

Bretagne, la forte identité d'un « Finistère » attractif

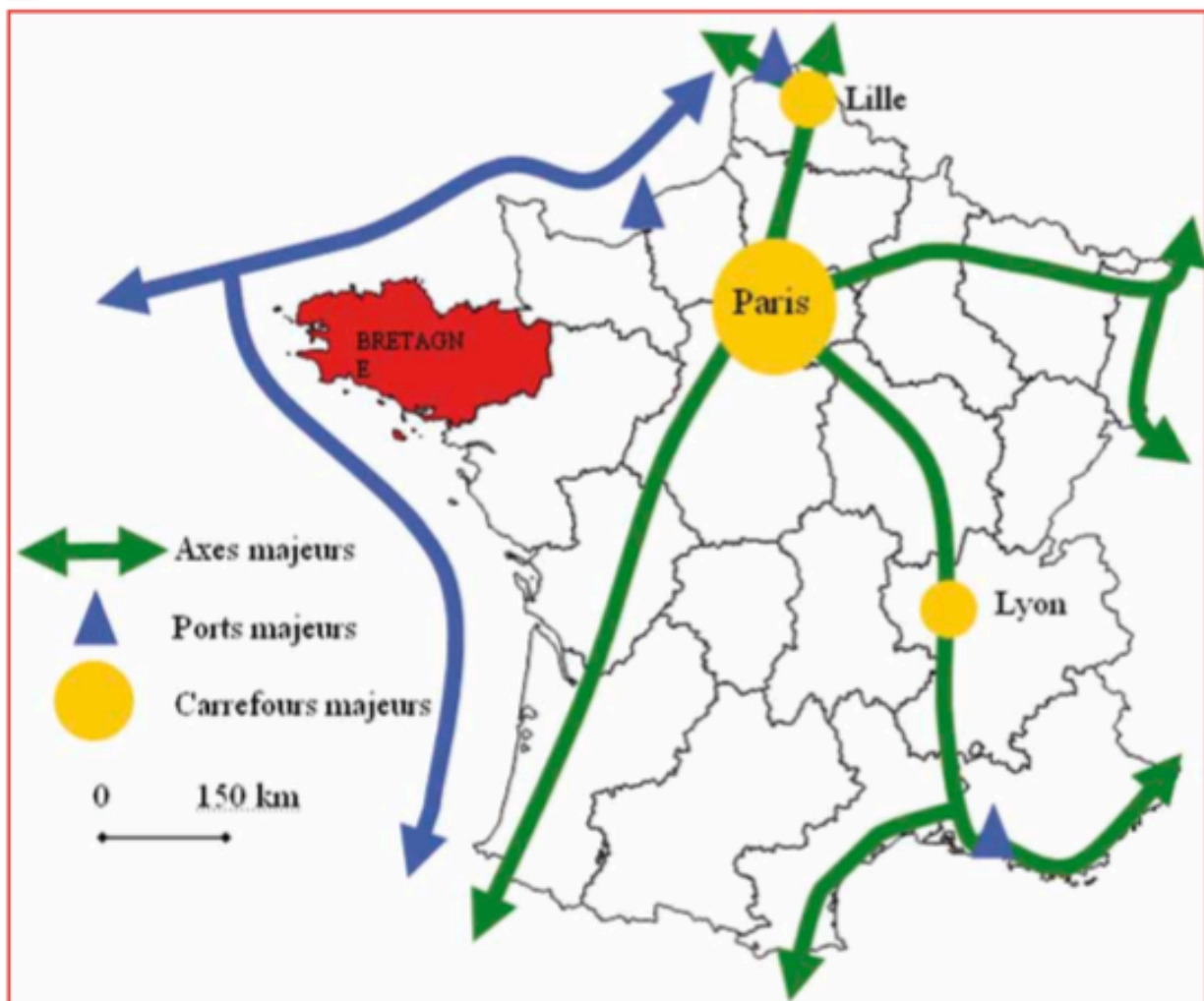
À la fois moyenne en superficie (27 000 km²) et en population (3.2 millions habitants), la Bretagne se singularise par son littoral long de plus de 2 700 km, sa situation excentrée et son identité forte marquée par l'histoire et l'empreinte de rivalités (Rennes – Nantes, aujourd'hui extérieure).

