

Un autre littoral

© Éditions Apogée, 2008
ISBN 978-2-84398-XXX-X

Géographes de Bretagne

Un autre littoral

Éditions Apogée



Cette science de la Terre qu'est, par excellence, la géographie, s'attache à décrire et expliquer cette terre tout autant dans sa dimension « héritage naturel » que dans sa dimension liée à l'Homme et qui conduit — dans le meilleur ou parfois le pire des cas — aux aménagements et aux paysages qui sont aujourd'hui les nôtres.

La Bretagne, héritage fabuleux de la géographie qui fait que l'on peut même situer cette péninsule instantanément sur n'importe quel planisphère, devait pouvoir, il nous semble, bénéficier d'une réflexion et d'une action spécifiques des géographes qui y travaillent.

Regroupés en association, les Géographes de Bretagne veulent ainsi contribuer, au-delà de leur propre travail professionnel, à la réflexion et à l'action qui construisent le présent et le futur de cette « terre verte et bleue » qu'est la Bretagne. Ainsi, ils souhaitent contribuer par leur réflexion à l'élaboration du projet dont ce territoire a grandement besoin actuellement.

LES AUTEURS

Pierre-Yves LE RHUN, agrégé de géographie, maître de conférences honoraire – Université de Nantes.

Alain LE SANN, agrégé d'histoire-géographie, professeur au lycée Dupuy de Lôme (Lorient), chargé de cours dans le master professionnel d'aménagement maritime et littoral – Université de Bretagne Sud – Lorient, président du collectif Pêche et Développement.

Yves LEBAHY, agrégé de géographie, enseignant dans le master professionnel d'aménagement maritime et littoral, Université de Bretagne Sud – Lorient.

Jacques LESCOAT, docteur en géographie, secrétaire de La Conférence des Villes de Bretagne, président des Géographes de Bretagne.

Guillaume MARIE, docteur en géographie, chargé de mission à l'Observatoire du patrimoine maritime culturel, réalisateur de l'Atlas du patrimoine maritime culturel des communes littorales du Finistère.

Jean OLLIVRO, agrégé et docteur en géographie, professeur à l'Université de Haute Bretagne – Rennes II et à l'Institut d'études politiques de Rennes.

Françoise PERON, agrégée et docteur en géographie, professeur émérite de géographie à l'Université de Bretagne Occidentale – Brest, initiatrice du programme de recherche-action « Patrimoine maritime culturel » et de l'Observatoire du patrimoine maritime culturel au laboratoire CNRS Géomer de l'Institut Universitaire Européen de la Mer (IUEM).

Pascal TOCQUER, géographe, ingénieur territorial principal à la communauté d'agglomération de Cap l'Orient.

Avec la participation de :

Jean HUCHET, géographe, journaliste au quotidien *Ouest-France*, animateur de la conférence qui a servi de support à cette publication, trésorier de l'association Géographes de Bretagne.

Régine LEBAHY-VINCENOT, géographe, professeur certifié d'histoire-géographie retraitée, secrétaire de l'association des Géographes de Bretagne, pour la préparation des textes et leur mise en page.

PREMIÈRES RENCONTRES GÉOGRAPHIQUES DE BRETAGNE : MOT D'INTRODUCTION DU PRÉSIDENT

« Je ressens à Lorient je ne sais quelle ivresse maritime ».

C'est Bernardin de Saint Pierre, l'auteur du roman *Paul et Virginie* qui, quittant la rade de Lorient en partance pour l'île Bourbon voilà près de trois siècles, tenait de tels propos dans la ville où venait de naître la Compagnie des Indes Orientales... Il révélait déjà, à sa façon, la magie de cette science extraordinaire qu'est la géographie.

Car la géographie — bien au-delà des pensums obligés liés aux chiffres, superficies, montants de productions... auxquels sont soumis les élèves — est la plus belle des sciences, la science même de la terre, *géo*, révélée par la description et l'écriture, *graphie*...

Il convient de reconnaître que l'héritage naturel de la terre, dans son infinie diversité, est merveille. Merveille de cette planète d'un bleu incomparable perçue de l'espace mais beauté encore bien plus intense depuis cette terre elle-même pour ceux qui découvrent les lacs, les mers, les océans, les plaines, les plateaux, les montagnes, les fleuves, les rivières, les rades, les rias, les îles et tout ce qui compose, sous des climats, des couleurs et des végétations qui se déclinent en gammes infinies, notre unique planète bleue.

La géographie, c'est d'abord la révélation de cette terre que nous avons — intense de beauté, de mystère mais aussi de fragilité — reçue en héritage.

La géographie, c'est dans sa deuxième composante, la révélation de ce que l'homme a fait de cette planète : nous abordons là le thème de la géographie humaine qui se décline en démographie, en villages, villes, mégalopoles, ports, zones d'activités, espaces agricoles... bref, la liste est bien longue... La géographie est donc aussi la description, la

compréhension, l'explication de ce que l'homme a fait de la terre et que nous appelons, nous géographes, « aménagement ».

Action humaine pour le meilleur :

- respect et transmission fidèle de l'héritage naturel ;
- urbanisation équilibrée et réussie en lien avec la préservation et la valorisation des espaces naturels : un mariage heureux, réussi, durable, un aménagement harmonieux avec le souci constant de la meilleure place de l'homme dans l'environnement que nous transformons.

Action humaine parfois pour le pire :

- mégalopoles au développement insensé ;
- irrespect de l'homme et de l'environnement, etc.

L'objet n'est pas, dans cette introduction, de détailler ces données mais de souligner que, nous-mêmes, géographes, sommes particulièrement sensibles à ces deux données parfois très opposées de l'aménagement. Nous avons, à cet égard, attribué récemment le « Prix citron » (*Priz Divalo*) à un aménagement insensé et, à l'inverse, aujourd'hui même, nous attribuons le « Prix orange » (*Priz Kaer*) à une action qui respecte l'environnement et propose un aménagement de qualité.

Bref, à une action locale qui « aime forcément la géographie »... !

C'est pourquoi aussi, de formation universitaire et maintenant en tant qu'enseignants, chercheurs, auteurs, aménageurs ou administrateurs... nous avons créé voilà peu, avec bien peu de moyens mais beaucoup de conviction et finalement d'ambition, l'association Géographes de Bretagne.

Cette association encore naissante, a pris notamment comme initiative d'organiser ces premières rencontres géographiques de Bretagne.

Je laisserai, en tant que président, le soin à notre ami géographe (bien sûr) et journaliste Jean Huchet, de présenter le programme de cette journée, potentiellement très riche, que nous avons voulu consacrer à la Bretagne et à la mer, et de remercier intervenants et participants.

Quoi de plus naturel, en tout cas, d'avoir retenu ce thème pour une région intensément et plus que toute autre marquée par la mer ! Et quoi de plus naturel que d'avoir choisi Lorient pour y partager déjà un peu de cette ivresse maritime qui est aussi, au-delà de sa magnifique rade, celle de cette péninsule verte et bleue, de cette terre fière et étonnante : la Bretagne !

Quoi de plus agréable pour moi que de remercier le conseil régional qui nous a apporté son soutien, de remercier l'AUDELOR, Cap L'Orient et plus particulièrement la Ville de Lorient elle-même qui a immédiatement accepté de mettre à notre disposition ce palais des congrès ! Merci monsieur le maire, merci Norbert Métairie dont nous connaissons l'attachement personnel qui est le sien pour la géographie.

Je crois que ces premières rencontres qui donneront naissance à bien d'autres, seront porteuses d'avenir.

Jacques LESCOAT
Président de Géographes de Bretagne

**LA MER ET LE LITTORAL,
ENJEUX MAJEURS DE L'AMÉNAGEMENT EN BRETAGNE
ET ÉLÉMENTS D’AFFIRMATION D’UNE IDENTITÉ
BIEN PARTICULIÈRE**

YVES LEBAHY

Ce thème de la Bretagne et de la mer peut paraître avoir été maintes fois ressassé. Il est même devenu incantatoire tant il est l’objet de conférences, de publications. Mais la plupart du temps, ce sujet n’est abordé que dans une stricte dimension patrimoniale, le plus souvent mythifiée et nostalgique car il se réfère principalement à l’âge d’or de la région, celui des ^{xvi}^e et ^{xvii}^e siècles, période où le commerce maritime florissant lui a donné richesse et prestige en l’intégrant aux dynamiques de la seconde mondialisation, celle de l’Atlantique et de l’ouverture au monde.

Par contre, l’approche de cette relation ne s’avère guère prospective. Seul le CELIB et ses animateurs ont tenté de renouer dans les années soixante et soixante-dix ce fil d’Ariane dans sa stricte dimension maritime¹. À la même époque le SALBI², posait les bases d’un aménagement courageux et novateur des côtes bretonnes pour réduire les effets naissants d’une économie touristique ; mais il restait malheureusement sans suite. Les résultats de ces réflexions demeurent matériellement modestes, même si les intentions étaient pourtant très innovantes voire anticipatrices des enjeux actuels.

Or faute d’avoir opéré à temps les mutations nécessaires, nous consommons aujourd’hui ce capital physique, environnemental, paysager, social et culturel si particulier de la région, remettant en cause tous ses

-
1. LAINE Yves, *Europe rends-nous la mer ! négoce maritime, atout majeur de la Bretagne*, CELIB, 2^e trimestre 1976. MARTRAY Joseph, *Nous qui sommes d’Atlantique...*, Terres de Brume, 1991.
 2. SALBI (Schéma d’Aménagement du Littoral Breton et des Îles), service régional de l’Équipement de Bretagne, Atelier régional de Bretagne – SO.R.E.P.A., mars 1972.

équilibres. Il y a donc urgence à agir, à définir un projet volontaire de vie et un « nouveau contrat social³ », si on ne souhaite pas que la Bretagne se banalise, se résume à un espace dont la seule fonction serait cette activité uniformisante et socialement destructrice de la villégiature, ce vers quoi malheureusement elle évolue à l'heure actuelle. C'est donc bien dans cette dimension prospective, sûrement incomplète, que s'orientent les propos des différents articles suivants.

Pourquoi cette inquiétude, cette nécessité de réagir ?

L'actuel constat

Le constat de cette tendance observée est général et désormais admis par une grande part de la population, même si tous les acteurs n'ont pas conscience de l'ampleur des mutations engagées, de leur rapidité, de leur intensité. La Bretagne vit à l'heure actuelle un grand chambardement. Il touche le littoral, mais ne se limite pas à ce seul milieu. C'est la Bretagne toute entière qui se trouve « dérangée » par des comportements issus de populations essentiellement extérieures⁴.

> Une pression démographique croissante

Comme presque tous les littoraux de la planète, les rivages de la Bretagne sont l'objet d'une pression démographique croissante qui la place dans ce qu'on nomme communément « l'œil du cyclone ». Ce phénomène très intense se surajoute à un peuplement littoral traditionnellement dense : la densité moyenne y est de 247 hab./km² quand la moyenne française est de 108 hab./km². Ainsi elle regroupe plus des 2/3 de sa population sur une bande littorale de 20 km de profondeur correspondant à la plaine côtière.

À ces densités traditionnellement fortes se superposent donc actuellement des mouvements migratoires intenses orientés vers le littoral, pour moitié issus de l'extérieur de la région. Et en ce domaine, les prévisions établies il y a quelques années se trouvent bousculées : elles n'avaient pas anticipé à sa juste valeur cette attraction. En 2000, l'arrivée d'ici 2020 de 300 000 habitants supplémentaires, la moitié devant se diriger vers le seul département du Morbihan était pronostiquée. Ces données exploratoires revues en 2002 faisaient passer ces prévisions à 450 000

3. Intitulé du texte du CIADT (Conseil Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire), *Message d'alerte*, 9 Juillet 2003.

4. LEBAHY Yves, LE DELEZIR Ronan, *Le Littoral agressé, Pour une politique volontariste de l'aménagement en Bretagne*, Apogée, 2006.

nouveaux arrivants pour 2030. Les toutes dernières prévisions de l'INSEE donnent aujourd'hui pour cet horizon, en conservant les tendances actuelles, un apport de 600 000 personnes supplémentaires s'orientant pour la majeure partie vers le littoral au rythme de 25 000 à 30 000 nouveaux habitants chaque année⁵.

De ces faits, on peut noter que le littoral de la Bretagne historique concentre à lui seul plus du tiers des surfaces construites réalisées sur le littoral national, c'est-à-dire plus que la Côte d'Azur, et que celui du Morbihan supporte à lui seul 10 % du total bâti, un record ! Ces chiffres traduisent l'engouement de ces nouveaux résidents pour la région et surtout pour son littoral. Rien d'étonnant donc qu'on y enregistre depuis 1999 des records en matière d'élévation du coût du foncier et de l'immobilier : la Bretagne est devenue en 2007 la portion du littoral de l'Union européenne (63 000 km de côtes) où la croissance des coûts immobiliers est aujourd'hui la plus forte enregistrée. Les sites de Carnac et de La Trinité s'affichent dans le palmarès des vingt premières stations les plus prisées au monde⁶.

En soi, cette arrivée de populations nouvelles pourrait paraître une bonne nouvelle pour la Bretagne. Ces courants renforcent l'inversion du solde migratoire apparu entre 1975 et 1982, redonne du dynamisme à un seuil démographique stagnant. Ces forces nouvelles peuvent vivifier la région. Toutefois, il faut rester prudent face à un tel mouvement car cette manne d'arrivants qui traduit l'attractivité de notre région et offre l'occasion d'un renouvellement social et culturel de la société, tout intéressant soit-il par son ampleur, pose parallèlement les questions de sa nature, des motivations de ses nouvelles implantations et de leurs effets sur le littoral de la région. Car c'est avant tout pour jouir de la mer ou de sa proximité, et uniquement cela, que nombre d'entre eux s'installent ici en Bretagne, vouant un culte quasi irrationnel à ce milieu qui les attire.

> *Le littoral : un espace de villégiature pour « vieux riches », en voie de ghettoïsation ?*

Tout semble en effet le démontrer. Car si déjà la Bretagne affichait un fort taux de résidences secondaires (14 % de l'habitat en région Bretagne), ces nouveaux arrivants amplifient largement le phénomène. Ce parc de plus de 200 000 logements qui s'était accru de 20 % entre 1990 et 1999, a augmenté de 47 % entre 1990 et 2003. Et il ne s'agit plus d'une simple rési-

5. INSEE, *Octant*, octobre 2007.

6. Enquête du groupe immobilier britannique Knight Franck & City Private, repris dans la revue *Bretons*, n°28, janvier 2008.

dentialisation estivale mais plutôt d'un glissement de cette pratique vers la vogue de la double résidence préparant la résidence de retraite, qui traduit avant tout une répartition fonctionnelle, mais en même temps sélective et discriminante, des territoires pris à l'échelle nationale et européenne. Ainsi le rôle dévolu à la Bretagne dans un tel jeu semble se réduire à l'offre d'un site calme de villégiature et de retraite destiné aux populations des grands centres urbains européens où se concentre l'activité économique.

