Chapitre 6

Bretagne

Superficie (km²) : 27 208	PIB 2015 (milliards €) : 86,5
Densité (hab./km²) : 118	PIB/emploi 2015 (€) : 66 400
Population 2015 : 3 294 302	Taux de chômage 1er trim. 2016 (%) : 8,8
Population 1990 : 2 794 317	Capitale régionale : Rennes
Évolution de la pop. 1990-2015 (%) : + 18	Région inchangée

Dans la réforme territoriale régionale, la Bretagne est l'une des six Régions à ne pas connaître de modifications de ses limites administratives : elle conserve son organisation à quatre départements (Finistère, Morbihan, Côtes d'Armor, Ille et Vilaine) telle que l'avait institué en 1941 le régime de Vichy dans son maillage des préfectures de région. Aucune réforme territoriale n'est venue modifier par la suite ce dispositif : ni celle de 1956 créant les « circonscriptions d'action régionale », ni celle de 1972 instaurant les « régions de programme », pas plus que la dernière en date donc. Pourtant, nombreux sont ceux qui regrettent ce énième rendez-vous manqué avec l'histoire, qui aurait permis de « réunifier » Nantes et la Loire-Atlantique à la Bretagne dite « administrative », lui rendant son statut de Bretagne « historique », celle de la province d'Ancien Régime, s'inscrivant globalement dans les frontières de l'ancien duché de Bretagne, dont Nantes fut la capitale jusqu'à son rattachement au royaume de France en 1532. Nostalgie d'une époque glorieuse pour la Bretagne ? Réparation d'une injustice créée par les aléas de l'Histoire ? Réaction d'une population fière de son passé et de son identité ?

Sans doute, mais cette réforme territoriale ayant pour objectif de préparer le pays à affronter plus efficacement un avenir incertain, il ne saurait être question de se cantonner à des considérations identitaires et historiques aussi légitimes soient-elles. L'enjeu de ces débats est aussi et avant tout celui de la constitution d'un territoire régional économiquement compétitif, spatialement équilibré et bénéficiant du dynamisme de la métropole nantaise (600 000 habitants), de la vitalité du complexe industrialo-portuaire de la

Basse-Loire, et finalement de l'effet d'entraînement d'un des tout premiers départements français en terme de PIB, qui plus est charnière géographique de la Bretagne avec le Val-de-Loire et la Région Nouvelle-Aquitaine. Avec l'ajout du département de Loire-Atlantique, la Bretagne aurait atteint la population de l'Irlande.

Les populations ligérienne et bretonne semblent réclamer majoritairement cette « réunification » selon divers sondages. En 2014, une manifestation a mobilisé en ce sens 40 000 personnes à Nantes. Lors des élections régionales de 2015, une quasi-unanimité politique est apparue en Bretagne sur la question : 10 des 11 listes en lice se prononçaient pour une Région à cinq départements. D'ailleurs, dans les faits, ce rapprochement existe déjà par certains dispositifs, à l'image de la Cour d'appel de Rennes qui couvre les quatre départements de la Bretagne administrative et celui de la Loire-Atlantique. Après le rejet d'une fusion des deux Régions Bretagne et Pays-de-la-Loire, c'est finalement le *statu quo* qui l'a emporté, option peu satisfaisante qui donne à cette réforme territoriale un goût d'inachevé. Mécaniquement, elle fait de la Bretagne l'une des plus petites Régions de la France métropolitaine (11e rang sur 13) et l'une des moins performantes en termes de richesse produite (10e rang pour le PIB).

La Région Bretagne reste donc dans sa configuration administrative antérieure, bien identifiée spatialement : une péninsule pointée vers l'océan, silhouette massive à l'extrémité occidentale du territoire français. Son évocation appelle certaines images censées la définir : maritimité, ruralité, périphéricité, identité, etc. Elles cachent une réalité autrement plus complexe, qui s'exprime dans sa démographie contrastée, son organisation spatiale multipolaire, son économie diversifiée.