Son caractère la fois terrien et maritime se retrouve dans les activités majeures, l'agriculture et la pêche, toujours en mutation, ou récentes comme le tourisme. Longtemps répulsive, la Bretagne est devenue une région attractive, pour ses villes et son littoral.

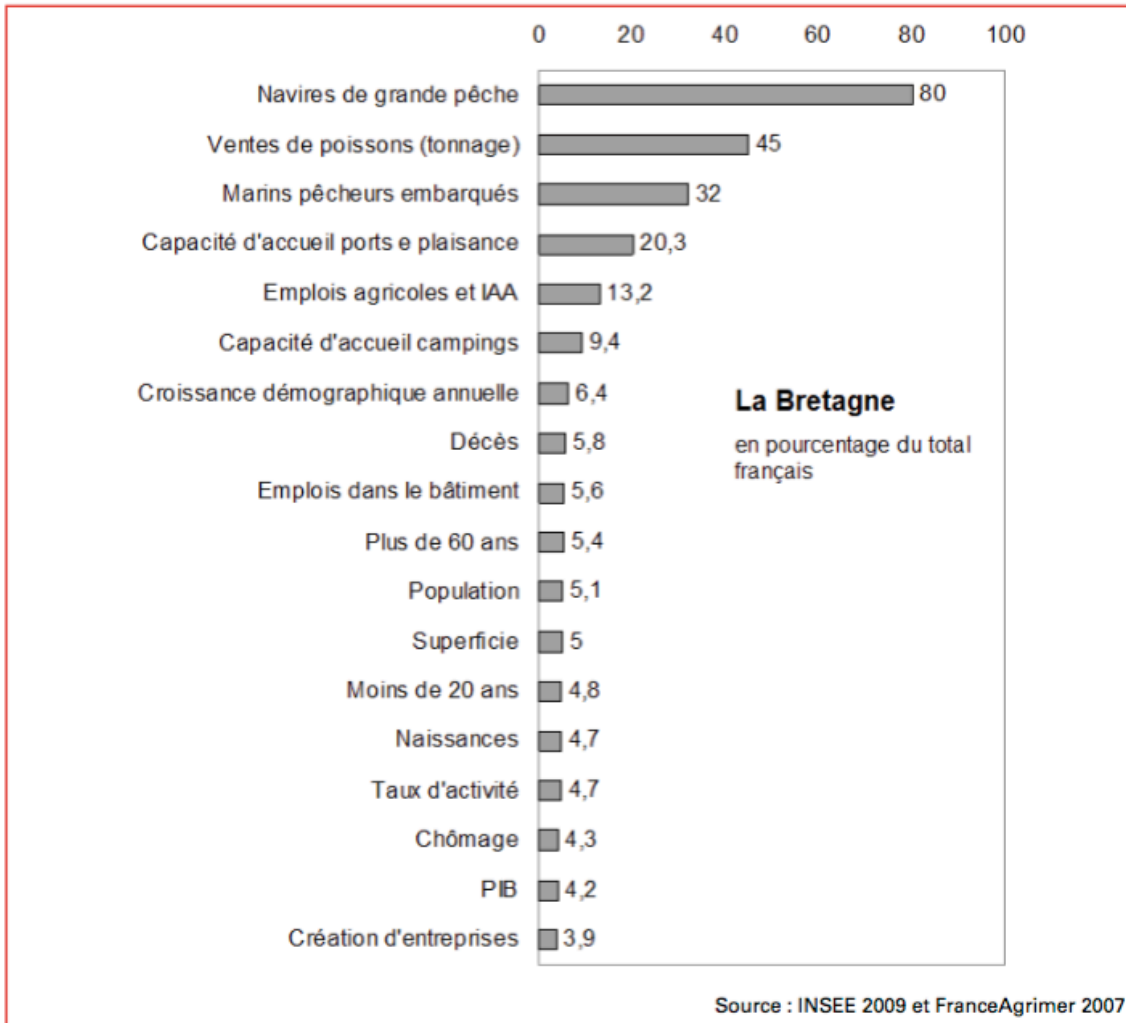
1. Pourquoi qualifie-t-on la Bretagne de « Finistère » ?
2. Quelles sont les activités dominantes de cette région ?
3. Dégagez les caractéristiques de l'identité bretonne et montrez sa vitalité .
4. Sur quelles populations s'exerce l'attraction de la Bretagne ?