Les données récentes relatives à ces nouveaux arrivants sont là pour le prouver⁷. Sur la totalité des logements actuellement construits dans la région (68 000 entre 2005 et 2006, 42 000 en 2007), 35 % sont des résidences secondaires. Sur les 14 329 logements que ce taux représente en 2007, 86 % se sont implantés sur le littoral, 47 % sur le seul littoral morbihanais. Mais le phénomène décrit en 2006, s'est largement répandu depuis sur la côte cornouaillaise, le pays Bigouden, la région des Abers, le Trégor, le Penthièvre et le Clos Poulet malouin. La fonction de villégiature s'amplifie donc sur le littoral ; certains responsables économiques et politiques aspirent même au développement de cette tendance, en attendant la manne financière probable.

Et c'est là l'autre caractéristique de cette densification littorale : elle est le fait de personnes âgées à fort revenus. En 2006, ces résidences secondaires ou de villégiature ont constitué 34 % des transactions immobilières de la région. Pire, sur le littoral de la Loire-Atlantique leur part était de 61 %, de 43 % sur le secteur du golfe du Morbihan-Quiberon, de 38 % dans le pays malouin⁸. Or cette étude récente révèle que 56 % de ces transactions concernent des acheteurs de plus de 60 ans, venus pour une bonne part de l'extérieur de la région. Contrairement à ce qu'affirment certains analystes⁹, ces afflux de populations âgées sur le littoral en modifient la structure démographique, ce que révélait notre étude de 2006¹⁰ et que confirme la récente étude de la direction régionale de l'Équipement, laquelle souligne que « cette forte attractivité modifie peu à peu la typologie sociale du territoire avec le risque de voir se dessiner à terme un territoire de double voire de triple exclusion (des jeunes, des populations les plus défavorisées et des

7. LE FOLL François (rapporteur), *Pour une politique maritime en Bretagne*, Rapport du CESR, juin 2007.

8. Données issues de l'analyse du marché établi par les Notaires de l'Ouest, *Les notaires et le marché de l'immobilier en Bretagne*, disponibles sur le site www.notaires-ouest.com, octobre 2007.

9. Cf. article du *Mensuel du golfe du Morbihan*, « Les résidents secondaires sont très intégrés », n°39, février 2008, p.42.

10. *Le Littoral agressé*, *op. cit.*

populations autochtones)¹¹ ». Là, ouvriers, employés et chômeurs y sont marginalisés : entre 1990 et 1999, ils ne représentaient plus que 21,9 % des résidents actifs des communes du secteur littoral contre 30,7 % au niveau régional. La situation s'est fort probablement dégradée depuis puisque l'on constate un rejet des constructions réalisées grâce aux prêts à taux zéro, lesquelles concernent les jeunes ménages des catégories moyennes, vers le centre Bretagne. À l'inverse, les revenus imposables atteignant la barre des 30 000 euros s'y concentrent dans des proportions surprenantes : ils peuvent concerner plus de 31 % des foyers fiscaux de ces communes littorales.

C'est donc bien à un immense « dérangement » des populations littorales que nous assistons, avec toutes les conséquences qui s'en suivent pour l'environnement et l'équilibre des sociétés littorales de la région. Effectivement, la côte devient une sorte de ghetto réservé à des populations très souvent aisées, de plus en plus vieilles et éventuellement sans racine locale, venues là jouir de la mer d'une manière hédoniste, déconnectée des réalités bretonnes. En certains lieux elles sont devenues majoritaires comme le révèlent les toutes dernières élections municipales. L'objectif de ces néo-résidents consiste alors à défendre à tout prix cet environnement préservé, acquis au prix fort.

> *Un littoral perturbé dans ses équilibres*

Cette arrivée de populations nouvelles, leurs attentes en terme d'usages du milieu bousculent les activités traditionnelles et leurs acteurs, ignorant au passage les contingences naturelles d'un littoral.

Pendant des siècles, cet espace a été utilisé de manière intense et respectueuse par les hommes qui composaient avec la nature tout en tirant profit des formidables potentialités issues de la combinaison et de l'interférence de deux milieux : la terre et la mer. Ainsi, le littoral breton a permis l'éclosion de sociétés essentiellement rurales et maritimes qui, en combinant les ressources offertes par l'un et l'autre, ont pu offrir au plus grand nombre des conditions décentes de vie, même si elles peuvent nous paraître fort dures aujourd'hui. Les sociétés littorales de la région ont donc été pendant des siècles directement en prise avec le milieu, vivant d'activités essentiellement primaires accompagnées d'un transport maritime essentiel et complémentaire.

11. Préfecture de Région Bretagne/DRE, *Contribution de l'État sur le littoral breton*, novembre 2007, p.12.

Balayées par les logiques économiques, pêche et agriculture pourtant en mutation, en certains lieux activité industrielle et portuaire survivante, cèdent désormais la place à une activité touristique et résidentielle devenue dominante. Pour beaucoup cette mutation est vécue comme une chance, malgré des effets profonds et fortement déstabilisants pour l'équilibre de nos sociétés. Ainsi pour une bonne part de la population, cette mutation est vécue comme le passage obligé vers la modernité (?), ainsi pour nombre d'élus en charge de ces territoires elle offre une alternative bienvenue, valorisante en termes d'image, pour répondre aux crises affectant les activités du secteur primaire. Cette rupture socio-économique profonde dans l'usage du littoral ne se fait pourtant pas sans concurrence spatiale, sans grincement, sans conflit difficile à réguler, sans consommation irrémédiable d'un capital culturel et environnemental. Ces nombreux aspects ont été largement analysés dans *Le Littoral agressé* paru l'an dernier. Toutefois pour résumer, il est possible d'en rappeler les grandes lignes.

Cette rupture s'accompagne en effet d'une artificialisation croissante de ces espaces, tributaire de notre manière nouvelle d'habiter. Par artificialisation il faut entendre le passage irrémédiable d'une terre à vocation naturelle ou agricole à tout processus définitif d'urbanisation. Si en 1975, ce taux d'artificialisation était de 7,8 % des surfaces des 883 communes littorales métropolitaines, il est en 2007 de 13 %, soit 2,7 fois celui établi pour la moyenne nationale. Mais en Bretagne, il peut atteindre les 20-25 % dans de nombreuses communes littorales¹². Et surtout, le processus s'est dernièrement accéléré comme le soulignent les très fortes proportions de constructions réalisées en 2004 sur le littoral de la région et plus particulièrement sur celui du Morbihan, comme nous l'avons souligné précédemment. Cette pression s'accroît au rythme actuel de +4,5 %/an alors qu'il n'était jusqu'en 2000 que de +1,5 %/an. Le résultat en est une très forte consommation de terres agricoles pourtant essentielles à la production alimentaire. Chaque année, la perte actuelle est estimée à 5 600 ha/an, soit l'équivalent de la surface de deux communes¹³. Dans le seul pays d'Auray, là où la part des résidences secondaires atteint 42 % de l'habitat — un record pour la région — ce sont 13 % de la SAU qui ont ainsi été soustraits à l'agriculture entre 1988 et 2000. Dans certains cantons littoraux on atteint des taux records de - 40 % entre 1979 et nos jours.

12. COLAS Sébastien, « Le littoral entre nature et artificialisation croissante », *le 4 Pages*, Ifen (Institut français de l'environnement), n°120, octobre 2007.

13. CESR, *Pour une politique maritime en Bretagne*, *op. cit.*

Il en résulte une dégradation profonde des paysages, thème qu'aborde Jacques Lescoat dans son propos, une désorganisation de la structure urbaine de la région qui voit ainsi disparaître l'originalité, sauvage ou humanisée, de ses bords de mer et celle surtout de son réseau de petites villes-ports pourtant si adapté à la logique polycentrique de gestion de l'espace. Ce dernier se fond progressivement en un immense entrelacs de lotissements pavillonnaires, de réseaux, de zones commerciales et d'activités qui produisent une ville sans fin ni structure, une urbanisation en nappe très consommatrice d'espace : ainsi, autour du golfe du Morbihan, la surface requise par habitant atteignait 300 m²/hab. alors que la moyenne régionale n'était que de 90 m²/hab.¹⁴. Le pavillon individuel, rêve de tout ménage contemporain et symbole de sa réussite sociale, apparaît ici comme une aberration qu'il faut revoir, tout au moins dans sa forme actuelle.

Mais surtout l'intense spéculation foncière et immobilière qui affecte notre littoral particulièrement depuis 1999 et ne faiblit pas en ces lieux, produit cette exclusion sociale précédemment décrite qui touche les plus faibles, qu'ils soient jeunes ou âgés, conduisant à leur éviction de ces zones littorales. Les cartes de taux à prêt zéro (voir p. 65) démontrent avec quelle rapidité cette exclusion s'opère et conduit à un véritable transfert de ces populations vers le centre Bretagne pour le moment. Ce phénomène que nous ne percevions que partiellement en 2004, s'est brutalement accéléré au cours des trois dernières années dans des proportions que nous ne pouvions imaginer, intégrant ce territoire longtemps délaissé dans les dynamiques rétro littorales. Brutal, il s'accompagne d'une mobilité croissante entre lieu de travail et lieu de résidence, amplifiant en proportion les flux de circulation qui transitent de long du littoral et les réorientant de plus en plus des espaces intérieurs de la région vers les villes de la côte, là où se concentrent les emplois. Un tel modèle d'organisation n'est pas soutenable. Il occasionne des coûts élevés en infrastructures pour les communautés (routes, équipements pour les zones d'accueil) et pèse lourdement sur le budget des familles déjà lésées par les contraintes de cette nécessaire migration. Quant au coût social et culturel, il passe pour profits et pertes : personne ne cherche pour le moment à l'évaluer et pourtant il est lui aussi énorme. Nous assistons ainsi à un gaspillage d'atouts et de ressources humaines dont la valeur n'est en rien quantifiable et à l'éclatement de communautés détentrices d'une forte identité culturelle. C'est le patrimoine vivant de la Bretagne qui disparaît au nom d'un réalisme économique dominant et imbécile et d'options politiques à courtes vues.

14. Rapport des services de l'État, SMVM golfe du Morbihan.

C'est donc toute une société qui se trouve bousculée, qui se transforme sous l'effet de contraintes extérieures, qui vit ces ségrégations sociales, générationnelles et d'activités. Ces mutations ne concernent plus le seul littoral mais bien, par répercussion, l'ensemble de la région. Celle-ci se trouve entraînée dans un violent maelström conduisant à une banalisation environnementale et culturelle, et une discrimination spatiale des fonctions et des hommes. C'est l'impasse. Il nous faut réagir.

Refonder une cohésion sociale et une identité à partir d'un projet global de société

Face à de telles évolutions destructrices, l'enjeu est donc bien de redéfinir un projet de vie pour la Bretagne, spécifique et courageux, adapté aux contingences de nos milieux pour mieux mettre en valeur leurs potentialités dans un cadre soutenable. Cela suppose préalablement d'analyser tant sur un plan historique que socio-économique, environnemental, politique et spatial, le contexte de rupture dans lequel nous nous trouvons. Ce n'est qu'après cet inventaire, et en partie grâce à lui, que pourront se dessiner les orientations à promouvoir pour qu'enfin se définissent les pistes essentielles d'un projet global de société devenu si nécessaire. Mais pour cela il y a nécessité d'élargir l'espace d'analyse et de gestion du littoral breton. Pourquoi une telle affirmation ?

> *Tout d'abord parce que nous vivons actuellement une rupture en matière de gestion des espaces.*

Jusqu'à présent, nos actes, et une législation pléthorique n'ont développé que des logiques sectorielles et ponctuelles, séparant les enjeux selon leur nature (économiques, sociaux, environnementaux), répondant en cela aux impératifs dominants d'une économie de marché, et agissant toujours dans le cadre d'une démarche corrective visant à réguler les effets pervers des comportements établis. Or l'on sait en termes d'aménagement combien de telles logiques, reposant sur la liberté d'action individuelle, sont coûteuses financièrement et trop souvent inaptées à endiguer les phénomènes indésirables. Le bilan actuel en offre le constat. De nos jours, il y a nécessité à retrouver le sens commun, mais aussi à substituer à ces approches sectorielles une lecture globale et anticipatrice. Rien en effet ne peut être compris, maîtrisé, si on ne prend en compte, dans une démarche holistique, l'ensemble des composantes d'un même milieu, prises dans leurs

spécificités mais aussi leurs interdépendances. Le géographe tropicaliste Jean Dresch, le sociologue Edgar Morin, nous en ont montré le chemin.

Par ailleurs, il y a nécessité à changer nos représentations. En ce domaine, la tâche est immense. Tout d'abord en recentrant les analyses sur l'homme, en le replaçant au centre des systèmes comme l'a si bien développé le géographe russe V. Sotchava, à l'origine du concept de géosystème. Surtout, aborder le littoral consiste à ne pas l'envisager dans l'unique vision terrestre trop fréquemment répandue, mais bien dans une lecture plaçant la mer comme la donnée prioritaire qui influence sur toutes nos actions à terre. La différence culturelle est en ce domaine énorme, pour beaucoup incompréhensible tant ils ont été formatés par ce décryptage exclusivement continental du fonctionnement des territoires. Pourtant tous nos actes à terre ayant une incidence en mer, c'est bien en partant de la mer que nous devrions les concevoir. Ainsi la compréhension du géosystème littoral dans lequel nous vivons est devenue terriblement complexe.

> *Le littoral, un milieu complexe, en quoi et pourquoi ?*

Les raisons en sont multiples :

En matière géographique tout d'abord. La côte n'est pas un trait, une frontière ainsi que notre histoire l'a trop souvent conçu. C'est un espace d'interférences qui unit deux milieux qui s'interpénètrent (influences climatiques, panaches de rejets en mer des fleuves). Il faut concevoir le littoral dans sa profondeur terrestre (ce qui commence à être désormais admis) comme dans sa projection maritime comme un même territoire soumis à des contraintes communes. C'est par ailleurs un espace instable par définition. Nos sociétés contemporaines, sans mémoire et figées dans le court terme, l'ont oublié. Pourtant les transgressions marines sont une réalité à prendre en compte. Les rapides évolutions du niveau marin actuellement prévues impliquent que nous changions de comportement et retrouvions un peu d'humilité face aux usages que nous faisons de ce milieu.

En matière patrimoniale, les sociétés anciennes qui avaient appris à conjuguer avec la mer par nécessité, nous ont laissé le témoignage d'une superbe adaptation aux contraintes d'un tel milieu. Avec une vie réfugiée dans les anses, les rias et les estuaires, tirant parti des complémentarités de ressources de chaque milieu, elles en ont fait un espace favorable à la vie humaine, porteur de fortes densités grâce à une pratique combinée de l'agriculture, de la pêche et du commerce. Il en est résulté des sociétés particulières, riches de leurs cultures et un patrimoine original, axé sur le réseau des villes-ports caractéristique des littoraux de la région et si bien adapté aux contingences de la vie quotidienne en ces lieux.

