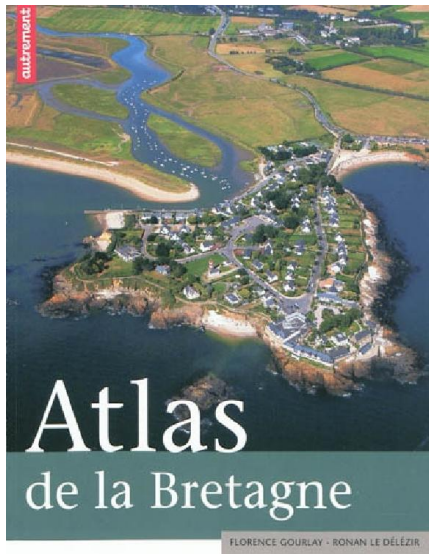


Café Géographiques de Rennes, 16 novembre 2011



Les cafés géo reçoivent aujourd'hui les auteurs de l'Atlas de la Bretagne, aux éditions Autrement. Ils nous proposent deux réflexions sur des thèmes transversaux à leur ouvrage. Florence Gourlay s'interroge sur l'inscription de la Bretagne dans la mondialisation, et Ronan le Délezir se livre à un exercice de prospective rétroactive, en parlant depuis 2030, horizon où la Bretagne vit à l'heure du développement durable.

### **La mondialisation et les territoires bretons (Florence Gourlay)**

Qu'est-ce que la mondialisation ? Quelles réalités pour un terme si souvent utilisé ? Ce sont trois dimensions qui interagissent. Sur le temps long de l'histoire tout d'abord, il s'agit de l'expression d'une dynamique d'interaction politique entre les différents espaces mondiaux. La deuxième dimension est cette dynamique du capitalisme

libéral qui depuis une quarantaine d'année accentue les échanges avec une logique de marchandisation de plus en plus prégnante. La troisième dimension, c'est l'intégration par les sociétés de l'unité planétaire, une prise de conscience de la finitude du monde, intériorisée par les individus et les sociétés. Le développement durable s'inscrit dans ce contexte : il s'agit d'une prise de conscience d'enjeux globaux articulés avec des enjeux locaux.

Dans ce contexte, tous les territoires sont intégrés dans des logiques mondialisées. La Bretagne, comme les autres, fait partie du marché des lieux, selon l'expression d'Olivier Dollfuss. Chaque territoire est évalué par rapport aux autres, il rentre dans un champ de concurrence. Cela s'articule avec la notion d'attractivité et de compétitivité territoriale. Comment les territoires bretons se positionnent dans ce marché, soit volontairement, soit par défaut ? Les situations sont très différentes, surtout entre les métropoles organisées et les territoires ruraux.

La Bretagne occupe une place paradoxale dans cette mondialisation. Le positionnement géographique objectif la situe sur une façade atlantique européenne parmi les plus fréquentées aux mondes (le transport maritime augmente de 5 à 6 % par an), mais sans en capter les flux. La Bretagne regarde passer la mondialisation le long du rail d'Ouessant, mais elle n'est pas au centre décisionnel de ces logiques économiques. L'histoire politique et la géographie économique ont placé la Bretagne dans une situation périphérique. Il s'agit d'un discours souvent utilisé dans les discours régionaux, mais c'est une construction historique car la Bretagne faisait partie, au XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> S, des régions les plus riches de France.

Dans ce marché des lieux, la Bretagne jouit cependant d'un avantage comparatif car elle est bien identifiée. Il ne s'agit pas ici de définir l'identité bretonne, mais de remarquer que cette identité fait vivre une dynamique territoriale. Elle peut s'appuyer pour cela sur la « diaspora » bretonne, sur des réseaux d'individus se revendiquant bretons à l'étranger, réseau estimé à 5 millions de personnes. Cette diaspora fait vivre une certaine idée du territoire breton au-delà des frontières. La Bretagne a plutôt bonne presse et elle fait vendre : les nombreux produits estampillés « Breizh » ont le vent en poupe : Breizh Cola, Bières, Marques vestimentaires. Ce sont des éléments d'affirmation identitaire qui suggèrent un sentiment d'appartenance à une région et qui participent à son rayonnement.