Finistère	activités dominantes	l'identité bretonne	l'attraction de la Bretagne

1 La Bretagne, un Finistère



2 La Bretagne, un profil économique spécifique



3 Une puissante identité bretonne

La Bretagne contemporaine se compose des anciennes provinces de la péninsule armoricaine que l'on retrouve dans la délimitation des départements : les pays de Léon et de Cornouaille pour le Finistère ou le pays de Penthièvre pour les Côtes-d'Armor. D'anciens territoires bretons sont situés hors de la région actuelle, en particulier le département de la Loire-Atlantique et sa préfecture Nantes. Illogique d'un point de vue historique, cette partition régionale a cependant permis d'atténuer les rivalités métropolitaines avec Rennes.

La « celtitude » est revendiquée depuis des décennies : réseau des écoles « diwan », dispensant un enseignement en langue bretonne, festivals celtiques de Lorient rassemblant les Celtes d'Europe. L'enracinement religieux se manifeste dans les nombreux « pardons » (pèlerinages). La culture bretonne participe surtout d'une image valorisée par l'activité touristique, avec un impact économique non négligeable (produits alimentaires à labels bretons).

V. Adoumie (dir.), *Les régions françaises*, Hachette Supérieur, 2010.

5 Le drapeau breton, identifiant territorial pour les voitures

Le logo régional depuis 2005 représente la Bretagne par une hermine stylisée verte, couleur symbolisant la terre (*argoad*) sur fond bleu symbolisant la mer (*armor*).

En 2009, sous la pression d'élus bretons, le gouvernement accepte finalement le drapeau breton *Gwen ha du* comme identifiant territorial des plaques d'immatriculation. Il doit être accompagné du numéro de l'un des quatre départements de la Bretagne administrative (22, 29, 35, 56). Cet identifiant n'est pas lié au domicile.



Une Bretagne, trois espaces : Rennes, le littoral et l'intérieur

L'espace régional breton offre un contraste entre d'un côté le littoral et la partie orientale attractifs, urbanisés, bien desservis et de l'autre l'intérieur, agricole et rural, transformé par le « modèle breton » mais inégalement productif.