Démographie bretonne : une situation contrastée

Le XIXe siècle et la première moitié du XXe siècle ont forgé l'image d'une Bretagne très féconde, connaissant un exode rural marqué et un solde migratoire fortement négatif, dans le cadre d'une société réactionnaire, encadrée par un clergé influent et plutôt repliée sur elle-même. Ce tableau, au demeurant très réducteur, ne correspond en rien aux réalités d'aujourd'hui : la démographie bretonne s'est progressivement alignée sur celle de la population française. Et cette évolution démographique s'est accompagnée de mutations d'ordre sociologique et politique : la Bretagne s'affiche désormais comme une région plutôt marquée à gauche, ouverte sur le monde et soutenant avec constance le projet européen.

© Armand Colin – Toute reproduction non autorisée est un délit.

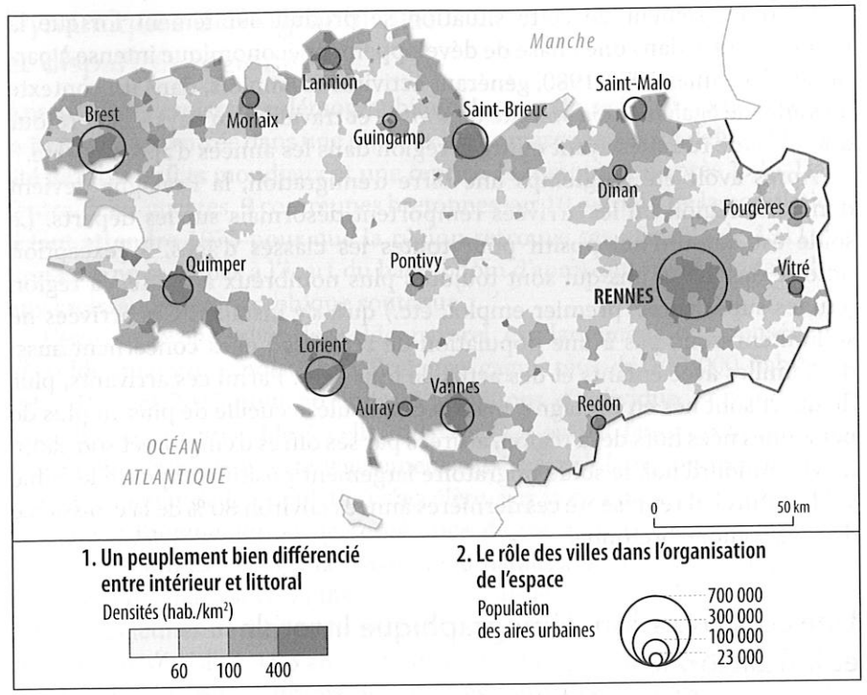

Figure 6.1 La répartition inégale de la population régionale

Périphéries et centralités bretonnes

Le territoire breton s'étend sur la partie occidentale du Massif armoricain, massif ancien qui s'étire vers l'est bien au-delà des limites administratives de la région. Il est fortement aplani par l'érosion : les Monts d'Arrée, à l'ouest, culminent à 387 mètres et n'en constituent pas moins la « montagne » des Bretons. Formant une péninsule pointée vers l'Atlantique, qui lui procure son climat océanique doux et humide, le territoire est profondément entaillé par les basses vallées des fleuves côtiers, envahies par la mer lors de la dernière transgression marine. Ces estuaires, nommés localement rias, abers ou avens, fragmentent et dessinent de nombreuses entités territoriales.

De cette géographie particulière, source d'isolement relatif, sont nés des « pays » bien individualisés économiquement et culturellement (pays bigouden, pays fouesnantais, etc.). Au fond de ces estuaires, à quelque distance de la mer, sont nées des villes portuaires longtemps animées par une économie de commerce et de cabotage (Quimper, Landerneau, Morlaix, etc.), et jouant encore aujourd'hui un rôle majeur dans le réseau urbain breton. À l'extrémité occidentale de la France et de l'Union européenne, la Bretagne doit composer avec sa géographie péninsulaire et sa localisation périphérique.

