant une fonction de plateforme d'échange multimodal
- Plateformes d'échanges multimodales du cœur d'agglomération autour desquelles se structurent de grands pôles d'habitat et/ou d'activités renforcés
- Réseau de transport collectif à haut niveau de service avec une forte connectivité aux autres territoires
- Espace maritime et estuarien



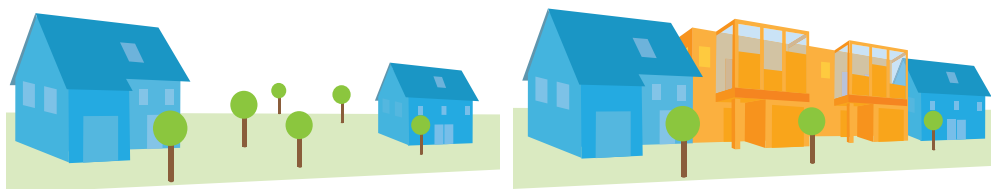
Les pôles d'échanges multimodaux sont devenus de véritables portes d'entrée du cœur d'agglomération ainsi que d'importantes zones d'emplois tertiaires. On trouve de grands parkings relais pour les plus excentrés. Un ticket unique permet de garer son véhicule et de disposer de l'ensemble des transports collectifs et vélos en libre-service sur le cœur d'agglomération.

## Une recomposition urbaine

L'habitat individuel n'est plus dominant. Il est remplacé par de nouvelles formes d'habitat groupé ou semi-collectif. Les quartiers résidentiels construits dans les années 70 et 80 dans les communes du cœur d'agglomération ont offert un fort potentiel de renouvellement. L'organisation et la forme du bâti individuel a permis d'implanter de nouvelles constructions dans les espaces interstitiels (actuels jardins privatifs). La collectivité a donc permis aux propriétaires de vendre une partie de leur terrain afin d'y construire de nouvelles habitations. Ces opérations de recomposition du tissu urbain se sont effectuées progressivement et sont courantes en 2040. Ce type d'opération s'applique même sur des quartiers construits au cours des années 1990 - 2000 et qui au vu des formes urbaines, offrent pourtant moins de possibilités de densification.

### Opération de recomposition d'un quartier résidentiel

réalisation de deux maison T3 groupées avec une maison T4 datant du début des années 80



Dans ce scénario, on utilise couramment plusieurs modes de déplacement au cours d'un même trajet, la voiture individuelle n'étant plus qu'une alternative. Le réseau de transport collectif, très performant et rentable en cœur d'agglomération, mais représente un coût non négligeable pour la collectivité. À l'inverse du premier scénario, les inégalités sociales sont réduites, mais ce développement est très dépendant de l'investissement public.

### Densification de l'habitat

⊞ Périmètre de densification environ 12 ha soit une densité brute\* de 25 logements à l'hectare en 2040 contre 10 en 2010

■ Bâti existant en 2010  
100 maisons individuelles et 20 appartements

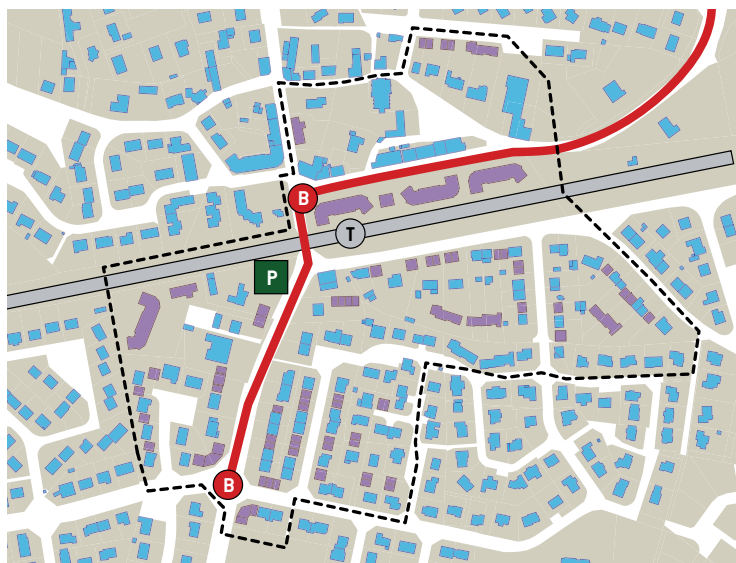
■ Bâti de densification  
60 maisons individuelles et 120 appartements