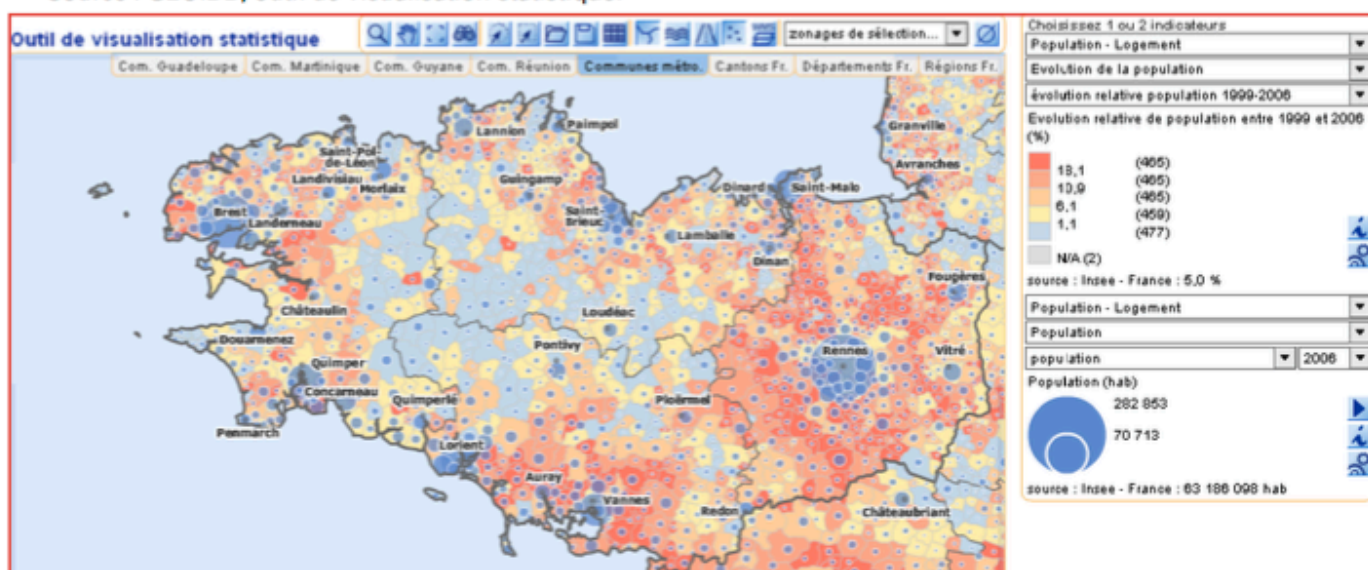
Rennes, dynamique et mieux reliée aux métropoles extérieures et Paris, exerce une pression urbaine forte sur l'Ille-et-Vilaine mais son influence reste limitée vers l'Ouest. Malgré une situation stratégique sur la route majeure du Nord-Ouest européen, l'ouverture maritime de la région est bien modeste.

1. Présentez les « dynamiques rennaises » et leurs effets sur l'espace régional
2. Comment se manifeste l'opposition littoral/ intérieur ?
3. En quoi l'ouverture extérieure régionale est-elle déséquilibrée ?

les dynamiques	l'opposition littoral/ intérieur	l'ouverture extérieure régionale

6 Rennes, le littoral et l'intérieur : de forts contrastes démographiques

Source : GEOIDD, outil de visualisation statistique.