En matière sociale aussi, elles sont devenues complexes. Les sociétés autochtones longtemps uniques ont tiré parti, avec difficulté, des richesses primaires combinées du milieu en pratiquant la pluriactivité. Les sociétés terriennes et urbaines contemporaines ont plutôt tendance à trouver là un exutoire mythique à leur frustration de nature. La présence de la mer y est perçue comme un espace vierge lieu de ressourcement et d'exotisme. Ces deux visions opposées s'affrontent aujourd'hui sur ce même espace, ne mesurant pas de la même manière les contingences du milieu.

En matière environnementale, il apparaît clairement que l'état biologique des espaces littoraux est conditionné par la qualité des eaux marines, elles-mêmes dépendantes des effluents continentaux. La mer, les mers bordières plus particulièrement constituent donc les réceptacles de tous nos dysfonctionnements à terre. En cela elles méritent donc une grande attention et une rigueur de gestion que nous rappelle la législation des Nations unies sur le droit de la mer de 1982. Cette dernière rend en effet garant tout État de la qualité de ses eaux marines bordières (articles 4, 192, 193). Cette responsabilité n'est en rien anodine, même si pour le moment cette législation n'entre que timidement en application en Europe. Elle tend cependant à devenir un élément déterminant des logiques en matière d'aménagement.

Mais surtout, le littoral est plus que jamais convoité. Dernier bien commun de la planète, il en est devenu l'ultime *far-west* et porte en cela un nombre croissant d'enjeux : activités primaires traditionnelles, aquacultures nouvelles, activités touristiques et de loisirs, intérêts énergétiques, miniers et industriels, espace de circulation en développement incessant. Or toutes ces activités en mer impliquent une base à terre, accroissant d'autant les pressions foncières littorales. Par ailleurs, toutes ces activités induisent une appropriation et une privatisation progressive de la mer via des concessions, des droits, des quotas, des réserves. Le littoral cristallise donc les nombreuses attentes de notre société, lesquelles dépassent les intérêts de ses seuls résidents et souvent leur échappent.

> *Cette complexité s'inscrit dans les réglementations internationales et européennes qui guident les actuelles politiques de gestion.*

À l'instar du droit de la mer des Nations unies, toute la philosophie des nouveaux textes d'aménagement, qu'ils soient européens ou nationaux, est fortement marquée par cette globalité de l'approche des problèmes et ce d'autant plus depuis la conférence de Rio de 1992 qui entérine la logique de développement durable. Toutes les recommandations européennes, toutes les lois nationales relatives à l'aménagement intègrent désormais

ces principes et préparent leur mise en place progressive dans notre gestion du territoire. Tous ces textes s'inscrivent dans une vision forte de développement durable et soutenable; tous préconisent une approche globale et complexe du traitement des problèmes; tous suscitent un rééquilibrage des enjeux entre objectifs sociaux, environnementaux et économiques. Or leur rôle ne va cesser de croître dans les décennies à venir.

La gestion intégrée des zones côtières, particulièrement destinée à la gestion complexe de ces espaces et déclinée selon les États sous différents noms, en constitue la parfaite illustration. La Bretagne dès le début des années soixante-dix, développait cette vision d'aménagement. Elle l'entérine aujourd'hui avec la mise en place de sa Charte des espaces côtiers bretons, adoptée les 13 et 14 décembre derniers. En définissant un projet d'avenir pour sa zone côtière, en exposant les grands défis de son développement durable, elle pose les principes qui doivent régir l'action de tous sur le littoral de la région et en mer. Les années futures seront celles de sa mise en application effective.

> *La Bretagne toute entière : un immense littoral à l'échelle européenne*

Ces enjeux, les problèmes qui en découlent, ne concernent pas que le seul littoral breton, mais bien la région toute entière. Nous avons gardé l'habitude de ne les concevoir qu'à la simple échelle régionale, les réduisant à des questions internes, séparant encore son territoire en ces deux entités traditionnelles qu'étaient l'Armor et l'Argoat. Cette lecture est désormais dépassée, pour deux raisons au moins.

La première, tient au fait que les déséquilibres aujourd'hui générés par la pression démographique littorale ont des effets qui se répercutent progressivement vers l'intérieur. Dans un premier temps ils se sont reportés sur la plaine côtière littorale, morphologiquement dessinée le long des côtes sur une profondeur d'une vingtaine de kilomètres. Jusqu'en 2003, c'est elle qui a accueilli majoritairement les populations et les activités évincées des strictes communes littorales. Nous constatons aujourd'hui que ces transferts se reportent plus loin à l'intérieur concernant désormais toute la région, y compris l'angle mort que constituait, il y a peu encore, le centre Bretagne. À quelques exceptions près, les communes de l'intérieur de la Bretagne sont elles aussi maintenant soumises aux effets de cette pression littorale. Ce constat bouscule tous les schémas géographiques passés inhérents aux dynamiques territoriales internes à la région. En cela la région vit des mutations d'une ampleur et d'une brutalité inégalées dans son histoire.

Mais surtout, si une bonne part de ces mouvements est issue des dynamiques endogènes, plus du tiers d'entre eux relève de transferts de populations s'opérant à d'autres échelles : nationales ou européennes. Et ceux-là ne sont en rien maîtrisés pour le moment. Pour les comprendre, il y a nécessité d'analyser la place qu'occupe la Bretagne au sein de l'espace français et européen. La simple observation d'une carte de densité des peuplements européens traduit immédiatement les déséquilibres flagrants existant au sein de ces espaces (voir p. 66). Ils sont manifestes au sein du territoire national entre l'Ile-de-France et les autres régions. Ils le sont encore plus entre le territoire national, où la Bretagne apparaît pourtant relativement peuplée, et le reste de l'Europe, celle du nord particulièrement qui porte la mégalopole européenne s'étendant du bassin de Londres à l'Italie du nord, via l'axe rhénan. Là, les gradients de densité vont du simple au triple, voire plus, à l'égard de pays comme la Grande-Bretagne, la Belgique, les Pays-Bas où l'Allemagne. Là, la frontière française apparaît alors comme une ligne de rupture, le territoire national semblant particulièrement vide d'hommes. En conséquence, la France constitue donc une formidable zone d'appel pour des populations à l'étroit dans leurs pays. Mais si nombreuses de ses régions paraissent bien vides au regard des densités européennes, toutes ne sont pas nécessairement attirantes. À l'inverse la Bretagne leur offre pour le moment encore un littoral attrayant, une forte identité, un environnement et des paysages relativement peu urbanisés. À moins de sept heures de trajet de ces lieux de grande densité, elle apparaît très proche et attractive. On le constate à chaque week-end, à chaque période de vacances par les flots de touristes que cette Europe du nord et du nord-ouest déverse sur la région. Nombre de personnes âgées de ces espaces viennent par ailleurs y passer leur retraite. La chose est d'autant plus aisée que la circulation des populations au sein de l'espace de Schengen est désormais libre. Elle le devient encore plus dès qu'on compare les différences de niveaux de vie au sein de l'Union européenne : le PIB/hab. d'un Francilien est 1,5 fois supérieur à celui d'un Breton, celui d'un Flamand ou d'un habitant du nord de l'Allemagne 1,75 fois supérieur, celui d'un habitant du bassin de Londres près de 2,5 fois supérieur (voir p. 66). Investir en Bretagne est bon marché pour ces Européens habitués à d'autres coûts de l'immobilier.

Avec de tels écarts de densité et de niveau de vie, la Bretagne bien proche, considérée de loin comme un immense littoral, devient un territoire attirant à portée de main, à portée de bourse. Nous ne pouvons plus la considérer comme en marge de ces dynamiques renforcées par la mobilité des populations et les écarts énormes de développement de l'espace

européen. Ce sont elles qui déstabilisent notre société. De périphérie éloignée, elle est devenue intégrée aux mécanismes du marché européen. Rien donc ne peut, dans ces conditions, empêcher la poursuite du mouvement... sinon notre capacité à résister, notre volonté de réguler ces migrations et maîtriser l'avenir de notre territoire. En cela, la définition d'un projet de vie apparaît plus que nécessaire.

Quelles orientations, pour quel projet ?

Nul n'est besoin d'aller très loin et de réinventer le monde. Compte tenu des impératifs du développement durable qui s'imposent à nous et deviennent incontournables, les grandes orientations sont déjà définies. Elles l'ont été particulièrement dans le texte du CNADT du 9 juillet 2003 en dix propositions rassemblées sous le titre explicite : « Un nouveau contrat social pour le littoral »¹⁵. Ce document fournit une véritable ligne de conduite aux sociétés littorales pour qu'elles défendent leurs équilibres et leur suggère aussi des pistes pour affronter l'avenir.

Trois grands objectifs y sont notamment déclinés :

- « Élargir la définition du territoire littoral à celui des interdépendances fonctionnelles de la zone côtière et de la mer vers la terre ». Ce premier pose la question de la définition du territoire tant sur terre qu'en mer. L'un de ces aspects sera développé notamment par l'article de Pierre Yves Le Rhun (p. 31) ;

- « Enrichir la vision environnementale de toute sa dimension humaine, sociale, culturelle et économique » ce qui pose fondamentalement la question patrimoniale qu'abordent ici Françoise Péron et Guillaume Marie (p. 41) ;

- « Rendre aux hommes et aux femmes vivant sur le littoral la capacité d'émettre et de porter un projet de territoire défini localement », question qui touche la dimension de l'organisation et des pratiques politiques.

Ces objectifs ont surtout pour but « d'éviter le gaspillage d'atouts et de ressources géographiques, économiques et humaines d'une immense valeur et qui ne sont pas renouvelables ». Pour la Bretagne, il y a donc dans ces propos matière à tout un programme d'actions constituant de fait les bases d'un véritable projet de vie sur des principes auxquels elle a parfois déjà souscrit à l'époque du CELIB. Dans les faits, qu'est-ce que cela implique ?

15. Conseil National de l'Aménagement et du Développement du Territoire (CNADT), Commission littoral, *Un nouveau contrat social pour le littoral*, DATAR, 09 juillet 2003.

> *Préserver les qualités environnementales et paysagères*

Cela signifie en premier lieu opérer la reconquête de la qualité des eaux, élément primordial des équilibres naturels. Certes, le travail est entrepris en ce qui concerne les eaux continentales. Mais il y a encore beaucoup à faire en ce domaine et les difficultés de réussite des plans « Bretagne Eau pure » sont là pour nous le rappeler. Toutefois le monde agricole a, semble-t-il, pris cette fois conscience des enjeux et réalise actuellement des efforts véritables. Mais les agriculteurs ne sont pas les seuls acteurs concernés. Tout habitant l'est quelle que soit sa fonction, sa localisation sur le territoire. Or les rejets d'une urbanisation dense et croissante sur le littoral, malgré les immenses efforts réalisés en matière de traitement des eaux usées, restent problématiques. Ainsi 80 % des rejets des stations d'épuration de la Baie de Carnac-Quiberon ne répondent pas actuellement aux normes sanitaires garantissant le maintien d'une activité ostréicole sur ce qui constitue pourtant la première zone de production en Bretagne ! Pour ces raisons, des PLU sont bloqués en préfecture, des ostréiculteurs envisagent des délocalisations vers des pays situés plus au nord, bénéficiant d'eaux plus pures. Cet enjeu pose donc la question de la capacité de nos territoires littoraux à porter une population (la fameuse « capacité d'accueil » de la loi Littoral). Le seuil est-il indéfini quand la technique avoue ses limites ? Est-on prêt à l'inverse à sacrifier ces activités, sources de richesses économiques et légataires d'une culture. La question se pose aussi pour la pêche côtière et toute activité concernant la ressource halieutique. La qualité d'un environnement conditionne donc bien les choix économiques et humains que l'on veut ou non promouvoir. C'est la qualité de notre vie future qui aujourd'hui se joue sur cette question.

Il en est de même pour les paysages qui ne sont que la traduction d'équilibres lents à mettre en place et dont on mesure l'enjeu au moment même où ils sont bousculés, où ils disparaissent¹⁶. La « bétonnisation » du littoral pose aujourd'hui problème, détruisant un patrimoine urbain et rural et reléguant au niveau des utopies le fameux « tiers sauvage ». C'est le thème qu'aborde ici ultérieurement Jacques Lescoat (p. 37).

> *Lutter contre l'étalement urbain*

L'urbanisation diffuse et déstructurée qui nappe le littoral, produisant ce que les Britanniques définissent comme un développement en ruban (le *ribbon development*), détruit nos paysages urbains et leur parfaite

16. Voir à ce sujet le dossier : *Paysages, le défi breton*, Géographes de Bretagne, n°1, 1^{er} trimestre 2006.

fonctionnalité. Toute une réflexion en matière d'urbanisme et d'architecture est donc à promouvoir. Tout un courant de réflexion doit émerger en ce domaine visant à promouvoir un modèle régional spécifique.

Afin d'éviter cette urbanisation continue qui s'étale tout le long du littoral ou sur l'axe méridien Nantes/Rennes/Saint-Malo, aujourd'hui fortement préoccupant, il apparaît nécessaire de redéfinir une organisation urbaine qui s'appuie sur le traditionnel réseau des villes-ports, héritage patrimonial et base même d'une organisation polycentrique traditionnelle qui pourrait constituer une alternative à ce nappage urbain de l'espace ou à la métropolisation qui l'accompagne sur les plus grands centres¹⁷. Une telle politique remet en cause la croissance de nos villes, donc les moyens de la contenir et condamne à terme l'usage de l'habitat pavillonnaire tel que nous le développons aujourd'hui.

En réponse à ces pratiques de nos jours dominantes apparaît la nécessité de promouvoir des coupures d'urbanisation, une utilisation parcimonieuse du foncier agricole, une autolimitation de la croissance urbaine. C'est une obligation pour que les villes petites et moyennes conservent leur charme, leur cadre de qualité et participent ainsi à la constitution d'un véritable réseau polycentrique qui pourrait reconstituer l'originalité de la région. Mais c'est aussi un enjeu pour les grandes agglomérations dont la croissance infinie, en rien soutenable pour les habitants, rompt l'équilibre spatial de la région. Est-il normal qu'une agglomération comme Rennes continue à absorber chaque année l'équivalent de la population de Carhaix ?

Parallèlement un effort important et novateur est à réaliser en matière d'architecture. Pour répondre au souhait toujours vivace de l'habitat individuel des ménages, à cette nécessité d'économiser l'espace, à l'intégration des logiques paysagères et patrimoniales, il apparaît nécessaire de rechercher des formes nouvelles d'habitat, plus denses, plus conviviales, aux matériaux mieux adaptés aux contraintes environnementales nouvelles, et surtout moins sélectives socialement. Un superbe défi qui viserait à la promotion d'un modèle architectural régional, est ainsi offert à la région. D'autres l'ont déjà compris, ailleurs en Europe¹⁸.