⊙ Ligne et arrêt de la navette ferroviaire Lorient-Quimper

● Ligne et station de bus

■ Parking relais

\*calculs de densité prenant en compte voirie et espaces publics (calculs effectués à partir du système d'information géographique de l'Audélon)



## SCÉNARIO 3

### Une politique déplacements réduite

#### Une situation de crise aggravée

Dans ce troisième scénario, la situation est peu propice à la mise en place de mesures destinées à améliorer les conditions de mobilité. Le contexte est celui d'une crise aggravée, avec des collectivités dépourvues de moyens. Elles n'interviennent que peu dans la gestion et l'organisation des déplacements.



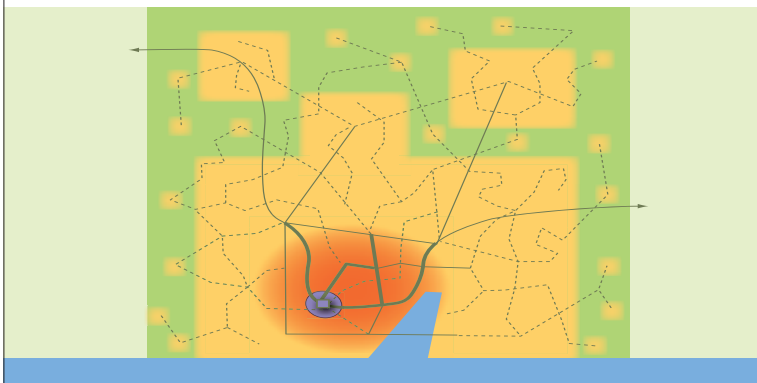
L'absence de maîtrise foncière ouvre la porte à une spécialisation marquée des différents secteurs du territoire. Le littoral et certains quartiers du cœur d'agglomération voient leurs prix s'envoler, tandis que d'autres quartiers regroupent les populations les plus modestes. Les actifs avec enfants continuent de privilégier la maison individuelle dans des quartiers toujours plus éloignés du cœur d'agglomération ou des centres bourgs. L'usage de l'automobile est une nécessité malgré un coût de plus en plus élevé.

## Le recours au système D

Le réseau de transport collectif est considérablement limité. Certains quartiers sont tout de même correctement desservis afin de répondre aux objectifs légaux. Dans ce contexte, les initiatives spontanées se développent : multiplication du covoiturage et organisation des déplacements en réseau par le biais d'internet. En parallèle, des minibus privés sans affiliation à la compagnie délégataire sillonnent le territoire. Plus rapides et plus fréquents que les bus urbains, ils offrent un service adapté à une population modeste n'ayant pas les moyens de disposer d'un véhicule particulier et habitant des zones éloignées et peu denses. Une culture de la débrouille s'est mise en place notamment en périphérie, dans des zones en marge du réseau public qui offrent aux moins aisés la possibilité d'être propriétaire d'une petite maison avec jardin. Ce qui, dans un tel contexte, ne cesse d'attirer de la population.

### Mobilité et contexte urbain schématisés du scénario d'une politique déplacements réduite

- Cœur d'agglomération restreint à densité moyenne
- Périphérie urbaine du cœur d'agglomération et bourg des communes périphériques formant un vaste ensemble urbain diffus
- Plateformes d'échanges multimodales avec pôle d'habitat et d'activités renforcés
- Réseau de transport collectif limité faible connectivité aux autres territoires
- Réseau non structuré des minis bus privés
- Espace maritime et estuarien



Aucun scénario n'est idéal. Une politique trop verte comporte un risque d'éviction d'une partie de la population. Une politique "tout social" est financièrement difficile à soutenir sur un grand territoire. La disparition d'une politique déplacements anéantirait les efforts réalisés jusqu'ici par la collectivité pour un aménagement équilibré et durable du territoire.