7 Rennes et la Bretagne

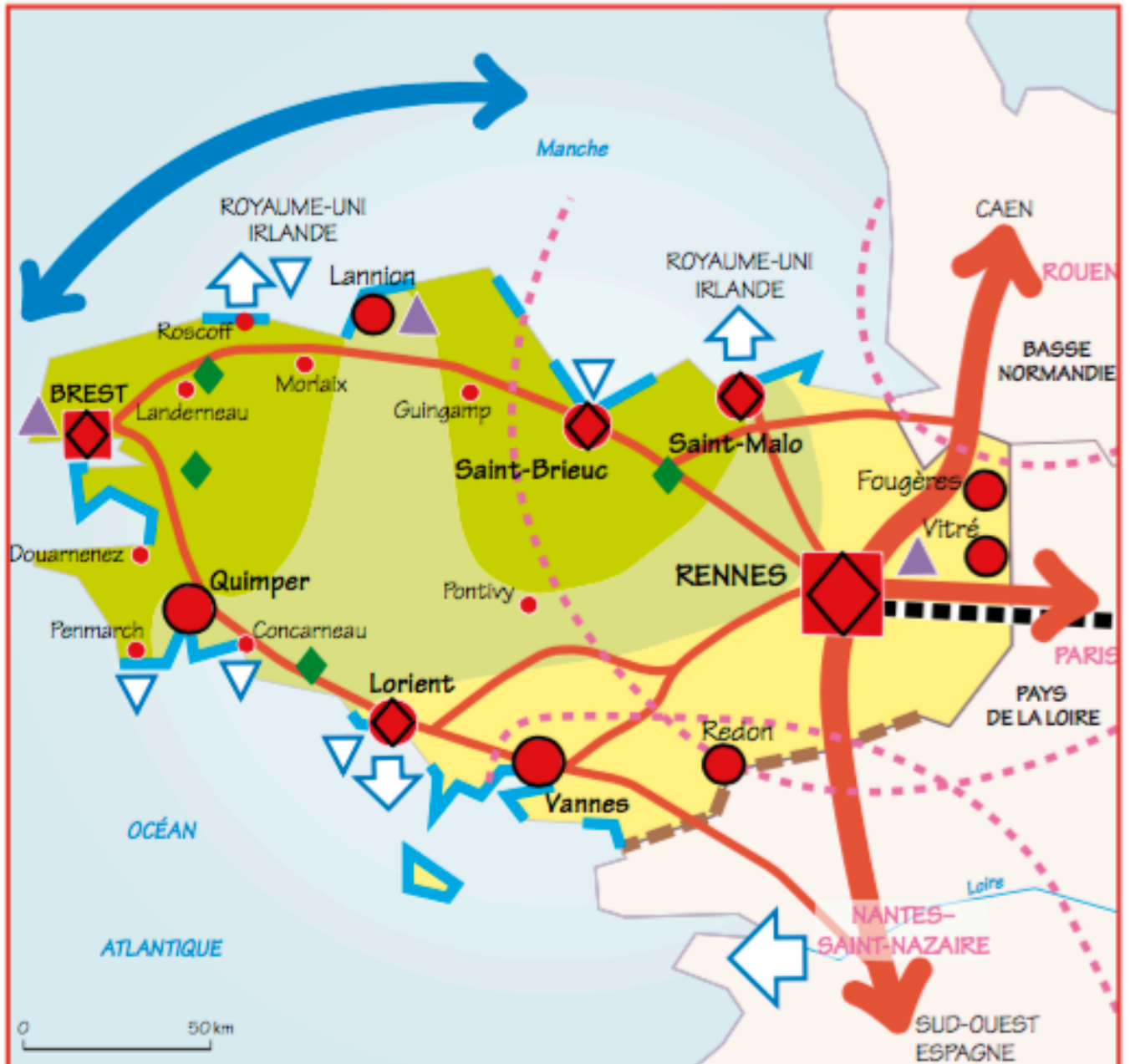
Les dynamiques contemporaines profitent d'abord à Rennes et l'est de la Région. L'accélération de la croissance démographique place Rennes en tête des villes bretonnes (après Vannes, ville moyenne à forte attraction résidentielle). Et l'emploi augmente plus vite que la population !

La dynamique métropolitaine renforce le tertiaire, elle stimule l'industrie, le « pays de Rennes » concentrant 40 % des emplois liés à l'implantation de nouveaux établissements en Bretagne. C'est le bénéfice, jugé trop élevé par les Bretons de l'Ouest de la politique de déconcentration et de métropolisation (dynamique recherche-développement, accueil et stratégies d'entreprises de haute technologie)

Rennes joue-t-il pour autant un rôle d'entraînement pour toute la Bretagne ? Malgré l'amélioration des liaisons, elle reste « distante » de villes de Bretagne occidentale par ailleurs jalouse de leur autonomie. Brest dépend de Paris pour la Marine, s'intéresse à son hinterland (université, recherche, institut de valorisation des produits agricoles) à ses liaisons régionales et interrégionales (aéroport), des villes moyennes littorales Saint-Brieuc, Quimper, Vannes tentent d'affermir leur rôle de centre régional.

J.-C. Boyer (coll.), *La France des 26 régions*, Colin, 2005.