La Bretagne est-elle réellement moins exposée aux aléas de la mondialisation que d'autres régions ? L'importance de l'agriculture et de l'emploi public fait qu'elle est moins fragilisée

par les délocalisations industrielles. Sa structure économique la protégerait ainsi *a priori*, mais l'INSEE estime aujourd'hui qu'un tiers des emplois en Bretagne sont délocalisables. Dans le secteur privé, 600 entreprises bretonnes, 30 000 actifs sont contrôlés par des capitaux étrangers. Un quart de ces IDE sont issus de l'Union européenne, un quart provient des Etats-Unis. Selon les secteurs et selon les territoires, cette dépendance est très fluctuante. L'informatique, les télécommunications, sont par exemple très dépendants des investissements étrangers (et par conséquent la structure économique de certaines villes comme Rennes ou Lannion).

Certaines entreprises bretonnes ont aussi des stratégies globalisées : le groupe Doux par exemple, qui gère les lieux de production, de transformation, de commercialisation selon une logique internationale. Dans la construction navale civile ou militaire, de nombreuses entreprises sont dans des logiques de déterritorialisation : à Lorient, les Chantiers de la Perrière étaient une entreprise locales, fondée en 1937 par un patron lorientais. Rachetés par le groupe nantais Leroux et Lotz en 1989, les chantiers passent à l'échelle régionale. Eux-mêmes rachetés par Alstom fin 1990s, les chantiers intègrent une stratégie nationale ; Aujourd'hui, STX Shipping contrôle ce chantier naval depuis la Corées du Sud. En 60 ans, on est passé d'une entreprise locale, territorialisée avec un rapport spécial au territoire, à une distorsion géographique très grande entre le lieu de décision et le lieu de production.

Cela amène à parler de la notion de dépendance et d'autonomie du tissu économique régional. D'un côté, on a des grands groupes bretons (Armor Lux, Bolloré, etc.) qui donnent une impression d'ancrage territorial, de même que des grandes structures coopératives régionales. La composition du tissu économique compte plus d'emplois dans la construction, l'agroalimentaire, la restauration, le commerce, qui sont moins soumis aux pressions extérieures. Mais 40% des emplois bretons sont dépendants d'un centre extérieur à la région (la moyenne des régions françaises est 44%). Le poids de l'emploi public est aussi important. La dépendance à l'Etat et aux décisions gouvernementales est donc très forte ; dans un contexte de mise en retrait des politiques publiques, c'est un élément important de fragilisation de la Bretagne.

En Bretagne comme ailleurs, la mondialisation passe aussi par le développement durable. Le développement durable est en effet une forme de glocalisation. C'est une articulation d'enjeux globaux au niveau du territoire. On a des aptitudes de développement local, des habitudes de fonctionner en réseau, voire en lobby, qui poussent au développement durable. Les énergies renouvelables s'affirment par exemple, avec l'expérimentation du parc éolien à Paimpol. L'émergence de nouveaux modes de consommation et d'habiter, notamment les circuits courts autour des grandes villes, revendiquent un certain localisme, mais ils sont également l'expression d'un courant mondial.

Il y a donc nécessité pour la Bretagne de mettre en place un projet territorial autour d'un développement durable, mais pris pour ce qu'il est, c'est-à-dire un modèle alternatif au développement actuel. Aujourd'hui, le développement durable est un trait du marketing territorial. La Marque « Bretagne » ne signifie par pour autant un projet de territoire partagé.

### **La Bretagne en 2030 à l'heure du développement durable (Ronan Le Délézir)**

Dans l'Atlas, on se situe entre les universitaires analytiques et une force de proposition pour un nouveau modèle. Comme le disait Florence sur la marque Bretagne, il faut faire attention à l'instrumentalisation de la Bretagne. Sorti de Rennes, tout le monde est « carrefour de la Bretagne ».

*« L'avenir ne se prévoit pas, il se prépare »*, Antoine de Saint Exupéry.

Comme il y des étudiants dans la salle, je vais imaginer la région Bretagne pour eux. Dans 20 ans, vous aurez 40 ans, vous serez propriétaire de votre premier logement. Je me situe donc dans le cas d'un couple de Bretons qui revient travailler en Bretagne avec ses deux jeunes

enfants. Ils découvrent un Bretagne belle : eau pure, paysage remarquable. Une Bretagne jeune : la population a rajeuni. En 2011, la Bretagne vieillissait, en dehors de l'agglomération rennaise. La tendance s'est inversée, notamment grâce au maintien des jeunes actifs bien formés sur le territoire, jeunes actifs qui avant s'exportaient une fois formés.