17. LEBAHY Yves, « Une urbanisation contemporaine qui tue l'identité structurelle des territoires littoraux », *Le Littoral agressé, op. cit.*, p. 49-63.

18. GAUZIN-MÜLLER Dominique, *25 maisons en bois*, AMC/Le Moniteur, mars 2005 ; et *25 maisons écologiques*, AMC/Le Moniteur, octobre 2005. (NB : Ces ouvrages nous montrent notamment les études réalisées dans le Vorarlberg, en Bavière et en Suède dans la recherche d'un habitat répondant aux normes HQE tout en respectant, dans les formes et les matériaux, les caractères patrimoniaux propres à chacun de ces territoires. L'équivalent n'est-il pas possible en Bretagne ?)

> *Défendre à tout prix les activités primaires :*

Alors qu'elles sont fortement menacées par les logiques de l'économie de marché prises dans le cadre de l'Union européenne et de la mondialisation, qu'elles sont dévalorisées en termes d'images tant au niveau du public que de leurs propres acteurs, ces activités apparaissent pourtant comme un enjeu majeur de l'aménagement du littoral de la région. Pourquoi ?

- Tout d'abord parce qu'elles participent par leur présence à la mise en valeur d'un territoire original : le littoral. Elles constituent ainsi la base d'une richesse économique pérenne, si on le souhaite, fondée sur les spécificités de ce milieu si particulier. La croissance de la population, la rareté retrouvée de certaines productions sur les marchés nous permettent-elles de se passer ainsi à nos portes d'un tel gisement alimentaire ?

- Parce qu'elles génèrent des emplois bien réels et rémunérés qui peuvent être permanents pour peu qu'on le désire. Sait-on que la filière pêche bigoudène assure 1/3 des emplois directs, indirects et induits du pays de Cornouaille, que l'agriculture périurbaine et littorale de la communauté de Cap l'Orient fournit avec 350 exploitations agricoles, près de 900 emplois directs et 3 500 induits ? À un moment où le travail est une denrée rare, est-il pertinent de se passer d'un tel vivier d'emplois ?

- Mais aussi parce que dépendantes de l'état des milieux, elles sont plus que d'autres sensibles à la qualité de leur environnement. Certes elles ont pu par le passé contribuer à sa profonde dégradation. Elles en ont pris conscience désormais et opèrent en ce domaine une importante mutation en termes de comportements environnementaux. Les vrais « écologues » de notre société sont aujourd'hui leurs professionnels : démarches bassins versants, agriculture responsable, gestion des stocks halieutiques, qualité des eaux. Par leur présence et la nécessité de produire, ces acteurs constituent un formidable réseau d'observations et d'alerte sur l'état du milieu. Nous en profitons tous.

- Parce qu'elles sont les seules à pouvoir occuper de manière fonctionnelle et provisoire cet espace tampon que constitue la frange littorale : zones d'estran, prairies littorales, massif dunaires. Il en a toujours été ainsi dans le passé ; il nous faut retrouver cette géosophie (sagesse de la terre) que seuls les hommes au contact des éléments naturels connaissent. L'actuelle remontée du niveau marin nous rappelle qu'il faut agir avec humilité sur ces espaces où rien de définitif ne peut être installé. Seules ces activités peuvent mettre en valeur de tels lieux sans pour autant les figer d'une manière irrémédiable et irresponsable vis-à-vis des risques naturels.

- Par ailleurs, en maintenant une population active et résidente sur le littoral elles participent à l'équilibre de la société, favorisant mixités sociale

et générationnelle tant nécessaires. La construction des identités si particulières qui font l'originalité culturelle de ces territoires, si recherchée sur le plan touristique, ne peut émerger qu'à cette condition. Car elles feront du littoral breton, de la Bretagne toute entière, un territoire à part, doté d'un riche patrimoine en perpétuelle régénérescence.

- Enfin et surtout, par leur présence active, elles constituent le meilleur rempart qui soit à l'extension de l'urbanisation. Avant même d'être le support d'un habitat et de nos fantasmes, ces milieux sont là pour nous nourrir. La terre, la mer bordière ont avant tout fonction de production. Il nous faut les respecter. Nous devons donc adapter la ville à leurs contraintes et non l'inverse comme cela se fait actuellement.

Ainsi pour toutes ces raisons, il nous faut au contraire protéger, valoriser, développer ces activités sur le littoral. Elles ne doivent pas être tributaires des seules logiques économiques, mais bien participer à un véritable projet de société où elles auraient toute leur place pour le plus grand bien de tous. L'article de Pascal Tocquer (p.93) nous en fait ici, à propos de l'agriculture, la démonstration ; de même celui d'Alain Le Sann (p. 87) au sujet de la pêche.

> *Valoriser une activité de transport maritime et d'industries portuaires*

Activité en sommeil depuis plusieurs décennies, le transport maritime a pourtant bien forgé l'organisation du peuplement littoral de la région, multipliant au fil du temps les villes-ports au gré de chaque rentrant du littoral, de chaque petit hinterland rural et des stratégies multiples du transport maritime. Ainsi a pris forme cette structure urbaine si particulière qui caractérise la région. Si cette activité a pu être florissante pendant des siècles, affirmant sa dimension maritime, l'accompagnant de tout un réseau d'activités dépendantes (constructions navales, industries), les logiques d'évolution de ce mode de transport ont délaissé les ports bretons au profit de grandes places portuaires localisées surtout au nord de l'Europe. Et pourtant la mer reste un formidable espace de circulation, de connexion à l'économie monde.

Le développement contemporain de ces échanges, dans le cadre de l'actuelle mondialisation, les orientations de développement durable préconisées par l'UE changent la donne tant pour des raisons techniques que d'organisation. Profitant de ces mutations récentes, la Bretagne n'a-t-elle pas l'opportunité de capter une part des flux qui transitent à ses portes sur la plus grande route maritime du monde, d'élaborer une stratégie économique nouvelle fondée sur le transport maritime et les activités qui en découlent ? Un gisement nouveau d'activités et d'emplois s'offre à elle, à la

condition qu'elle le veuille, qu'elle se saisisse de ces enjeux. Il lui serait alors possible de fonder un système industrialo-portuaire, alternative nécessaire à la mono activité touristique vers laquelle tend actuellement son littoral. Par ailleurs, la mer constituant le mode de déplacement actuellement le plus écologique, n'a-t-elle pas à concevoir son organisation territoriale interne pour partie sur ce mode de transport. Du coup, tout le réseau inactif de villes-ports, doté d'infrastructures à l'abandon, retrouverait une fonction nouvelle dans le cadre d'un schéma maîtrisé de vie, d'activités et de déplacements. Ces opportunités sont à saisir avant qu'elles ne s'imposent à nous en raison de strictes contingences économiques. Car dans le premier cas la région serait en mesure de maîtriser la mutation en fonction d'un projet réfléchi répondant à ses priorités, dans le second elle la subirait en fonction de logiques exogènes. Il y a là un enjeu considérable pour la région. C'est le sens du propos d'Yves Lebahy lorsqu'il analyse la nécessaire implication de la région dans ce domaine du transport maritime (p. 103).

> *Relativiser la place des activités de loisirs et de villégiature*

Les activités de loisirs et de villégiature ont pris une place prédominante sur le littoral au point qu'en certains lieux elles sont devenues l'unique activité, déstabilisant au passage tous les équilibres sociaux et économiques, comme décrit précédemment. Pire, de nombreux responsables économiques et élus considèrent pourtant qu'il n'y a plus aucune autre alternative et vouent leur territoire à cette seule fonction. C'est ignorer à quel point elle est fugace et par nature « minière », consommant un cadre de vie et un environnement culturel élaborés et accumulés au cours de longs siècles. Très rapidement cette mono activité balaie leur originalité, banalise leur site, uniformise leurs sociétés par éviction des acteurs productifs. L'exotisme qui attirait, perd progressivement de sa saveur. Nous le constatons dans les comportements migratoires de ces populations en quête de « nature » et de dépaysement. Alors que le littoral breton accueille désormais des populations qui fuient la Côte d'Azur qu'elles jugent saturée et frelatée, dans le même temps nous constatons que des comportements de fuite équivalents commencent à se développer sur les côtes sud de la Bretagne en faveur de sites moins altérés des littoraux nord atlantiques. Nulle économie stable ne peut être construite sur cette activité, sans compter que les emplois qu'elle génère (120 000 environ), restent quantitativement faibles au regard du chiffre d'affaire produit par ce secteur et surtout de conditions salariales peu valorisantes (les 2/3 sont des emplois saisonniers marqués par des pratiques sociales très souvent contestables).

Si cette activité est bien devenue une réalité dans notre société de loisirs et de retraites, il ne faut donc la considérer que comme une activité d'appoint, complémentaire d'autres plus pérennes, plus productives et plus génératrices d'emplois qualifiés et stables, mieux en phase avec les richesses potentielles du milieu maritime (voir précédemment). Ainsi le littoral de la région conservera sa dimension attractive sans mettre en péril ses équilibres économiques et sociétaux. Le comité régional du tourisme commence à en prendre conscience, mais bien tard, alors que pendant des décennies il a promu lui-même un tel modèle. Ces activités doivent représenter seulement un appoint économique ; nous n'avons effectivement pas à le négliger. Mais elles ne doivent en rien constituer un élément perturbateur de nos équilibres, pour le seul profit de quelques-uns. Leur bilan économique pourrait en effet s'avérer fort lourd pour la collectivité, si on prenait en compte toutes les externalités qu'elles génèrent. Nous devons absolument quitter une telle voie, ou tout au moins en relativiser les incidences dans la vie économique de la région.

> *Redéfinir une organisation politique fondée sur le binôme ville-port/pays maritime*

C'est le dernier axe d'action, mais il ne fera pas ici l'objet d'un développement particulier car ce sujet a été maintes fois abordé dans d'autres publications¹⁹. Toutefois, la gestion intégrée des littoraux qui se met progressivement en place sur nos territoires, implique une adaptation des outils politiques servant à l'aménagement à l'égard des contraintes du milieu et du projet porté par les sociétés. Or ce dernier doit valoriser la relation homme/territoire, la nécessaire interdépendance terre/mer, l'utilité commune tout autant que l'intérêt individuel, la mixité sociale et d'activités au sein d'un même espace. Il nous faut retrouver le plus possible ce lien qui fait du territoire un espace d'habitat, de travail, de consommation.

Un tel programme implique que ce dernier redevienne un lieu où s'expriment les responsabilités collectives, l'autoresponsabilisation des comportements, l'écocitoyenneté, tout cela par le biais d'une démocratie plus directe, participative. Vaste chantier qui suppose une révolution de nos représentations et de nos comportements à l'égard d'une vie et des

19. EUZENES Pierre, LE FOLL François, *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne*, CESR de Bretagne, section Mer et littoral, 2004. LEBAHY Yves, « GIZC, SCOTs et pays maritimes : les nouveaux cadres d'action de l'aménagement maritime et côtier », dans *Le Littoral agressé*, op. cit, p. 129-178. LEBAHY Yves, « La nouvelle politique littorale, fondatrice d'un nouvel ordre territorial », dans *Territoires en Bretagne : une révolution à opérer*, dossier Géographes de Bretagne n° 2, juin 2008.

instruments politiques. Cela oblige alors de clarifier l'actuel découpage des territoires locaux afin qu'il réponde à ces impératifs. Dans l'actuelle confusion territoriale qui existe, un territoire s'appuyant sur le binôme ville-port/pays maritime apparaît comme le support le moins mauvais répondant à ces impératifs locaux, alors que la région revêt dans le même temps un rôle éminent dans l'orchestration des orientations. Tous les autres découpages administratifs deviennent alors superflus. Reste à en convaincre les responsables politiques eux-mêmes, trop attachés à ces entités multiples par habitude et intérêts. Ce n'est pas la tâche la moins ardue.

Beaucoup de chemin reste donc à faire et cela sans tarder. Mais ces enjeux littoraux n'offrent-ils pas à la région un superbe projet, mobilisateur, novateur, moyen d'affirmer notre originalité en tant que peuple et notre identité? Prise comme telle, la mer en Bretagne, offre une opportunité à saisir, implique un programme à construire, une révolution à mener. Cette modeste contribution collective tente ici d'apporter sa pierre à l'édifice.

**LA DILATATION DU TERRITOIRE,
PRIVILÈGE DES RÉGIONS MARITIMES :
UNE APPROCHE À PARTIR DU CAS DE LA BRETAGNE**

Pierre-Yves LE RHUN

**Dilatation continentale,
dilatation maritime des territoires, leur différence**

L'histoire de l'Humanité est riche en exemples d'expansion territoriale d'un peuple au détriment de ses voisins. La conquête de la Sibérie et son peuplement par des colons russes est bien caractéristique d'une dilatation du territoire russe. Pour les États-Unis, l'implantation de colons britanniques correspondait à une dilatation du territoire anglo-saxon et, après la guerre d'Indépendance, la conquête de l'Ouest par leurs descendants à une dilatation du territoire « américain ».

Depuis, les frontières internationales se sont figées et la dilatation territoriale ne s'observe plus que de façon résiduelle. Au Tibet, les Han poursuivent une expansion plus que millénaire, en Amazonie la colonisation progresse. Le cas de la Palestine est singulier puisque des migrants d'une population juive sans terre ont créé leur territoire et leur État israélien au détriment des autochtones. Le processus de dilatation de ce territoire par implantation de colonies en territoire palestinien est actuellement bloqué.

Dans ce contexte, les États maritimes et plus précisément leurs régions littorales continuent à bénéficier des avantages procurés par la mer bordière. Quand on franchit la limite terrestre d'un territoire, on passe brusquement chez le voisin. Ce n'est pas le cas quand on quitte le rivage. Il suffit de naviguer sur nos côtes pour que, par l'effet conjugué de la toponymie familière des caps, des roches et des îles par l'immatriculation dans les quartiers maritimes locaux des nombreuses embarcations de tous types,

par le continent proche qu'on ne perd pas de vue, s'impose l'évidence que cette étendue d'eau est partie intégrante du territoire breton.

Elle l'est d'autant plus que ses ressources naturelles participent à l'activité économique du littoral, que le transport maritime s'appuie sur un réseau portuaire, que le rivage attire les touristes, et on ne s'étonne pas alors que les 3/5^{es} des habitants de la Bretagne résident sur une bande littorale large de 20 km, ce qui apparaît clairement sur une carte des densités communales¹.

Et pourtant la partie maritime d'un territoire régional n'est pas cartographiée ni prise en compte dans les statistiques, sans doute parce que l'utilité n'en est pas démontrée et qu'il serait difficile d'en fixer les limites. Soit, mais ce n'est pas une raison pour ne pas voir que la mer offre à la région maritime un avantage comparatif sur les régions continentales : son territoire réel ne se limite pas à sa surface émergée.