8 L'organisation de l'espace de la région Bretagne

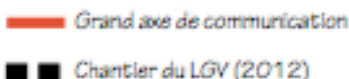


Pôles urbains et réseaux

Un semis urbain dense

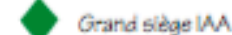


Des réseaux de communication à renforcer

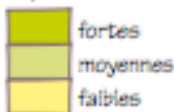


Des espaces régionaux d'une grande diversité

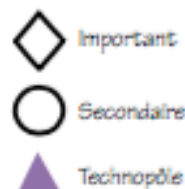
Le « modèle agricole breton »



Exploitation dégageant des productions :



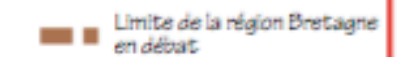
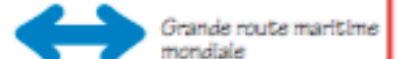
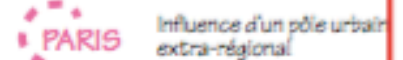
Les pôles industriels



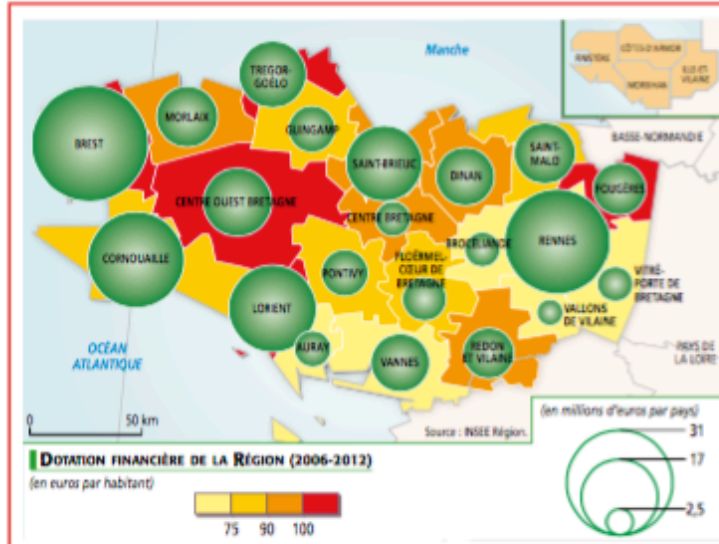
Les activités littorales



Un espace encore périphérique



13 Les pays, des territoires de vie relais pour la politique régionale



Le découpage géographique des 21 Pays bretons ne doit rien au hasard.

Il est le résultat des habitudes de travail des acteurs locaux mais aussi du sentiment d'appartenance des habitants à un territoire qui a du sens pour eux dans leur vie quotidienne.

276 millions d'euros : c'est le montant que la Région s'est engagée à apporter aux territoires par l'intermédiaire des Contrats de Pays 2006-2012. Dans un souci d'équité, cette dotation est répartie entre les 21 Pays en tenant compte des différentes dynamiques de développement et des niveaux de richesse des territoires.

Source : site du Conseil régional.

14 L'État lance un plan de lutte contre les « marées vertes » en Bretagne

Certaines années les volumes ramassés atteignent les 70 000 mètres cubes. Ce phénomène s'est manifesté de manière spécialement prononcée à l'été 2009, notamment dans les Côtes-d'Armor, et a fait l'objet d'un écho médiatique à la suite du décès d'un cheval et du malaise de son cavalier, à proximité de la plage de Saint-Michel-en-Grève, près de Lannion. Dans ce plan qui vise à réduire en 4 ans (2010 – 2014), 40 % des flux d'azote, cinq axes sont à développer :

- 1) Améliorer les connaissances par la création d'un groupement de recherche.
- 2) Assurer la sécurité sanitaire des personnes et la salubrité du littoral.

3) Accompagner les collectivités dans la collecte et le traitement des algues vertes.

4) Réduire les flux de nutriments provenant des installations de traitement des eaux usées domestiques et industrielles.

5) Donner à l'agriculture les moyens d'un développement durable.

La gouvernance du plan Algues vertes sera assurée par un comité de pilotage présidé par le préfet de région de Bretagne, l'agence de l'eau Loire Bretagne... Il s'appuiera sur un comité consultatif associant tous les acteurs concernés (agriculteurs, collectivités locales, IAA) et sur un comité scientifique.

Plan de lutte contre les algues vertes, février 2010.