De plus, le Pays de Lorient offre plusieurs visages en matière de paysage, d'équipements, d'économie, d'urbanisme. Sur ce territoire à géographie variable (littoral, cœur d'agglomération, périphérie urbaine ou rurale) et aux multiples facettes socio-économiques, la réalisation d'un scénario n'aura pas de répercussions homogènes sur l'ensemble du territoire et ses habitants. Par ailleurs ces scénarios prospectifs peuvent se combiner, ce qui multiplie les possibilités.

Sans prédire l'avenir, la prospective imagine les futurs, probables ou non, afin d'offrir une vision la plus large et la plus ouverte possible. Cette vision sur le long terme permet d'orienter les actions d'aujourd'hui en tenant compte d'un contexte en perpétuelle évolution.

## CONCLUSION

### Prospective mobilité : une démarche en deux étapes

La **première phase** de la démarche a été menée à l'échelle nationale par le centre indépendant d'étude et de réflexion prospective Futuribles, avec notamment le concours du Syndicat mixte pour le SCoT du pays de Lorient. Il s'intitule "Prospective de la mobilité dans les villes moyennes françaises". Dans la **seconde phase**, AudéLor a appliqué les scénarios étudiés au Pays de Lorient.



## PAYS DE LORIENT

# Quel commerce pour demain ?

➤ Après le diagnostic commercial de 2010, des rencontres-débat sur le commerce de demain ont été organisées en 2011 et 2012. L'objectif : alimenter la réflexion en vue de rédiger le document d'aménagement commercial (DAC) du Pays de Lorient. Retour sur le cycle de conférences d'experts données pour l'occasion.

### plus sur les conférences

→ Sur [scot.caplorient.fr](http://scot.caplorient.fr),  
rubrique : La vie du Scot // Les ateliers et animations //  
Les rencontres sur le commerce

### Davantage de lisibilité

La question du commerce touche au fonctionnement de la ville : accès, mixité des fonctions, lisibilité de la ville...

Il faut rendre plus intelligible le fonctionnement des "territoires commerciaux" sans pour autant les opposer : éviter les enclaves, favoriser la ville "passante", "réintégrer les zones périphériques dans la ville".

Le point de départ de la réflexion doit être le projet urbain : quelle place pour le transport en commun, pour les piétons ? Quel traitement des espaces publics et des parkings ?

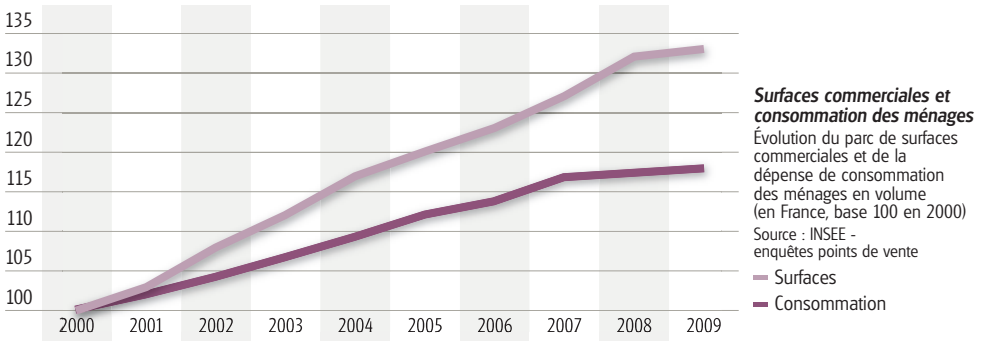
### S'appuyer sur la mixité du centre-ville

Aujourd'hui, 25% des achats sont réalisés dans les commerces de centre-ville. L'offre commerciale s'est modernisée par une montée en gamme de l'offre. Avec aussi une contraction et une polarisation du commerce sur des emplacements "n°1". Aujourd'hui, l'atout des centres-villes, c'est d'offrir une mixité de fonctions (loisirs, travail, services publics...) qu'il convient de valoriser et de maintenir pour dynamiser l'attractivité commerciale.