Peut-on mesurer le territoire réel de la Bretagne, avec quelles méthodes ? Avant d'y répondre, tentons une représentation des densités de population qui soit différente de la carte classique et qui mette plus en valeur l'apport de la mer dans la répartition de la population.

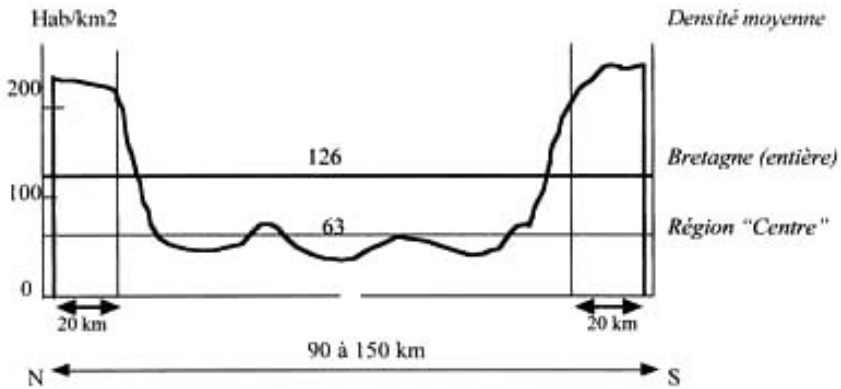


FIG. 1 - L'effet littoral sur les densités démographiques (coupe nord-sud de la Bretagne occidentale)

Le profil proposé s'appuie sur les densités moyennes observées sur une bande littorale large de 20 km et dans l'intérieur. Le choix de représenter les densités à l'échelle communale ou cantonale donnerait un profil plus contrasté et variant selon le tracé choisi, mais la différence resterait forte entre le littoral et l'intérieur.

1. Comme celle publiée par Yves Lebahy dans *Géographie et aménagement de la Bretagne*, Skol Vreiz, 1994, p. 199.

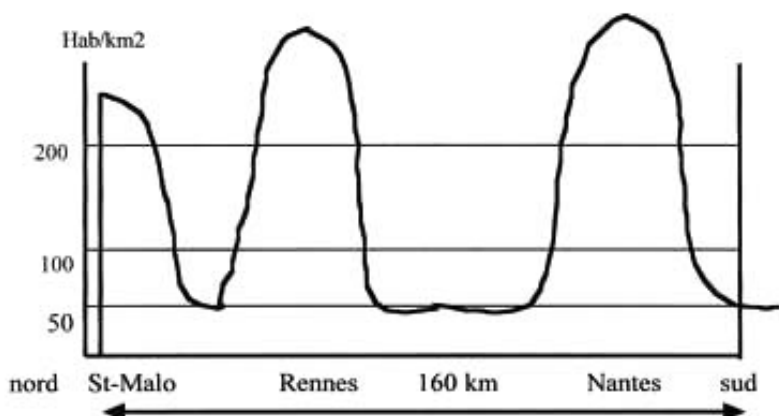


FIG. 2 - *Rennes concurrence l'effet littoral (coupe de Saint-Malo à Rennes et Nantes)*

Ce profil est caractéristique d'une région côtière en ce sens qu'au-delà de la ligne de rivage, la densité du peuplement tombe à zéro et comme il s'agit ici d'une presqu'île, on retrouve au nord comme au sud cette « falaise démographique » dont l'ampleur provient du fait que le littoral est attractif. Un tel profil est représentatif de la Bretagne occidentale, par exemple de Lannion à Lorient.

Le profil est ici plus complexe. On retrouve au nord un impact littoral net sur le pays malouin, mais il est moins puissant que l'aire urbaine de Rennes, purement continentale et seule exception de ce type dans la presqu'île. Plus au sud, on retrouve les faibles densités de la Bretagne intérieure mais qui tendent à se relever du fait que le tracé suit la voie rapide dont les effets sur l'activité et l'habitat sont bien connus. Puis une troisième aire urbanisée, plus étoffée encore, que l'on peut qualifier de littorale puisque le commerce maritime a été le fondement de la prospérité nantaise. Mais ici, pas de « falaise » puisque la limite sud du pays nantais est continentale et donc ce qui l'emporte, c'est la continuité par rapport au peuplement du territoire vendéen.

À la recherche de méthodes pour mesurer la dilatation du territoire breton

> *Via l'impact économique*

Il faudrait estimer la part de richesse dépendante de la mer, produite chaque année et en général localisée sur le littoral :

- productions marines et légumières, leur transformation, transport, commerce, ... ;
- transports maritimes, construction navale ;
- tourisme, santé ;
- les services à l'industrie et à l'habitat liés à la mer, etc.

Cette étude permettrait de fournir le pourcentage du PIB de la Bretagne qui relève de la présence de la mer. Si le reste du PIB devait se réaliser sur les 34 000 km² du territoire, on peut alors calculer quelle extension de ce territoire serait nécessaire pour compenser la perte du PIB maritime. Voilà une première approche de la dilatation territoriale apportée par la mer à l'économie bretonne.

> *Par la généralisation virtuelle de la limite continentale*

Un chapelet de petites villes séparées par des espaces de faible densité démographique court de Fougères à Ancenis en passant par Vitré et Châteaubriant, sur un parcours nord-sud de 140 km. Pour estimer la population sur une bande large de 20 km, on peut se baser sur les quinze cantons frontaliers de Saint-Brice-en-Coglès à Ancenis, soit un total de 160 000 habitants dont presque la moitié dans les quatre petites villes citées.

Pour effacer l'effet littoral, il s'agit de remplacer l'actuelle bande littorale de 20 km de large par une bande continentale de même largeur et peuplée sur le modèle de la limite orientale de la Bretagne. La longueur du littoral équivaut à quatre fois celle du modèle continental, ce qui permet d'estimer que la « continentalisation » du littoral ferait chuter sa population de 2,6 millions d'habitants à $160\,000 \times 4 = 640\,000$ habitants.

On imagine la cure d'amaigrissement du réseau urbain. Seule Rennes conserverait sa population, Nantes disparaît ou serait ramenée à la taille d'Angers. Saint-Nazaire, Vannes, Lorient, Quimper, Brest, Saint-Malo seraient de petites villes ou même seraient rayées de la carte...

La population totale de la Bretagne chuterait de 4,3 à 2,3 millions d'habitants (somme de la population de la Bretagne intérieure, soit 1,7 millions d'habitants et des 640 000 habitants de l'ex-littoral). Autrement dit, la mer apporte à la Bretagne presque la moitié de sa population, conclusion qu'une troisième approche tend à conforter.

> *Par la comparaison avec un espace continental proche*

Il est nécessaire de trouver à proximité de la Bretagne une région continentale sans richesse minière et présentant des similitudes de niveau de vie et de position par rapport à la métropole parisienne, d'où le choix de la région Centre. Le seul critère de comparaison sera la densité moyenne

de population qui résulte de multiples facteurs agissant sur la très longue durée.

Pour enrichir la comparaison, le cas de deux régions voisines, disposant d'une façade maritime, sera pris en compte. D'où le tableau suivant :

Région	Superficie en milliers de km ²	Population en million d'habitants	Densité hab./km ²	Coefficient de dilatation
<i>Centre</i>	39,1	2,4	63	1
<i>Bretagne</i>	34	4,3	126	2
<i>Basse-Normandie</i>	17,5	1,4	82	1,30
<i>Poitou-Charentes</i>	25,8	1,7	66	1,04

FIG. 3 - Le coefficient de dilatation territoriale de trois régions littorales de l'Ouest (par comparaison avec la région continentale Centre – données INSEE 2005)

La figure 1 montre que la densité moyenne de la région Centre n'est que de peu supérieure à celle de la Bretagne intérieure. Ce qui creuse la grande différence entre les densités des deux régions, c'est bien la présence ou l'absence de littoral.

Si la Bretagne était placée en situation continentale, toutes choses égales par ailleurs, sa population serait probablement divisée par deux. Pour la conserver au niveau actuel, il lui faudrait disposer d'un territoire multiplié par le coefficient de dilatation qui est dans ce cas de 2, et qui se définit comme le rapport entre la densité moyenne d'une région maritime et la densité moyenne d'une région continentale prise en référence.

Le coefficient de la Basse-Normandie, nettement plus faible, peut s'expliquer par le grand développement du linéaire côtier breton (c'est l'effet presque île), ce qui est nettement moins le cas en Basse-Normandie malgré la présence du Cotentin.

Quant au Poitou-Charentes, un effet littoral positif sur la densité de peuplement existe sûrement. Mais la densité moyenne de l'intérieur est plus basse que celle de la région Centre et l'effet littoral ne fait que compenser cette différence. Ce cas indique que l'approche de l'effet littoral par le seul critère de la densité moyenne doit être complété par des études plus fines.

Il reste à représenter graphiquement le territoire réel de la Bretagne (voir figure n° 3).

Le rectangle représente 68 000 km², soit le double de la superficie terrestre de la Bretagne. C'est la superficie que devrait avoir la Bretagne

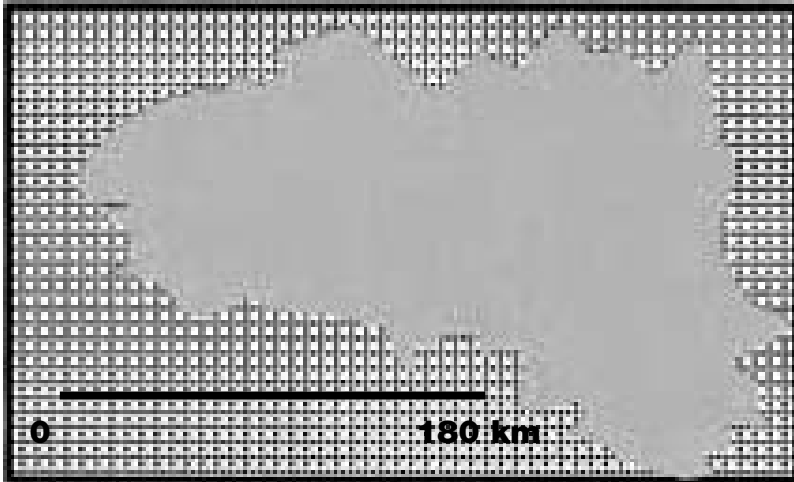


FIG. 4 - La dilatation du territoire de la Bretagne, mesurée par comparaison avec la région continentale Centre

si sa densité était celle de la région Centre pour conserver la totalité de sa population actuelle (4,3 millions d'habitants).

La différence entre la surface de ce rectangle avec celle de la Bretagne, représentée à la même échelle, mesure la « dilatation territoriale » que lui apporte la mer par rapport à une région Centre, bloquée par des limites administratives continentales très précises.

Conclusion

Loeiz Laurent, dans la *géographie et aménagement de la Bretagne* (p. 65) écrivait : « On ne soulignera jamais assez combien le peuplement relativement dense de la Bretagne tient à la présence de la mer. » Il expliquait l'écart de densité entre la région Centre et la Bretagne ainsi : « C'est la mer et aussi l'attachement des Bretons à leur pays qui font la différence ». Mais cet attachement serait-il si fort sans la mer ?

Il ne serait pas inutile que des recherches plus approfondies mettent en évidence ce que la mer apporte à la Bretagne. L'opinion publique ne sera jamais trop informée des enjeux maritimes et littoraux. Quant aux autorités responsables, la prise de conscience de la forte dépendance de l'économie bretonne à l'égard de la mer devrait les inciter à prendre des mesures plus énergiques pour restaurer le milieu maritime (qualité des eaux, gestion des ressources...) et à gérer le littoral avec le souci prioritaire de transmettre aux futures générations un patrimoine de grande valeur.

LE LITTORAL : PRÉSERVATION ET RECONQUÊTE

Jacques LESCOAT

Par excellence, la Bretagne est une région maritime et ceci marque profondément son identité. Une identité multiple qui se décline à plusieurs niveaux : économie et occupation humaine, paysages et espaces naturels...

Ce territoire littoral est à la fois le plus rare et le plus attirant de notre région. Le plus rare car il peut parfois se réduire, du moins en termes de paysage à seulement quelques centaines de mètres dans son contact direct terre/mer, là où le terme se limite à la falaise et à l'étroite bande de terrain qui remonte jusqu'à la ligne de crête. C'est aussi un espace convoité, soumis aux plus fortes pressions : économiques, immobilières, démographiques...

L'enjeu du littoral breton est donc, à tous égards, considérable. Nous n'aborderons, vis-à-vis des multiples facettes qui composent le littoral que l'enjeu représenté par le maintien d'un tiers naturel, c'est-à-dire d'une coupure d'urbanisation, d'un espace naturel voire « sauvage », d'un espace de découverte, de rêve et de respiration. C'est une question de sensibilité, de finalité de vie, d'image, d'équilibre, d'aménagement et de développement durables.

Le constat

Ceci nous amène tout d'abord à un constat. Celui lié à une bande côtière qui, dans son ciselé très fin, se déroule sur plus de 3 000 km. Prodigious héritage naturel d'une variété infinie, tant dans sa géologie (granits de toutes les plus belles variétés, schistes aux teintes bleu argent, sables dorés) que dans sa morphologie (falaises basses, hautes, vertigineuses, lagune, marais, dunes), sans oublier son découpé tout à fait extraordinaire composé de caps, de pointes, de presqu'îles, de baies, de rias, de rades, de golfes, d'estuaires, de rivières maritimes. Rien ne semble y manquer, pas même de

ces « petites Bretagnes d'outre-mer » composées d'îles multiples et magiciennes.

Mais cet héritage nous conduit à faire un état des lieux face à l'action humaine. Longtemps, celle-ci a su préserver l'essentiel des paysages littoraux et même à y insérer, ce ne sont que des exemples, des ports minuscules ou bien plus grands qui ont valorisé les côtes bretonnes. Plus récemment, on a même su, pour l'essentiel, préserver le littoral d'un bétonnage fait d'immeubles, tours ou barres, qui défigurent aujourd'hui la Côte d'Azur et bien d'autres espaces maritimes. En revanche, on n'a guère évité un éclatement considérable de l'urbanisation composée de ces multiples pavillons dispersés sur le littoral, parfois même très près de la mer, voire « les pieds dans l'eau ». C'est cette forme de dilatation de l'habitat dans des sites naturels longtemps vierges — on l'appelle le mitage — qui a envahi notre littoral. Le constat n'est pas flatteur car, aujourd'hui, il est permis d'estimer que sous une forme dense (ports ou villes littorales) ou dilatée et éparpillée, c'est près de 85 % du littoral breton qui sont dorénavant urbanisés. L'image d'une Bretagne littorale préservée, naturelle, est, pour l'essentiel, une image du passé. D'autant que cette urbanisation, certes d'une façon atténuée car les espaces se font rares, se poursuit néanmoins.