Une insertion dans l'espace national et européen à l'ombre de Paris

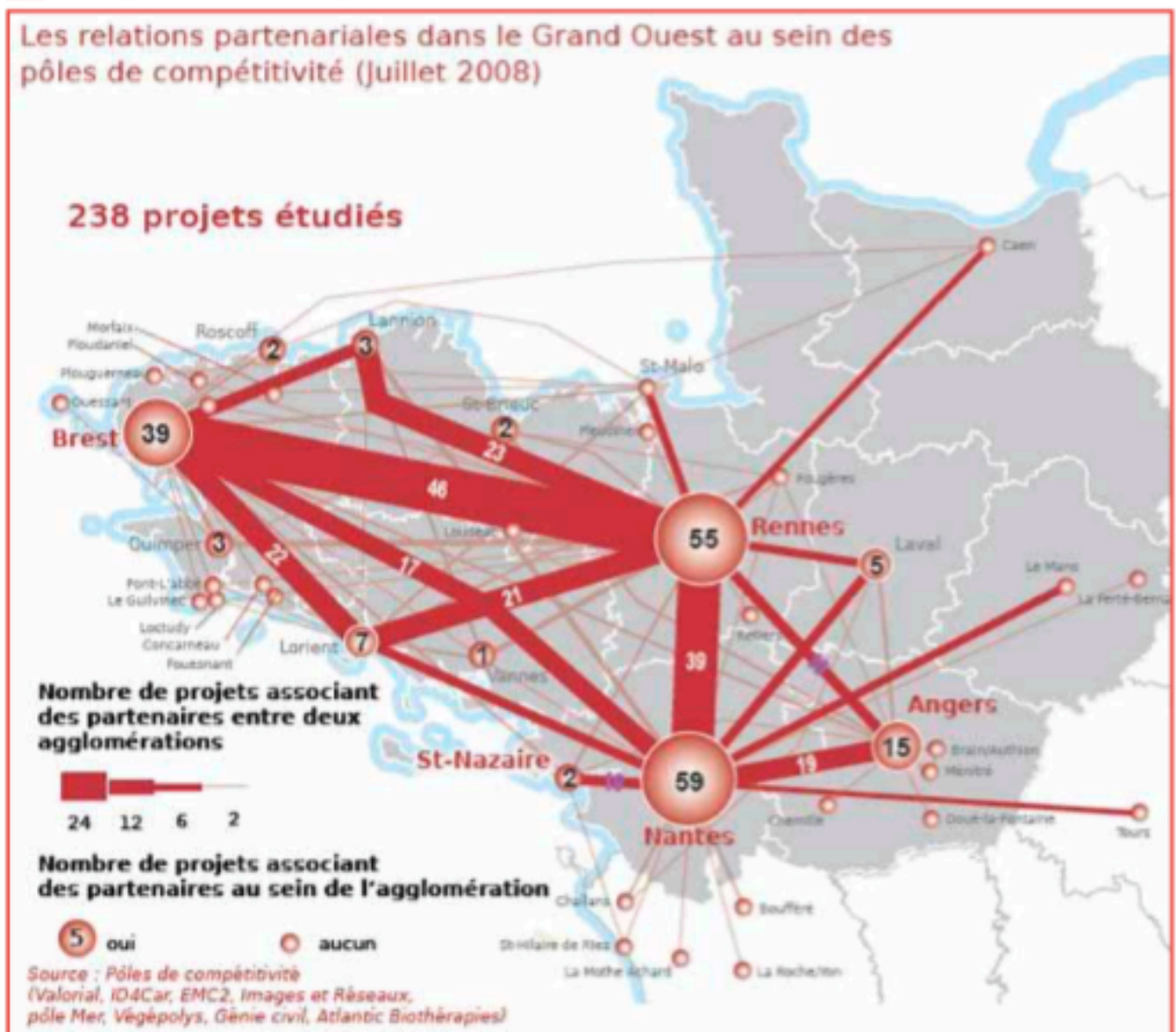
Longtemps excentrée, la Bretagne, pour aborder les enjeux actuels, se lance dans des politiques de développement et de coopération, dans des espaces à différentes échelles. Les relations entre les métropoles et les territoires de l'Ouest français se renforcent dans différents domaines.