### La question des surfaces de vente

Depuis les années 90 et le développement de la financiarisation de l'immobilier commercial, l'ouverture de nouvelles surfaces commerciales répond davantage à des logiques de rentabilité (loyers...) qu'à une croissance du marché. D'où une déconnexion entre surfaces commerciales et demande en consommation. Le risque de créer une "bulle commerciale" est réel.

On observe déjà, sur certains territoires, l'apparition de friches commerciales dont la mutation est souvent difficile.



La vigilance est d'autant plus légitime que la crise économique pèse sur la demande. En 2011, la hausse des dépenses de consommation des ménages a ralenti, avec 0,3% contre 1,4% l'année précédente, tandis que la part des dépenses contraintes augmente. Les difficultés que connaissent certains groupes emblématiques, à l'exemple de Carrefour, sont un autre signal.

## Une révolution commerciale en cours

La demande et le comportement des consommateurs ont changé : élévation du niveau de vie, évolution de "l'imaginaire de la consommation", recherche de proximité, d'authenticité, arrivée des nouvelles technologies dans l'acte d'achat... Tout cela participe à la remise en cause des concepts commerciaux de l'après-guerre, tel que ceux de l'hypermarché et de la consommation de masse. Pourtant, la grande distribution dans son ensemble se renouvelle et s'adapte en proposant un commerce davantage "orienté client" avec des offres toujours plus segmentées et différenciées.

A terme, deux modèles devraient se côtoyer : celui de l'hyper-discount qui comprime les coûts au maximum, et celui du post-discount où le commerce s'inscrit dans une logique servicielle avec accompagnement du client, formation, assistance, offre sous forme de "bouquets".

## Ne pas opposer magasins et e-commerce

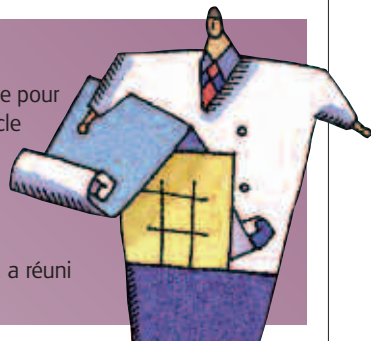
Le e-commerce croît continuellement. Aujourd'hui, il représente 30 milliards d'euros de chiffre d'affaires et on lui prédit une part de 20% du commerce de détail en 2020. Mais commerce et e-commerce pourraient d'ici là entrer en synergie pour former un nouveau genre : le "commerce connecté".