Sur le plan politique, la Bretagne a incorporé la Loire-Atlantique suite à un référendum en 2015, après plus de 70 ans de débat. Les départements n'existent plus. L'intercommunalité est devenue totale. En 2011, on avait plus 120 intercommunalités, dont certaines à trois communes. Aujourd'hui, le territoire est organisé en 21 pays, l'intercommunalité est devenue force de proposition.

Mais quel projet de développement pour la Bretagne dans cette nouvelle région ? La région a connu des mutations profondes sur le plan économique. On a renforcé les grands pôles d'excellence régionaux. L'ostréiculteur, après 10 ans de vaches maigres, a pu trouver une huître de substitution, et complète ses revenus par des parts d'action dans les éoliennes sur son littoral. La Bretagne s'est tournée vers la mer. Elle a un port d'envergure internationale à Brest, et les porte-conteneurs déchargent en Bretagne.

Des facteurs innovants ont permis cette évolution : la ligne à grande vitesse se double de trains régionaux très efficaces. Quimper Brest se fait en 20 minutes tous les quarts d'heure, donc aucun souci de mobilité. L'aéroport Notre-Dame-des-Landes, qui avait symbolisé l'échec de la coalition gauche-écologistes aux présidentielles de 2012, est l'aéroport régional. La Bretagne est aussi mangeuse de parts de marché. L'échelon national est dépassé, la région est stratège avec un budget multiplié par 20 depuis 2012. En matière économique, nous sommes dans une économie cognitive, on a rapproché les producteurs avec des coopératives et des démarches locales. On a un rapprochement entre les laboratoires et les chercheurs. L'université de Bretagne (Rennes, Nantes, Brest réunis) dont la présidence se situe à Pontivy, se situe deuxième après Harvard dans le classement de Shanghai.

L'aménagement du territoire ? Dans les années 90, on prônait l'égalitarisme territorial. C'est fait, Guingamp est devenu le premier pôle énergétique de la région. La coopération est harmonieuse entre les métropoles et les villes moyennes : nous sommes dans un polycentrisme maillé. Rennes n'est plus une métropole qui pique tout à la Bretagne, les liens sont retissés. La Bretagne est moins littoralisée, plus urbaine. Elle est mangeuse d'espace, mais le modèle rennais de la ZAC de la Courrouze est un modèle fabuleux pour la commune de Ploumadel. On est passé de 5 logements à l'hectare à 50 logements à l'hectare en moyenne dans l'ensemble des communes bretonnes.

Sur le plan environnemental et culturel, la Bretagne a mis en œuvre de nombreux plans et chartes, il n'y a plus d'algues vertes sur les plages. Les ingénieurs bretons ont trouvé des maisons sur pilotis pour parer à la submersion marine du fait du réchauffement climatique. Le territoire n'est plus un produit comme un autre, ce n'est pas un acte de consommation. La région a son identité, qui n'est pas que du marketing, puisque la Bretagne est devenue une langue obligatoire à l'école primaire.

Cette évolution n'a pas été sans heurts. On est toujours dans les Trente Piteuses qui durent depuis 2008. Les 300 000 nouveaux habitants nécessitent de trouver des espaces pour les loger. Le littoral, c'est plus possible. La ville archipel (Rennes) ne peut pas s'étendre jusque dans les Cotes D'Armor ! Mais la Bretagne a su construire son développement équilibré. Une nouvelle façon d'appréhender l'action publique, basée sur le bon sens (ancêtre du développement durable : les haies bocagères peuvent servir à se chauffer !) est en place. Le modèle agricole breton a évolué, un nouveau modèle est en place basé sur des exploitations moyennes de 30 ha en moyenne, organisé autour de coopératives.

On a su favoriser un aménagement du territoire solidaire dans l'espace et dans le temps, on a anticipé les changements pour mieux se préparer à l'avenir. Bref, on a construit un territoire où l'homme et son milieu se sont réconciliés, et on s'en félicite.