La péninsularité : un marqueur géographique et culturel majeur

La péninsularité induit pour la Bretagne deux caractères marquants. D'une part, un enclavement relatif, plus ou moins marqué selon les portions de territoires concernées et qui s'avère rapidement pénalisant dans un pays aux fonctions décisionnelles et économiques encore très centralisées. D'autre part, une identité d'autant plus affirmée que l'isolement induit par cette péninsularité a limité ou « amorti » les influences extérieures.

La notion de périphérie est toute relative. Si la Bretagne occidentale (autrefois nommée « Basse Bretagne ») souffre effectivement d'une position excentrée par rapport aux centres décisionnels régionaux et nationaux, il en va tout autrement de la « Haute Bretagne » polarisée par Rennes, considérée comme la porte d'entrée principale de la région, et historiquement bien davantage soumise aux influences nationales.

Les grands travaux d'infrastructures visant à désenclaver la région (Plan Routier Breton en 1969, ligne LGV actuellement, etc.) réduisent les temps de déplacements et donc l'isolement, mais ne peuvent rien changer au gradient des distances qui placera toujours Rennes en tête de pont de la Bretagne. En 2017, l'achèvement du tronçon de la ligne LGV Le Mans-Rennes met Rennes à seulement 1 h 27 de Paris ; mais Brest et Quimper, qui profitent indirectement de cette amélioration de la liaison vers Paris, restent encore à 3 h 30 en moyenne de la capitale et à 2 heures de train de Rennes. Depuis cette ville, il est donc nettement plus rapide de rejoindre Paris que Brest ou Quimper dans le Finistère !

La desserte aéroportuaire reflète aussi cette géographie particulière : le trafic de l'aéroport de Brest (1 million passagers/an) est le double de celui de la capitale régionale ; la liaison LGV entre Rennes et Paris, très concurrentielle par rapport au transport aérien, dispense de prendre l'avion pour un tel déplacement. La question des mobilités à courte, moyenne et longue distances pour les hommes, les marchandises et l'information (haut débit notamment) reste donc un enjeu majeur du développement régional.

La péninsularité et la périphéricité façonnent incontestablement l'identité bretonne. D'ailleurs, plutôt que d'identité faudrait-il parler de construction identitaire autour d'un sentiment d'appartenance à une communauté originale. La vigueur de l'expression culturelle régionale en témoigne : réseau des écoles Diwan pour l'enseignement de la langue bretonne, renouveau de la musique « traditionnelle », valorisation du patrimoine culturel (à l'image du *fest noz* – littéralement « fête de nuit » – classé au Patrimoine mondial de l'UNESCO en 2012)… Cette identité est aussi un remarquable outil de marketing territorial, porté notamment par le label « Produit en Bretagne », créé en 1993 et regroupant 300 entreprises, et la « marque

© Armand Colin – Toute reproduction non autorisée est un délit.

Le Centre-Bretagne en marge des principales dynamiques

Le Centre-Bretagne, à cheval sur plusieurs départements, est à l'écart des zones les plus actives du territoire breton. Il souffre depuis longtemps de la déprise démographique et d'un vieillissement plus prononcé que la moyenne régionale. Il présente de faibles densités de population et les villes y sont de modeste dimension : Loudéac, Ploërmel ou Pontivy comptent entre 10 000 et 13 000 habitants. Divers indicateurs socio-économiques soulignent les difficultés de ce territoire rural : le poids des *minima* sociaux est l'un des plus forts de la région ; la part des pensions et retraites dans le revenu disponible est élevée, tout comme le taux de pauvreté.