Face à cet état des lieux, il y a eu certes des réactions et des initiatives positives

C'est la loi Littoral qui a contraint à écarter quelque peu l'urbanisation de la très proche ligne littorale. Mais cette loi, faite par des juristes seuls et non par des juristes assistés de géographes, ne tient pas compte suffisamment de l'héritage, précisément de l'héritage géographique du littoral, celui qui devait conduire à reporter l'urbanisation pas simplement dans la bande des 100 mètres mais, dans de nombreux cas, bien au-delà, notamment au-delà de la ligne de crête éloignée de 200, 300 ou 400 mètres de la mer elle-même. Il faut donc, au-delà des seuls textes, prendre en compte l'héritage naturel, le relief, les formes de la ligne côtière. Faut-il ajouter que cette loi qui a empêché et empêche encore le pire, subit actuellement de vives menaces qui pourraient conduire à affaiblir une protection déjà insuffisante.

Il y a également, élément très positif, le Conservatoire du littoral. Voilà un outil exceptionnel qui s'est inspiré du britannique *National Trust* qui depuis plus d'un siècle maintenant, à côté et en soutien des plans d'aménagement et de préservation rigoureusement bien faits, acquiert d'immenses parcelles du littoral de nos voisins d'Outre-Manche. C'est notamment

grâce à son œuvre mais aussi au souffle qui porte l'esprit de cette « institution » (car le *National Trust*, alliance de fonds publics et privés, est devenu en Grande-Bretagne une réelle « institution », aimée et promue) que les Britanniques aiment pouvoir bénéficier de longues parcelles du littoral exemptes de toute forme d'urbanisation. Comment expliquer le contraste entre la côte du Léon (ainsi le secteur de Roscoff qui n'est qu'un exemple) partout envahie de pavillons dispersés et, en face, la côte de Cornouailles où, sur des dizaines de kilomètres, il n'y a aucune construction sinon celles, bien regroupée, autour des ports ou de petites stations balnéaires ? Le contraste est saisissant.

C'est ainsi qu'avec certes quelques décennies de retard, mais il n'est jamais trop tard pour bien faire, que le Conservatoire du littoral s'est engagé en France à protéger ce qu'il est encore possible. Il est aujourd'hui, à cet égard, permis d'affirmer que partout où le conservatoire est intervenu, son action s'est révélée hautement positive : un littoral préservé, un littoral ouvert par des aménagements légers à un public enchanté de « respirer », un littoral « à l'état pur ». Un littoral pour des générations futures.

Il convient cependant de placer le conservatoire par rapport à un double contexte :

- En Bretagne, le littoral totalement préservé de l'urbanisation ne représente plus que 15 % du linéaire côtier !

- Le budget total du conservatoire (donc au niveau global français) ne représente que l'équivalent de la construction de 5 à 6 km d'autoroutes (on en construit annuellement 200 km environ). En dépit d'une augmentation récente de ce budget, il demeure encore modique par rapport aux enjeux et notamment celui de la préservation durable, définitive d'un véritable « tiers naturel ».

C'est à ce niveau que se placent nos propositions

Ainsi, si le conservatoire avec l'aide de PLU et de SCOT bien faits continue son œuvre d'acquisition de ce « tiers naturel » et donc de cet espace limité hélas à 15 % du littoral, il devra aller au-delà.

En effet, sur le littoral breton, il existe de vastes étendues (on peut également les estimer à 15 % du linéaire côtier) où sur 500, 1 000 ou 2 000 mètres une maison égarée, généralement « blanche de craie », casse l'apparence naturelle du littoral et rompt la qualité de cette nécessaire coupure d'urbanisation. L'action consisterait à repérer cette forme d'urbanisation lâche mais regrettable du littoral et d'envisager à travers une

planification adaptée et une intervention progressive, la reconquête du littoral et la reconstitution d'un « tiers naturel » plus étendu. Si le repérage assez évident peut être conduit rapidement, l'intervention en vue de l'acquisition, puis de la démolition de ces pavillons qui n'auraient certes jamais dû être construits sur les sites visés, ne peuvent être que des actions de long terme. Aucune expropriation, sauf exception, ne sera mise en œuvre ; ce ne sera qu'à l'occasion de mutations (vente du pavillon) qu'interviendrait le conservatoire. À la limite, si l'opération exige 10, 20 ou 30 ans, cela n'a guère d'importance puisque chacun saura qu'à terme, l'espace naturel sera reconstitué.

À un rythme de 10 ou 15 pavillons par an, imaginons les progrès réalisés sur ce long terme, 30 ou 40 ans par exemple ? Quel enthousiasme pour une région, pour un pays que de savoir qu'ils s'inscrivent dans une phase de reconquête ! Quel profit pour les générations futures que de disposer d'un vrai « tiers naturel », valeur essentielle et profonde de la finalité de vie !

Bien entendu, un budget lié à un tel choix politique fort serait à abonder pour le conservatoire. Mais que sera-t-il, concernant 10, 20 ou 30 pavillons, alors que la France a la capacité de construire 500 000 logements par an ?

Un littoral qui respire, un littoral qui s'inscrit dans l'aménagement et le développement durables ne mérite-t-il pas ce choix ? Un choix encore une fois sans violence et donc inscrit dans le long terme. Quelques initiatives ont déjà été conduites par le conservatoire dans ce sens. Allons plus loin, beaucoup plus loin. Ce sera une clé précieuse pour un pays et pour une région dont l'avenir doit, de toute façon, s'inscrire dans la qualité de la vie et dans les espaces de respiration offerts aux citoyens. En l'occurrence, lorsqu'il s'agit d'un espace aussi rare et précieux que celui qui forme notre littoral.

**LE PATRIMOINE MARITIME CULTUREL COMME ÉLÉMENT
INDISPENSABLE À LA VALORISATION
DES TERRITOIRES CÔTIERS**

Françoise PERON, Guillaume MARIE

L'idée que le patrimoine maritime culturel soit, au même titre que le patrimoine maritime naturel, un élément indispensable à la valorisation des territoires côtiers est une idée qui commence à faire son chemin. Cette thématique est actuellement développée de cette façon originale en Bretagne car, outre le fait que c'est la première fois qu'elle est travaillée dans un souci de globalité, elle a été d'emblée conçue comme un programme de « recherche/action » à dimension régionale mais à objectif d'application nationale. Dans cette démarche, une attention particulière est portée sur les petits ports historiques dont la variété et la présence en grand nombre sur les côtes de Bretagne (plus de 300) sont constitutives de l'identité maritime de la région.

En effet, le patrimoine maritime culturel est un élément primordial et souvent oublié du développement durable des littoraux, contrairement au patrimoine naturel. Il existe pourtant, au sein de nos sociétés, en mutation, un « risque culturel » de se couper du passé et par là même de perspectives d'avenir. Pour répondre à la nécessaire prise en compte des héritages maritimes – témoins de la diversité dans le temps et dans l'espace des relations Homme/mer et supports des identités territoriales présentes et futures – une recherche pluridisciplinaire et appliquée a été mise en œuvre depuis 2005 par l'Observatoire du patrimoine maritime culturel du laboratoire Géomer (UMR LETG – 6554 – CNRS) en appui des politiques publiques.

L'originalité de l'étude, outre sa thématique, réside dans la réflexion du groupe de travail sur la valeur des héritages recensés, dans une perspective d'aménagement du territoire, avec propositions de hiérarchisation de ce patrimoine et différenciation spatiale. L'objectif est de passer du simple recensement des héritages à la définition d'un patrimoine à protéger et à

mettre en valeur avec une volonté de Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC). Le but n'est pas de figer les territoires littoraux à partir des représentations issues du passé mais de leur permettre d'évoluer dans l'avenir en intégrant leur originalité culturelle et humaine considérée comme une ressource non délocalisable à forte potentialité humaine et économique.

L'article qui suit, présente les grandes lignes de cette démarche : son sujet et ses enjeux, les méthodologies expérimentales mises au point à partir des littoraux bretons par l'Observatoire du patrimoine maritime culturel de l'Institut universitaire européen de la mer (technopôle Brest-Iroise). Pour terminer seront évoqués les éléments qui peuvent, d'ores et déjà, être identifiés comme des points capitaux pour la mise en place d'un véritable travail de prospective qui intégrera pleinement les héritages historiques maritimes dans la gestion intégrée des zones côtières.

Le patrimoine maritime culturel : une valorisation en devenir

D'entrée de jeu, nous soulignerons que le mot « patrimoine » effraie généralement les décideurs qui craignent que son respect n'entrave leurs projets d'avenir. La cause principale de cette attitude regrettable est que ceux-ci se situent uniquement dans l'immédiateté du temps présent, sans prendre en compte les perspectives d'avenir sur le temps long, et en ignorant les enseignements de l'histoire. C'est pourtant un fait bien connu que, depuis la Renaissance, les constructions patrimoniales qui se sont développées à travers l'Europe à chaque rupture économique, sociale, politique et technique, ont eu pour conséquence ni un retour en arrière des sociétés concernées ni le blocage de leur présent. Au contraire ces constructions patrimoniales ont permis à chaque groupe humain concerné de transmettre des valeurs, des connaissances, des éléments identitaires issus du passé. Elles ont, de ce fait, constitué les fondements anthropologiques et mythiques des projets d'avenir de nature radicalement différente de ceux du passé mais néanmoins ancrés dans l'histoire. Le patrimoine est un puissant intégrateur des sociétés en recomposition, dont nous n'avons jamais tant eu besoin qu'aujourd'hui.

> *Les vertus du patrimoine :*

- *Distinguer « héritage » et « patrimoine » et prendre conscience de l'arbitraire du patrimoine*

À la décharge des détracteurs du « patrimoine », il faut reconnaître que le flou du concept se prête souvent à une utilisation ambiguë des aspirations

patrimoniales, voire à une manipulation idéologique lorsqu'il y a confusion entre histoire, mémoire et patrimoine. On peut cependant clarifier les choses en distinguant nettement « héritages historiques » et « patrimoine culturel ». Selon le dictionnaire, le patrimoine d'une famille, d'un groupe social, d'une nation est constitué par *l'ensemble des biens considérés comme héritage commun et jugés dignes d'être transmis* aux générations futures. Le patrimoine est donc subjectif car il est toujours le résultat d'une décision arbitraire (considéré comme..., jugé digne de...).

Chaque société, chaque groupe social qui veut, à un moment donné, s'approprier sa propre histoire et se faire reconnaître des autres groupes afin de se projeter dans le futur, tente de se créer son propre patrimoine. Mais on en peut tout conserver, la décision de « patrimonialiser » tel objet issu du passé, plutôt qu'un autre, est forcément arbitraire. Le patrimoine choisi par une société se décrète, à un moment crucial de mutation de cette société, où elle doit changer sans pour autant « perdre son âme ». Au fond, il n'y a pas de patrimoine en soi mais des dynamiques patrimoniales à fins stratégiques et identitaires. Les constructions patrimoniales s'inscrivent toujours, plus ou moins ouvertement dans un rapport de forces.

Ainsi, décider de mettre en valeur le patrimoine littoral et maritime d'un territoire est un acte stratégique visant à faire reconnaître les spécificités de l'identité littorale, à affirmer l'existence d'un type d'espace, d'un type d'économie, d'un type particulier de culture. Au même titre que la campagne, la ville ou la montagne le littoral a droit à la reconnaissance. Or, au niveau des réglementations et des institutions spécifiques, la littoralité n'est prise en compte que depuis une période récente. La loi Littoral (1986) n'existe que depuis vingt ans, encore est-elle contestée. Un programme littoral (comme il y eut un « programme montagne ») n'existe pas encore malgré les efforts du tout jeune Conseil national du littoral (installé en 2006) chargé de fournir au gouvernement et aux élus les éléments d'une politique de développement des territoires littoraux.

En résumé, le patrimoine est davantage une dynamique qu'un ensemble d'objets figés et les dynamiques patrimoniales actuelles se situent au cœur des reconstructions territoriales contemporaines.

- Comprendre que le patrimoine est un outil efficace de reconfiguration des territoires littoraux

En créant des événements culturels à la fois symboliques, populaires et très localisés comme les fêtes maritimes bretonnes, en instituant des parcours nouveaux, de sites nouvellement dédiés à la commémoration de la mémoire maritime (véritables substituts aux pèlerinages religieux

d'autrefois), en inventant des rites partagés (chants, repas pris en commun...), le patrimoine maritime ne fait pas que rassembler des groupes variés de populations, il reconfigure les territoires littoraux, il redonne sens aux lieux bousculés par les mutations récentes des économies et des modes de vie. Le patrimoine est un outil d'accompagnement des changements sociaux, un outil de refondation territoriale imposée par les formes nouvelles de mobilité, la révolution des moyens de communication, les nouvelles aspirations aux loisirs. C'est la raison pour laquelle la démarche patrimoniale maritime oriente, quasi spontanément, un certain nombre de conduites caractéristiques de notre époque : choix des lieux de vacances en bord de mer, stratégies résidentielles (gentrification des fronts urbains portuaires, développement de l'habitat permanent en zone côtière), elle participe à la revivification d'identités locales en train de disparaître, elle constitue le ressort profond du tourisme culturel. Mais le patrimoine maritime n'est pas un patrimoine comme les autres.

> *Le patrimoine maritime, un patrimoine en danger*
- *Les spécificités du patrimoine maritime*

Par rapport au grand mouvement de patrimonialisation qui s'est développé en France continentale depuis presque un demi-siècle (création de patrimoines ruraux, urbains, industriels...), force est de reconnaître que les dynamiques patrimoniales liées aux genres de vie et aux cultures maritimes anciennes sont apparues assez tardivement. Les explications à ce retard sont de deux ordres.

Le patrimoine maritime et littoral est un patrimoine ambigu et fragile. Et ce pour trois raisons essentiellement.

Le patrimoine maritime et littoral est composite. Situé au contact de la terre et de la mer, il est difficile à cerner. Si l'on peut affirmer sans hésiter qu'une digue ancienne de protection portuaire ou qu'un type de bateau dont la construction est aujourd'hui abandonnée, relèvent indiscutablement du champ patrimonial maritime, qu'en est-il d'un atelier de mécanique dans un chantier de construction navale en voie de fermeture, d'une forteresse size en bordure de rivage, d'une ville balnéaire née au XIX^e siècle sur les sables d'un cordon dunaire ?

Le patrimoine maritime et littoral est un patrimoine de frontière. Au titre de frontière maritime de défense, il est soumis aux aléas des guerres (destructions répétées) et aux cycles contrastés des économies littorales qui, quand elles sont en phase d'essor, ne s'embarrassent pas des éléments épars laissés par le cycle précédent, même s'il a valeur patrimoniale.

Le patrimoine maritime et littoral est physiquement fragile. Il a les pieds dans l'eau ou bien il est sous l'eau. Cette situation autorise difficilement une stratification archéologique longue (ainsi que cela se passe généralement en milieu terrien) permettant l'oubli puis la redécouverte. Autant de raisons pour expliquer la construction relativement tardive du patrimoine maritime par rapport aux autres patrimoines, pour expliquer la méfiance qu'il soulève encore.