## Questions/réponses

**L'enclavement est une thématique récurrente en Bretagne, mais c'est une région plutôt bien desservie. La Bretagne est-elle vraiment une région enclavée ?**

**Ronan Le Délézir** : J'ai du faire récemment une transversale entre Lorient et Guingamp. Les départementales sont des chemins ruraux, c'est extraordinaire. Si je veux aller à Paris aujourd'hui, je ne peux pas partir le matin même du Morbihan. On est obligé de passer par Rennes d'abord. On a raté le coche de beaucoup de choses, notamment du trafic maritime. On reste une péninsule. A Rennes, on est dans la banlieue de Paris. Ailleurs, on en est très loin. En dehors des deux métropoles qui veulent fonctionner entre elles, la Bretagne est isolée. Dans certaines études, la Bretagne est oubliée car il n'y a pas de pôles métropolitains suffisants. Le modèle dominant est le pôle métropolitain ; Brest s'en sent très loin. Passer par la rocade de Rennes où il y a des feux rouges pour aller à Paris, c'est tout de même étonnant. Tous les chemins mènent à Rennes.

**Florence Gourlay** : Il y a des situations très différentes entre les territoires. Il est vrai le discours sur l'enclavement est aussi un moyen d'obtenir des investissements, donc on a intérêt parfois à rester enclavés. En parallèle, on voit qu'on a une croissance démographique forte. Etre une péninsule peut aussi être un atout, ça peut séduire un certain type de population qui recherche une qualité de vie. De là à dire que l'enclavement est un facteur d'attractivité, c'est aller très loin, mais ça peut jouer.

**Quelle pourrait être la place des îles en 2030 ?**

**Ronan le Délézir** : L'enjeu principal est de garder les jeunes. La loi littoral, qui est plutôt une très bonne chose, a développé tellement de jurisprudence que plus personne n'ose rien faire. L'enjeu, c'est d'attirer des cadres supérieurs, mais cela nécessite du numérique à très haut débit et de l'immobilier de bureau. Les plus de trentenaires qui arrivent en Bretagne sollicitent essentiellement les villes de 5 000 à 10 000 habitants, à condition qu'elles soient bien dotées en service : crèche, petite enfance, culture. La Bretagne est apte de proposer certaines choses à ces actifs là, et les îles également.

**Dans votre présentation, la région Bretagne semble le lieu de la mondialisation heureuse. La concurrence est douce, les activités sont localisées etc. Mais il y a aussi des combats, comme celui des producteurs laitiers. Qu'en pensez-vous ?**

**Florence Gourlay** : Attention, la Bretagne n'est pas un isolat à côté des logiques mondiales. Elle est intégrée aux logiques économiques contemporaines. L'exemple de Doux montre par exemple que les grands groupes peuvent imposer des exigences drastiques aux producteurs. A Lorient, le changement statut de la DCN, le statut des dockers, etc. sont autant de combats qui ont fortement marqué la ville. On n'est pas plus préservés que les autres, la Bretagne est aussi l'expression des rapports de force violents de l'économie contemporaine. Dans l'Atlas, on recense les conflits marquants en Bretagne, les grandes grèves ou les conflits environnementaux. Mais on constate aussi l'ambition des acteurs locaux, le potentiel qu'il y a à réagir aux évolutions par une mobilisation des réseaux. On pourrait parler d'ambiance territoriale propre à l'émergence de mouvements collectifs plus réflexifs que contestataires. Cette dynamique collective cherche plus à trouver de nouveaux modèles, à s'adapter, à s'inscrire dans la globalité.

**Ronan Le Délézir** : Dans les années 1970, volonté de faire une centrale nucléaire. Tout le monde mobilisé, avec un drapeau breton alors qu'on n'est pas bretonnant. 30 ans plus tard, le Peuple des Dunes s'oppose à Lafarge dans l'exploitation des bancs de sable. On met en avant

les petits pêcheurs, l'approche locale. On voit que certaines luttes reviennent. Le mouvement de Plogoff, par exemple, était contre le parc marin tout comme il était contre la centrale nucléaire. Mais c'est surtout le local qui revendique le droit de choisir sa destinée. Autre exemple, les caramels au beurre salé de Quiberon achetés par des japonais. Ils n'ont pas délocalisé car ils ne vendent pas du caramel, ils vendent du « made in breizh ». A 5 euros le caramel mou breton contre 50 centimes le caramel japonais, il vaut mieux continuer à vendre du produit local. Le coût du transport ne compte presque pas dans le prix. C'est le local qui émerge, c'est cela qu'il faut mettre en avant, au-delà des différences politiques.