Cependant, il convient de nuancer ce tableau en précisant que l'éloignement vis-à-vis des zones dynamiques de la frange littorale n'est pas considérable : nulle part en Bretagne on ne se trouve à plus de 60 km de la mer. En outre, la mise à 2 x 2 voies de l'axe central Châteaulin-Montauban-de-Bretagne se poursuit actuellement et contribue fortement à sortir le Centre-Bretagne de son isolement relatif. Signe encourageant : depuis une quinzaine d'années, certaines communes, toujours pénalisées par un solde naturel négatif ou proche de zéro, retrouvent un solde migratoire légèrement positif.

L'économie bretonne à la recherche d'un nouveau souffle...

La Bretagne, comme l'ensemble des régions françaises, a connu au cours des dernières décennies des transformations profondes des différents secteurs de son économie. L'accélération de ces mutations engendre des inquiétudes légitimes et nécessite une capacité d'adaptation toujours plus affirmée. Depuis quelques années, on observe en Bretagne les marques d'un réel essoufflement : le taux de chômage, longtemps inférieur à la moyenne nationale, s'en rapproche progressivement. De même, la croissance du PIB régional, plus soutenue que la moyenne nationale jusqu'en 2008, lui est désormais régulièrement inférieure.

Un rattrapage économique à marche forcée

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la Bretagne affiche un retard de développement économique très important : la région est enclavée, l'activité industrielle limitée, l'agriculture archaïque dans ses modes de production, le secteur des services très réduit. En quelques décennies, la Bretagne a rattrapé l'essentiel de son retard et présente aujourd'hui des performances remarquables dans un certain nombre de secteurs économiques.

© Armand Colin – Toute reproduction non autorisée est un délit.

Ce réveil, elle le doit pour l'essentiel à la volonté d'hommes et de femmes – élus locaux, responsables professionnels ou associatifs, acteurs économiques – qui ont œuvré des années durant pour permettre à la Bretagne de dépasser ses handicaps structuraux. Le Comité d'études et de liaison des intérêts bretons (CELIB) a joué, dans les années 1950 et 1960, un rôle déterminant dans la métamorphose. La Bretagne s'engage alors sur la voie productiviste et moderniste et connaît une dynamique économique très forte dans les années 1950-1970. Cependant, dès les années 1980, on commence à percevoir les limites de ce système qui s'appuie largement sur des productions à faible valeur ajoutée. La main-d'œuvre abondante et bon marché qui a attiré en Bretagne les entrepreneurs dans les décennies précédentes ne répond plus aux nouvelles attentes des investisseurs. Le contexte lui aussi a changé : les mobilités se développent, la concurrence internationale s'exacerbe, la financiarisation de l'économie introduit de nouveaux acteurs mal identifiés, les problématiques environnementales s'invitent dans le débat... Le processus de destruction-création-restructuration du système productif est à l'œuvre partout et pousse à se réinventer continûment. La Bretagne n'y échappe pas, et aucun des secteurs de son économie n'est épargné.

Tableau 6.1 Répartition des emplois par secteur d'activité en 2016 (%)

Agriculture	4,4	Services marchands	41,8
Industrie	13,7	Services non marchands	33,3
Construction	6,8		

Source : INSEE.

Le monde agricole et agro-industriel dans la tourmente

Dans les années 1950, l'agriculture régionale présentait plusieurs signes d'archaïsme : exploitations de petites tailles, actifs agricoles encore très nombreux, mécanisation limitée, investissements dérisoires, volume des productions fort modeste. En une vingtaine d'années, par la mobilisation d'une nouvelle génération d'agriculteurs entreprenants et d'acteurs locaux bien décidés à faire évoluer favorablement la situation (mouvement de la Jeunesse agricole catholique, syndicats agricoles, structures coopératives...), la Bretagne s'est hissée à la première place des régions agricoles françaises. La mutation a donc été brutale et spectaculaire par son ampleur. L'agriculture, qui occupe 62 % de l'espace régional (France : 51 %) se caractérise aujourd'hui par un appareil productif efficace, bien organisé de l'amont à l'aval et adapté à une production de masse de qualité standard, où la performance repose en premier lieu sur le bas niveau des coûts de production. La SAU est surtout consacrée à la production de l'alimentation animale (prairie, fourrage, céréales), à l'élevage laitier et à une

production hors-sol très intégrée (porcs, volailles de chair, poules pondeuses, etc.). Les productions légumières sont localement très présentes, sous serre ou en plein champ.