Mais surtout, à la différence des pays nordiques ou de la Grande-Bretagne, en France, le patrimoine maritime s'est développé dans un contexte chronologique chaotique, et avec un soutien très irrégulier de l'état.

La construction du patrimoine maritime sur les côtes françaises s'est effectuée entre ignorance, enthousiasme et suspicion.

Les années 1950-1980 correspondent à une phase d'ignorance de l'intérêt des héritages maritimes et littoraux. Ces années furent en effet marquées à la fois par la crise des économies maritimes et littorales issues de l'ère industrielle et par une modernisation hâtive pour intégrer les espaces côtiers dans la nouvelle économie. Avec la multiplication des grands aménagements portuaires et touristiques, l'heure n'était pas à la nostalgie. Les héritages historiques sont délaissés dans l'indifférence quasi générale. Ce n'est que dans les années quatre-vingt qu'une minorité de personnes en Bretagne, prenant brutalement conscience du risque de disparition totale des héritages maritimes issus des périodes antérieures, lance les premières actions de sauvetage du petit patrimoine côtier et des derniers bateaux de travail épargnés par le souci d'adaptation au présent. Leurs actions pionnières et spontanées annoncent le renversement d'attitude de la période suivante.

Les années quatre-vingt dix sont celles de l'essor foisonnant de patrimoines maritimes. Tout élément hérité des activités anciennes (vieille criée à poisson, conserverie de sardine, petite cale d'accostage, treuil, moulin à marée...) est alors considéré comme du patrimoine qu'il faut absolument conserver. Ainsi une multitude d'associations animées par des bénévoles naissent en quelques années pour œuvrer dans ce sens (actuellement plus de 700 structures associatives de ce type existent sur les littoraux des trois façades maritimes métropolitaines). Mais la création la plus originale de cette période est sans conteste celle des fêtes du patrimoine maritime, petites ou grandes, organisées autour de bateaux anciens ou reconstruits et qui se sont multipliées d'abord sur les côtes de Bretagne, pour essaimer ensuite sur les littoraux du Poitou-Charentes, Nord-Pas-de-Calais, Normandie (peu sur les littoraux méditerranéens). Ces fêtes très populaires scandent désormais les saisons estivales. Brest en 1992, Le Havre et Rouen en 1996

rassemblent sur leurs quais 1 à 2 millions de personnes venues admirer ou manœuvrer plusieurs milliers de bateaux d'origine française ou étrangère ; venus aussi pour se rencontrer dans une ambiance maritime inédite.

Le succès du mouvement, dont l'ampleur surprit les organisateurs eux-mêmes, repose fondamentalement sur l'urbanisation rapide de l'espace français, la tertiarisation des emplois et la mobilité accrue des populations qui eurent, du point de vue du patrimoine maritime, deux conséquences majeures. D'une part, les individus déracinés et de plus en plus mobiles de la nouvelle société urbaine, recherchent un ancrage et une identité locale. D'autre part, le mode de vie urbain (de plus en plus cadré, contraint et stressant) crée, chez ces mêmes individus, un besoin d'illimité, de large, d'espace non balisé que la proximité de la mer ou le loisir maritime peuvent combler. Les deux phénomènes, besoin local et besoin de mer, se conjuguent donc pour soutenir le mouvement patrimonial maritime en lui assurant une caisse de résonance qui fonctionne auprès de toutes les catégories sociales et pour l'ensemble du territoire français. Mais très vite, suspicion et difficultés se font jour.

Les hésitations récentes. Hier, conçues dans l'enthousiasme et, il faut bien le dire, souvent sans prévision d'avenir, les actions patrimoniales maritimes sont aujourd'hui plus difficiles à mener. Le mouvement fut d'abord critiqué au nom de la vérité historique malmenée ou tronquée. La rentabilité des bateaux du patrimoine est difficile — sinon impossible — à assurer. Des faillites financières, comme celle du musée du bateau du Port-Rhu à Douarnenez, firent peur aux élus. Inversement, l'apparition de nouveaux équipements se situant entre aquarium, musée, et mise en scène virtuelle, malgré le succès évident qu'ils remportent auprès du grand public (Océanopolis à Brest : 400 000 visiteurs annuels, Nausicaa à Boulogne : 700 000 visiteurs par an, Escale Atlantique à Saint-Nazaire), brouillent l'image du patrimoine maritime telle qu'elle a été construite dans la décennie précédente. Enfin, des héritages non choisis, mais à l'évidence d'intérêt majeur, posent de gros problèmes de patrimonialisation. Tel est le cas des systèmes de défense militaire édifiés en continu depuis la préhistoire sur les littoraux français, (rade de Brest, rade de Toulon, littoral de Poitou-Charentes...). Tel est le cas également des phares et sémaphores. L'importance des charges liées à un entretien patrimonial de ces bâtiments risque de faire oublier les petits héritages culturels maritimes, tels les petites cales, les cimetières de bateaux, les petits ports aujourd'hui investis par la plaisance et dont la présence et l'organisation spatiale témoignent encore de l'importance et de la diversité des activités maritimes passées.

> *Les contradictions de la situation actuelle*

En ce qui concerne la situation actuelle des héritages maritimes historiques, un triple constat s'impose.

Premier constat : les littoraux français, et particulièrement ceux de Bretagne, sont riches d'une histoire maritime pluriséculaire dont les héritages sont constitués à la fois de biens matériels (bâtiments, monuments, infrastructures portuaires, éléments flottants...), et de biens immatériels (rites, qualifications techniques, esprit marin...). La vie maritime passée a modelé sur les côtes françaises des sociétés littorales originales, des paysages littoraux et portuaires aujourd'hui très appréciés et a forgé des solidarités qui continuent à être sources de création, d'éducation, de savoir-faire.

Logiquement cette richesse devrait être utilisée dans la valorisation contemporaine des territoires littoraux or, et c'est le second constat, elle est plus que jamais en danger car elle est placée dans un contexte difficile caractérisé par trois ordres de faits. En premier lieu, des attentes fortes et parfois contradictoires – qui ne cessent de croître en exigence et en diversité. Le désir de mer des Français s'exprime en demande de qualité du milieu, de recherche de nouveaux loisirs liés à la mer, d'aspiration au ressourcement ; et du même coup en termes de besoins de nouveaux services (hébergement, restauration, zones de divertissement...) ayant parfois peu à voir avec le maritime. En second lieu, la reconversion des activités maritimes héritées des XIX^e et XX^e siècles (transformation des activités primaires, mutations récentes des systèmes de défense, concentration des activités d'échanges portuaires et bientôt production d'énergie nouvelle en mer) entraîne un changement brutal d'affectation des espaces littoraux. Enfin la pression résidentielle et touristique est devenue si forte que l'enjeu majeur sur les littoraux, aujourd'hui et dans l'avenir, est celui de l'occupation de l'espace. Appétits et conflits engendrés par la raréfaction des espaces littoraux disponibles constituent autant de forces concourant à la destruction des héritages culturels liés aux activités maritimes anciennes ; surtout s'ils sont de taille réduite (petits ateliers de construction navale) ou liés à des activités jugées peu gratifiantes (conserveries de poisson). Si quelques éléments sont toutefois mis en valeur, c'est dans une optique de développement touristique ou de conservation muséale qui ne retient alors que quelques éléments portuaires, militaires ou balnéaires jugés emblématiques mais ils sont alors généralement privés de leur contexte historique.

Troisième constat : la question du patrimoine maritime culturel est d'autant plus urgente à placer à l'ordre du jour que, dans le contexte européen, la mise en place d'une politique de Gestion Intégrée des Zones

Côtières (GIZC) est en cours de définition. Ce concept est apparu il y a trente ans, aux États-Unis, dans un pays à vision essentiellement naturaliste du *sustainable development* (développement durable). Aussi, du fait de la vision planétaire et homogénéisante des sociétés et d'une optique essentiellement fonctionnaliste du bonheur des hommes, caractéristiques de la pensée nord-américaine, les politiques de GIZC sont presque uniquement centrées sur la conservation et la gestion des ressources biologiques marines et des écosystèmes naturels littoraux. Ceci explique la faible prise en compte, dans les procédures de GIZC, des faits culturels historiques, spécifiques et diversifiés, liés à l'utilisation par les hommes, au cours de leur histoire, des ressources issues de la présence ou de l'exploitation du milieu marin. D'où la nécessité pour nous, Européens et Français qui sommes placés dans un autre contexte historique, culturel et identitaire de pallier ce manque. Cependant le volet « politique maritime de l'UE » du « livre vert » européen dont l'objectif est de proposer des orientations stratégiques communautaires pour la mer est, pour l'instant, peu bavard sur ce sujet.

> *Les freins à l'action et les besoins pour la mise en place d'une politique du patrimoine maritime culturel du littoral*

Sur le terrain de la région, si la Charte des espaces côtiers de Bretagne présentée officiellement en avril 2008 place « le patrimoine maritime culturel » parmi les dix chantiers prioritaires à entreprendre, de nombreux freins multiplient les difficultés lorsqu'il s'agit de passer des déclarations de bonnes intentions aux actions concrètes.

Outre les appétits immobiliers engendrés par la reconversion des espaces littoraux et portuaires et les intérêts financiers qui leur sont liés, des freins puissants d'ordre culturel expliquent la faible prise en compte des héritages maritimes dans les politiques d'aménagement.

La culture des acteurs de terrain est trop souvent plus terrienne que maritime. Elle est également trop dépendante des modèles d'aménagement en vigueur à un moment donné. Les ambitions esthétiques se résument généralement au joli et au souriant et les actions de mise en patrimoine sont souvent confondues avec les actions de mise en tourisme. Or, même si ces deux activités sont généralement concomitantes, elles ne répondent pas toujours aux mêmes besoins sociaux. Ce qui relève du maritime exprime la force, la rudesse, l'austérité qui fut celle de la vie des gens de mer et de la côte. Il faut que les aménagements contemporains tiennent compte de cette spécificité.

Par ailleurs, l'absence de langage précis défini, commun, constitue une entrave majeure au dialogue entre les acteurs très éclatés dont relève la mise en place d'une dynamique patrimoniale maritime cohérente et durable (fonctionnaires des ponts et chaussées, urbanistes, paysagistes, responsables des pêches, du tourisme, des transports, de la culture, de l'environnement, membres des associations œuvrant sur le littoral...).

Le déficit de connaissances sur lesquelles s'appuyer pour élaborer une véritable stratégie de mise en valeur de ces héritages constitue un autre frein ; d'autant que, lorsque ces connaissances existent, elles sont peu accessibles. La connaissance seule n'est pas un gage de protection si elle reste semi-confidentielle. Information des élus et des décideurs, et plus largement sensibilisation du grand public et éducation des jeunes, constituent autant d'actions de fond à entreprendre sur le moyen et le long terme pour que les recommandations et les réglementations ne restent pas lettre morte.

Enfin le manque de prise de conscience au niveau national de l'intérêt de ce patrimoine spécifique oblige à faire constamment du *lobbying* pour que la culture et les héritages maritimes soient au moins cités dans les documents de prospective littorale. Malgré la richesse des héritages maritimes historiques et l'importance du désir de mer, on ne peut que constater les insuffisances françaises dans la prise en compte du patrimoine maritime national comme élément de développement durable et de réorganisation des territoires littoraux. Aucune législation spécifique n'existe pour le patrimoine maritime bâti, même si l'établissement de ZPPAUP (Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) peut constituer un moyen efficace de protection. Il n'existe pas non plus d'organisme comparable au Conservatoire du littoral et des rivages lacustres, créé en 1975, pour protéger le patrimoine naturel (**culturel ?**) des zones littorales. La création d'un établissement public foncier de Bretagne, souhaité par la Région, pourrait être un outil de régulation dans ce domaine, malheureusement sa création est, jusqu'à présent, différée au niveau national.

Il résulte de cette situation que les besoins actuels en matière de politique patrimoniale maritime sont de quatre ordres :

- besoin d'un corpus de connaissances scientifiques solides (outils d'aide à la décision) ;
- besoin d'actions structurantes appuyées sur une vision à la fois globale et spatialisée du phénomène ...
- besoin d'actions d'éducation (sensibiliser le grand public et les décideurs) ;
- besoin d'actions de communication (valoriser les actions).

Les acteurs construisant actuellement du patrimoine maritime sur les rivages bretons et français sont si nombreux et si divers, les champs d'actions sont si variés, les échelles d'intervention sont si hétérogènes que la constitution de réseaux d'information, d'échange de données, de coordination des actions complémentaires ou emboîtées, menées par les différents acteurs, s'impose.

La situation est cependant en train d'évoluer. Les pouvoirs publics se préoccupent depuis peu de ce « gisement » patrimonial maritime, les soutiens apportés à notre action le prouvent. La mise à la disposition des décideurs de données scientifiques nombreuses et comparatives, issues de recherches systématiques, est susceptible de fournir les assises d'une véritable politique d'intégration du domaine patrimonial culturel dans les politiques plus larges de protection et de mise en valeur des zones côtières.

Une démarche scientifique expérimentale en trois volets : identification, spatialisation, valorisation des héritages bâtis

> Historique de la démarche

Dans ce contexte et dans le cadre d'une réflexion globale sur la gestion intégrée des zones côtières, une thématique originale de recherche sur le patrimoine maritime culturel s'est développée au sein du laboratoire Géomer de l'université de Bretagne occidentale. Elle a pris naissance à partir de l'organisation d'un colloque international « Patrimoine maritime 2000 sur les façades européennes » en juillet 2000 à Brest. Des contacts ont ensuite été noués avec divers interlocuteurs (élus régionaux, départementaux et locaux, commission Littoral de la DATAR, associations d'élus, chercheurs...); préparant ainsi la mise en place d'un programme de recherche/action, engagé à la demande du conseil régional de Bretagne, du conseil général du Finistère et de la DRAC (2005-2009).

Celui-ci est mené par une équipe pluridisciplinaire (géographes, historiens, ethnologues) travaillant en étroite concertation avec un « groupe ressource » constitué de personnalités compétentes dans les différents rayons d'action de l'étude : élus, archéologues sous-marins, spécialistes de l'équipement portuaire...

> Principes scientifiques et contenus de la recherche-action portant sur les héritages maritimes historiques, à potentialité patrimoniale

En accord avec les objectifs qui ont fondé notre recherche, les héritages maritimes de la Bretagne ont été revisités à la lumière des besoins sociaux actuels et futurs : nécessité de souder les groupes sociaux hétérogènes constituant les nouvelles sociétés littorales d'aujourd'hui (ceux issus du lieu et ceux venus de l'extérieur), aspiration à de nouvelles identités maritimes de la part des jeunes générations, désir de rivage exprimé par l'ensemble de la société française, développement du tourisme littoral et maritime et nouveaux usages des littoraux.