L'agriculture bretonne voit avec inquiétude ses relations avec l'Union européenne se redéfinir tandis que se poursuit une timide coopération interrégionale atlantique. Certains ports bretons tentent enfin de s'insérer dans la circulation maritime et de développer des activités porteuses.

1. Comment la Bretagne s'insère-t-elle dans le Grand-Ouest français (20) ?
2. Définissez les relations entre la Bretagne et l'Union européenne (21, 22) ?
3. Comment les ports bretons pourraient-ils se développer (23) ?

Insertion dans le grand ouest	Relations avec l'UE	Développement possible des ports

20 Des pôles de compétitivité bretons en réseau



21 Le modèle agricole breton remis en cause

Sans être totalement rejeté, le modèle intensif breton a dû être amendé. L'avenir exige donc des arbitrages entre plusieurs nécessités : celle de conserver l'agriculture moderne compétitive en diversifiant les productions et celle de respecter, voire de restaurer l'environnement. Conserver une agriculture compétitive au niveau mondial qui permette également d'assurer un revenu satisfaisant pour les agriculteurs implique que les aides de la PAC prennent de nouvelles formes. Certes, ces questions ne concernent pas que la Bretagne, mais l'importance qu'y a prise l'agriculture rend cette question vitale. Par exemple la décision euro-

péenne de supprimer en 2015 les quotas laitiers – décision que la France a acceptée après s'y être longtemps opposée – inquiète les agriculteurs bretons qui souhaitent conserver une régularisation du secteur. Cette inquiétude face au choix européen a mobilisé fortement les syndicalistes bretons du MODEF et de la confédération paysanne pendant l'été 2009. La prise en compte des enjeux environnementaux implique également de nouvelles façons de faire. Cette question est particulièrement aiguë dans les Côtes-d'Armor puisque la multiplication des élevages intensifs a favorisé la pollution.

Martine COCAUD, Université de Rennes 2.

22 La Bretagne dans l'Arc Atlantique

La commission Arc atlantique de l'Union européenne, créée en 1990, s'est fixé quatre priorités de coopération : les réseaux entre-preneurs et d'innovation trans-nationaux, la protection et la valorisation de l'environnement marin et côtier, l'accessibilité et les liaisons internes, le développement urbain et régional. La Bre-



tagne, région coordinatrice pour la France, est investie dans 3 groupes de travail : transports, pêche et recherche-innovation. Les subventions restent modestes : 158 millions d'euros pour la période 2007-2013, à répartir entre 27 régions de 5 pays de l'Union. C'est peu en regard du budget régional annuel breton de plus d'un milliard d'euros.

23 Sortir de l'atonie les ports bretons

Tant au sein de l'espace français que sur la façade atlantique, les ports bretons, aux arrières-pays limités, jouent un rôle bien mineur (2,25 % du tonnage national en 2006) et de 1994 à 2004, leur taux de croissance n'a pas excédé + 0,4 % par an. Le problème est bien réel d'autant plus que la Bretagne conserve une position stratégique dans l'organisation de la façade atlantique et des échanges qui s'y développent. Face à de tels constats, il est urgent de réagir en développant des activités de transformation (agroalimentaire, réparation navale, recyclage...) et en s'appuyant sur de multiples sites portuaires. De fait, le cabotage constitue un mode de transport très adapté à une stratégie régionale, en se substituant progressivement au transport routier qui sature les voies terrestres. Ces dynamiques sont timidement en cours sur la côte Nord où Brest, Roscoff, Le Légué, Saint-Malo jouent déjà cette carte dans le réseau EMDI (Espace Manche Développement Initiative) de cabotage et de coopération portuaire et plus à l'Ouest Douarnenez et Quimper.

Yves Lebahy, « Pour un projet régional fort en matière de transport maritime », *Bretagne : un autre littoral*, 2009.