Quelques statistiques de productions agricoles

La Bretagne est la première région française pour la production des porcs charcutiers (58 %), des volailles de chair (33 %), des œufs (44 %), du lait en poudre (34 %), de l'emmental (49 %), du beurre (26 %), des artichauts et des choux-fleurs (83 %)... Si la production bio se développe au même rythme qu'au niveau national, elle n'occupe encore que 4,6 % de la SAU régionale.

L'agriculture bretonne est très intégrée au secteur industriel. Les industries agro-alimentaires sont nombreuses et très implantées sur l'ensemble du territoire. Les plus grands établissements sont ceux qui sont impliqués dans le secteur de la viande (abattage, découpe, conditionnement, transformation) : plusieurs d'entre eux comptent plus de 1 000 salariés. La Bretagne se caractérise aussi par un puissant système coopératif. De grandes coopératives polyvalentes d'origine régionale (Coopagri, Unicopa, Coopérative maraîchère de l'Ouest, etc.) commercialisent les produits sous des marques bien identifiées par les consommateurs (Paysan breton, Prince de Bretagne, Régilait, Savéol, etc.). Des groupes extérieurs à la région (*cf.* Entremont) s'y sont installés pour être à la source des approvisionnements en viande ou lait. Ces industries agro-alimentaires représentent 36 % des emplois industriels bretons.

Cette puissance apparente cache mal les difficultés structurelles et conjoncturelles de l'agriculture et du complexe agro-industriel breton. Les cessations d'activités se sont multipliées au cours des dernières années. De violentes manifestations témoignent régulièrement du désarroi des professionnels du secteur, qui se heurtent à de très nombreuses difficultés, parmi lesquelles la baisse des cours du lait et de la viande, les prix imposés aux producteurs par certains industriels ou groupes de la grande distribution, la concurrence déloyale des pays non soumis aux règles communautaires, la disparition des quotas laitiers et de certaines aides communautaires à l'exportation, la hausse des prix des matières premières et des intrants... À cela s'ajoute la détérioration de l'image du paysan, passé de l'agriculteur nourricier à l'« agriculteur pollueur » : la question de la pollution des eaux de surface et des nappes phréatiques par les pesticides ou les nitrates issus de l'élevage intensif reste épineuse, même si des signes d'amélioration apparaissent enfin. L'unanimité autour du modèle productiviste s'est peu à peu dégradée et les divergences syndicales sont de plus en plus manifestes. Toutefois, certains indicateurs économiques montrent la capacité de réaction et d'adaptation dans ce secteur d'activité fragilisé : en 2016, on recensait une vingtaine de projets industriels dans l'agroalimentaire, représentant un investissement

cumulé de plus de 600 millions d'euros, permettant d'envisager une modernisation de l'outil de production et la fabrication de produits plus élaborés.

Un tissu industriel endogène et exogène

Comparée à d'autres régions, la Bretagne ne peut se prévaloir d'une longue tradition industrielle, si ce n'est dans quelques sites liés à des établissements de l'État, tels les arsenaux de Brest et de Lorient (depuis le XVIIe siècle) ou quelques manufactures (tabac, poudre...). Localement, le développement des conserveries dans la seconde moitié du XIXe siècle a accompagné celui de la pêche au thon ou à la sardine, mais l'industrialisation reste modeste à l'échelle de la région. En raison de l'absence de ressources énergétiques locales, du manque de grandes familles entrepreneuriales et de la rareté des capitaux locaux à s'investir dans l'industrie, la région n'a pas connu véritablement l'épisode de la révolution industrielle. L'essor industriel s'est accompli tardivement, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. D'une part avec l'émergence d'une puissante industrie agro-alimentaire, d'autre part avec le développement d'un tissu industriel diversifié, soutenu par des investisseurs extérieurs à la région ou par l'État dans le cadre d'une politique volontariste d'aménagement du territoire (*cf.* ouverture de l'usine Citroën à Rennes en 1961). Mais porté aussi par des entrepreneurs bretons comme Bolloré (films plastiques, batteries électriques), Pinault (bois), Yves Rocher (cosmétique), Cotten (vêtement de mer), etc.