## Anticiper une nouvelle géographie du commerce ?

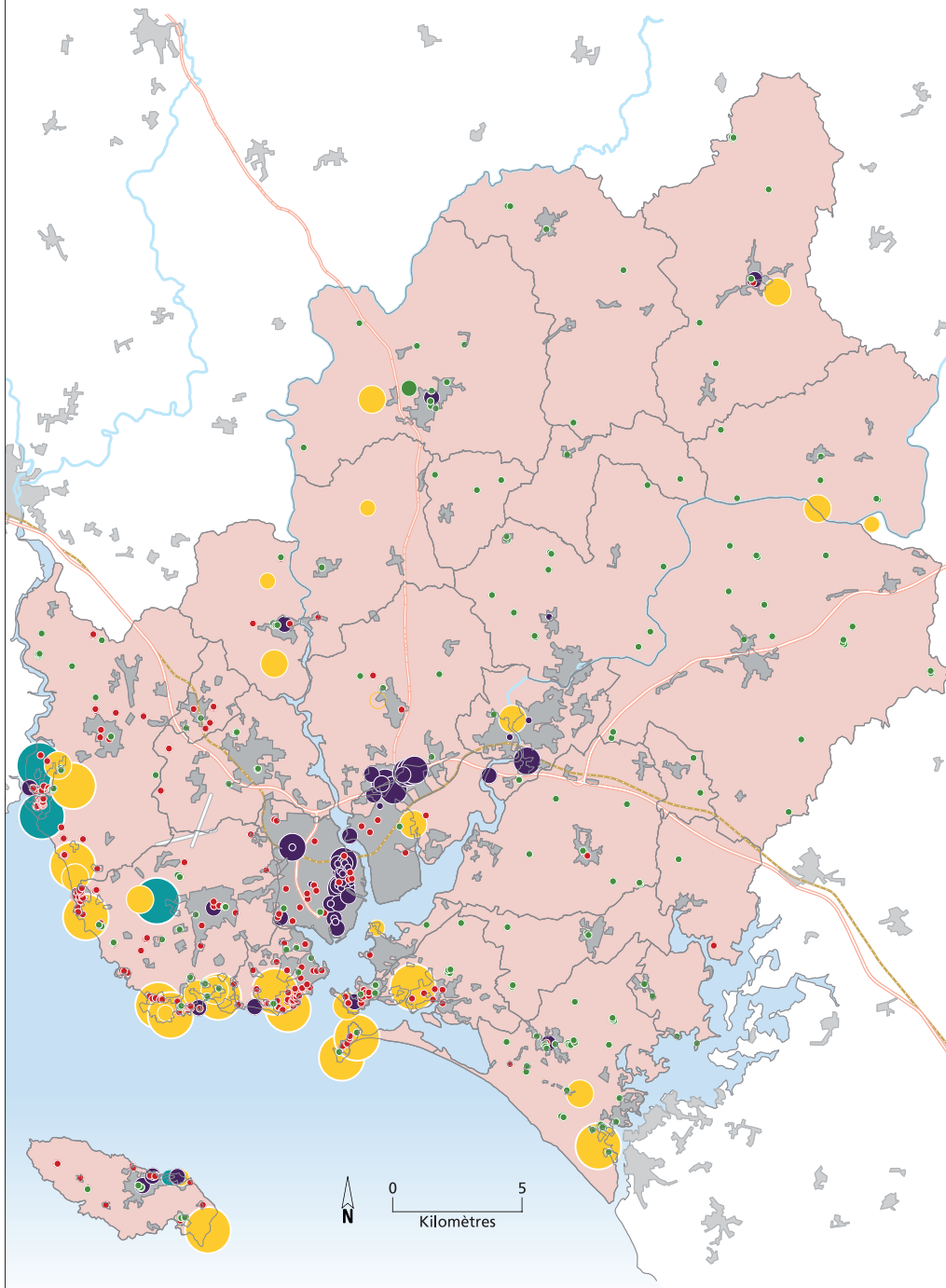
"Le commerce est en train de changer dans ses fondamentaux d'implantations et de rapport à l'espace". De nouvelles proximités sont en cours de définition. Mais ce retour à la proximité n'aura rien à voir avec la "Place du village" d'antan. Le commerce se localisera là où se trouve la population. Il s'agit d'un commerce de proximité de type périurbain, dont le drive est une première manifestation. Dans le développement du modèle serviciel, des enseignes pourront mettre à dispositions des agences, avec des conseillers et des espaces de démonstration, sur des lieux privilégiés de rencontre avec les consommateurs qu'elles ciblent.

## Les quatre conférences

Rencontres-débat et conférences étaient organisées par le Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale (SMSCot) du Pays de Lorient. L'article reprend les principaux enseignements des conférences de : **Pascal Madry**, Directeur de Procos et de l'Institut pour la Ville et le Commerce, **Philippe Moati**, Professeur d'économie, coprésident de l'Observatoire Société et Consommation, **David Mangin**, Architecte urbaniste (SEURA). La quatrième rencontre-débats, consacrée à la régulation du commerce, a réuni des élus locaux de Quimper, Brest, Rennes et Lorient.



## Tourisme : l'hébergement marchand au Pays de Lorient



### Type d'hébergement marchand

Sources : DDE56 - 2008

- campings
- gîtes et chambres d'hôtes
- hôtels et auberges de jeunesse
- locations
- villages, centres et résidences de vacances

### Nombre de chambres ou d'emplacements

Sources : DDE56 - 2008

- plus de 150
- de 50 à 150
- de 10 à 50
- moins de 10

### Pourcentage de la capacité de chaque type d'hébergement marchand du Pays de Lorient

Sources : DDE56 - 2008