Le secteur de l'électronique et des télécommunications est très présent, dans le domaine civil et militaire. Longtemps dynamique, symbole de l'industrialisation et de la modernisation de la Bretagne, il a beaucoup souffert de la concurrence étrangère, des délocalisations et des changements brutaux de stratégie des grands groupes concernés. La formation, la recherche et la production sont concentrées dans quelques pôles d'excellence bien identifiés (Lannion-Anticipa, Brest-Iroise, Rennes-Atalante). L'industrie automobile, quant à elle, est représentée par le groupe PSA Peugeot-Citroën installé dans la périphérie rennaise. Il s'appuie sur des groupes associés (*cf.* Michelin) et un grand nombre de sous-traitants. Enfin, des secteurs prometteurs sont bien implantés, tel celui des transports dits propres (*cf.* Bluecar, Bluebus et Bluetram du groupe Bolloré).

Des activités de services dynamiques et structurantes

Le secteur des services marchands et non marchands représente une part très conséquente de l'activité et des emplois. Certaines fonctions y tiennent une place particulièrement représentative de l'économie régionale, notamment la Défense, le tourisme ou les transports routiers (route : 92,8 % du trafic des marchandises). L'économie bretonne peut également s'appuyer sur un puissant

© Armand Colin – Toute reproduction non autorisée est un délit.

réseau bancaire, en lien avec les secteurs agricole (Crédit Agricole) et maritime (Crédit Maritime). Certaines entreprises ou groupes d'envergure nationale ou internationale sont d'origine bretonne dans le commerce (la Brioche dorée, le Comptoir irlandais), la grande distribution (Leclerc, Intermarché, etc.), le transport maritime (Brittany Ferries) ou la banque (Crédit Mutuel de Bretagne).

Le tourisme joue un rôle important (90 à 100 millions de nuitées/an, dont 85 % françaises devant Anglais, Allemands ou Néerlandais). La clientèle provient principalement du Grand Ouest et de la région parisienne. Le tourisme se caractérise par l'importance de l'hébergement non marchand (3/4) du fait du poids des résidences secondaires (2/3 des lits touristiques), devant les campings et gîtes ruraux. Tout ceci traduit l'importance de la clientèle familiale ayant parfois des attaches régionales fortes. Le secteur est atomisé en petites structures et présente une forte saisonnalité. Les activités sont polarisées sur l'espace littoral et maritime, sans s'y limiter pour autant car l'offre touristique s'étend aussi aux territoires urbains et ruraux : le patrimoine urbain labélisé (Villes d'art et d'histoire, Petites cités de caractère), les nombreux festivals, le tourisme vert (canal de Nantes à Brest, deux parcs naturels régionaux) complètent l'offre touristique bretonne.

La mer réinventée

Avec 2 700 km de linéaire côtier composant une grande variété de milieux et de paysages, la Bretagne représente le tiers du littoral métropolitain. Les activités liées à la mer (pêche, construction navale, Marine nationale, commerce maritime) ont connu des restructurations considérables ces dernières années.

La pêche connaît un déclin inexorable que soulignent la baisse régulière des tonnages débarqués et la diminution du nombre de bateaux et de marins. Les raisons de ce déclin sont multiples : surpêche et épuisement de la ressource, restrictions liées à la politique communautaire (quotas, interdiction de certaines pratiques), flottille vieillissante, crise des vocations, insuffisante valeur ajoutée de la filière… Le secteur bénéficie pourtant d'une attention particulière des décideurs locaux, car il engendre une activité conséquente dans les territoires côtiers : un emploi en mer génère trois emplois à terre. Malgré ces difficultés, la Bretagne occupe toujours le 1er rang français avec 29 % de la flottille, 33 % des équipages et 47 % des tonnages débarqués. Si l'activité est disséminée dans de nombreux ports, elle se concentre dans le sud-ouest de la région. Le Guilvinec est ainsi le premier port breton pour la valeur débarquée, le 2e pour les tonnages. Les différentes formes de pêche sont représentées : pêche côtière, hauturière et lointaine. Le plus gros armateur de pêche fraîche est le groupe Intermarché qui dispose de sa propre flottille et commercialise directement les produits frais ou transformés dans ses grandes surfaces. La conchyliculture est également très présente (40 % des exploitations nat.) : la production de moules se fait pour l'essentiel en Ille-et-Vilaine, dans la région de Cancale, tandis que celle des huîtres concerne l'ensemble du littoral morbihannais.

La construction navale se concentre dans les arsenaux de Brest et de Lorient autour de l'activité du groupe DCNS. Ces deux sites disposent de moyens industriels et techniques importants (ateliers, quais, bassins, formes de radoub, etc.) et représentent des pôles de compétence en matière de construction et de réparation navales. Les deux sites sont parmi les plus gros employeurs industriels de la région (Brest : 2 800, 2 140 à Lorient : 2 140). Mais la DCNS souffre de la baisse des commandes militaires de l'État et se tourne vers des contrats privés, les marchés étrangers ou la diversification. Dans le domaine civil, quelques chantiers tirent leur épingle du jeu (*cf.* chantiers Piriou à Concarneau) et le secteur nautique est bien représenté par une trentaine d'entreprises de construction.

Le commerce maritime est finalement peu actif dans cette région péninsulaire longée par l'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde. Concurrencée par la Basse-Loire et la Basse-Seine, la Bretagne souffre d'un éparpillement de ses structures portuaires et de l'absence d'un port d'envergure international, faute d'un arrière-pays suffisamment actif et peuplé. Les ports bretons ne représentent que 3 % du trafic national de marchandises et leur fonction est essentiellement régionale. Le premier d'entre eux est Brest (2,8 millions de tonnes), devant Lorient (2,3) et Saint-Malo (1,7), mais ne vient qu'au 20e rang des ports français. Roscoff et Saint-Malo jouent un rôle majeur dans le transport de passagers des lignes transmanche (873 000 pers./an).

On ne peut évoquer la Bretagne littorale et maritime sans mentionner le tourisme, dont l'offre s'inscrit très majoritairement dans ce cadre géographique : les activités balnéaires au sein des nombreuses stations, les séjours dans les centres de thalassothérapie, la découverte du patrimoine maritime naturel et culturel, les pratiques nautiques, les excursions dans les îles sont quelques-unes des activités qui ont fait la renommée touristique de la région. Les communes de la frange littorale concentrent la plus grande part des lits touristiques.

L'ensemble des secteurs économiques liés à la mer a connu des mutations profondes au cours des dernières années. La mer reste un domaine extrêmement porteur pour l'avenir de la Bretagne : il s'agit donc de « réinventer » la mer, de valoriser d'une manière différente cet espace convoité, dans une perspective mêlant haute technologie et durabilité. De nouveaux horizons maritimes se dessinent aujourd'hui autour des énergies marines, des biotechnologies de la mer, de la recherche océanographique. De nouvelles formes de ressources seront tirées de la mer, comme l'énergie des vagues et des courants marins ou la valorisation des algues et de la biomasse marine. Les pôles d'excellence bretons œuvrant dans ce domaine sont reconnus sur le plan international.

C'est sans aucun doute l'une des clés du développement futur de la région Bretagne.

© Armand Colin – Toute reproduction non autorisée est un délit.