Ce sont donc des héritages vivants, identitaires et culturels, à dimension économique et peuplante de premier ordre que l'Observatoire du patrimoine maritime et culturel s'est donné comme tâche d'identifier, de répertorier et de classer, afin qu'ils puissent être incorporés dans une gestion durable du littoral, une gestion conçue sur le long terme et intégrant pleinement la diversité des cultures maritimes historiques.

- *Qu'entendons-nous par « héritages maritimes » à valeur patrimoniale ?*

Dans une première étape du travail, nous nous sommes attachés à l'observation des héritages matériels qui constituent autant d'éléments physiques hérités construisant les paysages littoraux et portuaires d'aujourd'hui ; autant de traces ou d'accroches sur lesquelles la mémoire peut rebondir et à partir desquelles les pratiques anciennes peuvent perdurer tout en évoluant. Ainsi, dans un souci d'aboutissement rapide de la démarche sur des actions effectives de protection et de mise en valeur — car il y a urgence — notre intérêt s'est concentré sur le bâti historique spécifique au littoral, laissant aux ethnologues le soin de mener l'action complémentaire et indispensable de répertorier les pratiques liées à ces éléments. Pour les mêmes raisons d'urgence et d'ampleur maximum des enjeux et des conflits, nous n'avons pris en compte que l'immédiat contact terre-mer (globalement, les communes littorales telles qu'elles sont définies par le Conservatoire du littoral).

Dans l'optique de notre recherche, les « héritages maritimes » sont donc définis de la façon suivante :

« Est considéré comme héritage maritime tout élément bâti ou fabriqué par les hommes, existant actuellement sur le littoral et dont la présence ne s'explique que par la proximité de l'élément marin ».

Pour nous, la valeur paysagère de ces éléments hérités est essentielle car c'est elle qui fonde l'identité maritime des territoires littoraux d'aujourd'hui.

En classant ces héritages selon l'activité qui les a fait naître, dix grandes catégories d'héritages maritimes ont été identifiées sur les territoires

littoraux. Sans a priori de hiérarchisation, ces catégories incluent aussi bien les petits héritages que les grands héritages. L'observatoire traite de la même façon la tour Vauban de Camaret (qui vient d'être classée patrimoine de l'humanité par l'UNESCO) et la discrète cabane de pêcheur, le majestueux phare en mer et le modeste atelier de construction navale en bois goudronné, le solide et grand môle de granite construit du temps de l'apogée de la pêche artisanale et l'éphémère – mais ô combien symbolique – cimetière de bateaux qui, non seulement témoigne aussi de l'importance historique de cette activité sur les côtes de Bretagne, mais invite également à la méditation sur la lente transformation des choses et des êtres sous l'influence du milieu océanique.

- Dix catégories d'héritages maritimes à potentialité patrimoniale ont été distinguées en fonction de l'activité qui les a fait naître

Ces catégories sont les suivantes :

- la défense militaire des côtes (châteaux, fortifications...);
- la protection littorale contre l'érosion côtière et le vent (digues, murettins en pierre...);
- l'éclairage et la surveillance des côtes (phares, sémaphores...);
- le transit terre/mer (cales, quais, môles...);
- la production et la commercialisation de la pêche ou d'autres productions primaires (criées, marais salants, moulins à marée, salines...);
- les activités industrielles et artisanales (conserveries, ateliers de chantier naval...);
- la vie des populations littorales (habitats de pêcheurs, maisons d'armateurs, abris du marin...);
- l'activité balnéaire (villas, cabine de plage...);
- la pratique religieuse et les constructions légendaires (édifices religieux possédant des ex-voto, rochers associés à une légende...);
- les activités scientifiques et muséales (stations de recherche, aquariums, musées de la pêche...).

À partir de cela, le programme de recherche a été organisé en plusieurs axes complémentaires :

- mise en place d'une base de données géoréférencée sur les héritages d'une dizaine de communes de Bretagne;
- réalisation d'enquêtes de perception du patrimoine maritime culturel auprès de la population et des acteurs des communes étudiées;
- création d'un atlas du patrimoine culturel à l'échelle du département du Finistère;

- communication à destination des acteurs du littoral et du grand public.

> *Plusieurs réalisations complémentaires*

- *La construction d'une base de données géoréférencée :*

Une dizaine de communes littorales a été retenue sur l'ensemble de la Bretagne pour tester et affiner la méthodologie qui sera ensuite reproductible sur l'ensemble des communes littorales de la région. Elles ont été choisies pour offrir un large panel de situations en termes de patrimoine maritime culturel (à dominante industrielle, balnéaire, urbanistique...) et d'enjeux (petit site à fonction portuaire déchu, petit port touristique, station balnéaire, île...). L'objectif est de recenser les héritages maritimes culturels de chacune des communes et définir ce qui y fait patrimoine.

Les communes retenues pour leur valeur représentative au niveau de la richesse et de diversité de leur héritage maritime sont : Camaret-sur-Mer, Crozon, Roscanvel, Clohars-Carnoët et l'île d'Ouessant pour le Finistère ; Larmor-Plage, Etel, Séné pour le Morbihan ; Paimpol pour les Côtes-d'Armor ; Saint-Briac pour l'Ille-et-Vilaine.

Chaque élément répertorié sur le terrain fait l'objet d'un dossier électronique auquel sont adjointes des illustrations (photographies, cartes, plans cadastraux...). Ces fiches sont organisées en trois grands thèmes :

- l'usage : caractéristiques techniques et juridiques de l'élément, informations sur l'usage actuel ;
- l'histoire : fonction d'origine, mutations majeures au cours des périodes antérieures ;
- les intérêts et les enjeux patrimoniaux : type d'intérêt patrimonial, projets d'aménagement et menaces concernant l'édifice, avis de gestion.

La rédaction de ces fiches s'appuie sur un travail d'enquête sur le terrain et de recherches bibliographiques et archivistiques. Des critères d'identification (historiques, géographiques, thématiques) ont été définis pour le choix des éléments à incorporer à la base de données.

La première partie du dossier correspond exactement aux notices rédigées par le service régional de l'Inventaire. Elle sera directement versée dans les bases de données nationales Mérimée (architecture) et Palissy (objets mobiliers). À ce niveau, de nouveaux termes spécifiques au patrimoine maritime culturel sont ajoutés au thésaurus de l'Inventaire. Mais, dans la mesure où nous souhaitons aller au-delà des simples objectifs de recensement et de description de ce patrimoine potentiel, nous ajoutons,

dans notre propre base, une réflexion sur le devenir, les enjeux liés à chaque élément, ainsi que des propositions de gestion pour l'avenir.

Ces données complémentaires sont alimentées par des enquêtes menées auprès des principaux groupes d'acteurs locaux (population, acteurs économiques, élus et associations du patrimoine culturel) sur la façon dont les enjeux patrimoniaux sont perçus dans chaque commune, afin de dégager les potentialités patrimoniales des éléments répertoriés. Enfin, le groupe de recherche propose un avis argumenté et prospectif reposant sur le type d'intérêt (emblématique, technique, paysager et pittoresque, artistique ou de mémoire), son intensité et les menaces pesant sur un élément ou un ensemble spatial donné. L'originalité de l'étude, outre sa thématique, réside dans la réflexion du groupe de travail sur la valeur de ces héritages dans une perspective d'aménagement du territoire : propositions de hiérarchisation de ce patrimoine et de différenciation spatiale.

- La spatialisation des héritages maritimes culturels : un élément important de la recherche

L'organisation de la base de données sur les héritages maritimes culturels des communes étudiées est à la fois thématique et géographique. Les dossiers individuels sont l'unité de base et caractérisent chaque élément qui est géoréférencé. Ces dossiers peuvent être regroupés thématiquement au sein de dossiers collectifs (infrastructures de transit terre/mer de la presqu'île de Crozon, villas balnéaires du golfe du Morbihan...) et géographiquement dans des dossiers d'ensemble correspondant à la toponymie existante (rue, quartier, écart...).

La spatialisation des héritages maritimes permet de mieux appréhender leur organisation géographique (distribution et hiérarchisation). Des formes bien individualisées d'organisation de l'espace, en particulier celle des petits fronts portuaires, sont également mises en évidence afin de définir des types de risques et de proposer des types d'aménagement adapté (voir p. 68).

L'apport nouveau concernant la spatialisation réside dans l'établissement d'un zonage basé sur une typologie qui permet de repérer d'emblée à quel type d'espace générique appartient un élément : front portuaire urbanisé, quartier de pêcheurs du XIX^e siècle, ensemble balnéaire, zone d'activité portuaire artisanale antérieure aux années cinquante, zone portuaire industrielle des Trente Glorieuses, bourg d'arrière côte... Cette typologie facilite l'analyse spatiale et permettra de mettre en œuvre rapidement une prospective sur l'ensemble des espaces portuaires bretons de taille et d'histoire

- Les propositions éventuelles de mise en valeur patrimoniale sur la commune.

L'enquête a été menée de façon aléatoire dans les commerces et lieux publics de la commune et par prise de rendez-vous chez des particuliers grâce à des listes de contacts données par des personnes ressources. Ainsi des personnes de différentes catégories socioprofessionnelles, résidents principaux, secondaires ou extérieurs mais travaillant dans la commune ont pu être interrogées. Selon la taille de la commune ou de l'écart étudié, l'échantillon, qui ne se veut pas représentatif mais qui peut donner un ordre d'idée sur la perception du patrimoine du site, fut compris entre 50 et 100 personnes.

Les résultats de ces enquêtes ont été intégrés aux dossiers électroniques et ont aidé, le cas échéant, à définir les potentialités patrimoniales des éléments répertoriés.

- La conception d'un atlas du patrimoine maritime culturel de Bretagne à partir du prototype de celui du Finistère

Un atlas du patrimoine à l'échelle du département du Finistère a également été réalisé. Une cinquantaine de planches cartographiques sera, à terme, présentée et accompagnée d'un commentaire synthétique portant notamment sur les enjeux et les perspectives.

Les objectifs de cet atlas sont :

- mettre en évidence la variété des héritages maritimes à valeur patrimoniale, souvent peu connue des acteurs de terrain ;
- faire prendre conscience de la faible prise en compte de ces héritages, tout en donnant de « bons » exemples de valorisation de ces éléments patrimoniaux sur le territoire finistérien ;
- fournir rapidement un premier outil d'aide à la décision pour la mise en valeur des différents types de patrimoine maritime actuellement menacés ;
- attirer l'attention sur les petits ports afin de permettre d'identifier les types d'actions à mener sur ces espaces spécifiques.

L'atlas, qui est doublé d'une base de données, permettra de mettre à la disposition des services, des élus locaux et départementaux des documents ressources sur différentes thématiques ayant trait à l'organisation de l'espace littoral, aux héritages patrimoniaux et à leur valorisation. L'objectif est de proposer un outil d'aide à la gestion, permettant à la fois une vision d'ensemble du sujet et un regard sur la diversité des héritages patrimoniaux maritimes en Finistère et les spécificités géographiques, notamment

grâce aux cartes de synthèse. Un travail comparable pourrait être mené sur les autres départements de la région Bretagne.

**En guise de conclusion : quelques éléments de prospective
pour une valorisation des territoires côtiers
par le patrimoine maritime**

Maintenant que les premiers outils de connaissance des héritages historiques maritimes à valeur patrimoniale sont construits, il faut d'une part les affiner en s'appuyant sur les connaissances produites lors de la première étape du travail qui vient de s'achever et d'autre part passer aux opérations concrètes d'application sur le terrain. Dans la perspective qui est la nôtre et qui correspond aux commandes qui nous ont été passées d'aide aux collectivités (commune, communauté de communes, département, région) à la mise en place d'une stratégie de mise en valeur des héritages historiques maritimes, la dimension prospective de notre travail s'inscrit dans un triple cadre : l'affirmation de principes directeurs, l'accent mis sur les petits ports d'intérêt historique comme type d'espaces spécifiques à prendre en compte dans le politique du littoral, les prolongements à donner à ce programme de recherche-action.

> *Une production de connaissances qui s'inscrit dans les objectifs de la Charte des espaces côtiers de Bretagne*

Toute production de connaissances est contingente car elle est placée dans un champ épistémologique particulier qui est celui de son époque d'où découlent les objectifs implicites ou explicites qui lui sont assignés. Il n'est pas inutile de rappeler ici les principes généraux qui encadrent cette recherche-action et qui sont ceux de la Charte des espaces côtiers de Bretagne, en insistant sur la place centrale à accorder aux héritages historiques existants actuellement sur le littoral.

Les principes fondateurs d'une politique contemporaine du littoral, intégrant les héritages maritimes culturels, peuvent se résumer en trois points.

- Un littoral reconnu dans ses spécificités par la prise en compte clairement affirmée de son identité territoriale terre-mer qui est une construction héritée des relations séculaires entre la mer et les hommes. La fin du xx^e siècle a démontré, souvent tragiquement, la faillite économique et sociale des politiques basées sur la table rase des héritages historiques. Il faut réintégrer l'histoire dans les territoires. C'est lorsqu'ils sont fondés sur la continuité historique que les projets territoriaux sont les plus

constructifs, les plus durables, les plus rentables sur le moyen et le long terme, car relativement indépendants des modes et bien appropriés par les groupes sociaux qui habitent ou fréquentent ces territoires et qui y trouvent alors les meilleures formes de « satisfaction de vie ». Il est temps de placer les héritages historiques maritimes (et spécialement ce qui reste du bâti) au cœur des projets de réaménagement des territoires côtiers, au cœur des procédures de GIZC.

- Cette affirmation ne signifie pas pour autant qu'il faille développer une politique sectaire du « tout patrimoine ». Au contraire, une politique patrimoniale ne doit pas être envisagée en elle-même mais d'abord et essentiellement en relation avec l'ensemble des usages et des impératifs de production dévolus au littoral. Le littoral doit continuer à être un littoral « utile » et plurifonctionnel. Si l'on énumère en vrac : productions marines, agriculture, transports, énergie..., fonctions d'habitat, de loisirs, d'éducation au maritime, de transmission des valeurs et des identités maritimes..., on comprend que la place concrète à accorder au « patrimoine maritime » dans les projets de territoires est à penser au cas par cas. Il y a des territoires uniques par leur valeur patrimoniale, tel le port de Camaret, premier port langoustier d'Europe dans les années cinquante. Il y a aussi des territoires littoraux moins marqués par leurs héritages maritimes bâtis (parfois du fait des destructions liées aux guerres) — comme c'est le cas de Larmor-Plage — qui nécessitent davantage une reconnaissance par secteurs géographiques d'éléments d'intérêt patrimonial plutôt qu'une valorisation d'ensemble. Tout héritage n'est pas à patrimonialiser. Un élément mineur et isolé, telle une villa balnéaire datant des années vingt, noyée dans un quartier loti dans les années soixante-dix, n'a pas à être spécialement « protégée ». En revanche, des quartiers ou des rues bien typés d'habitat de pêcheurs des années 1900, comme il en existe à Etel ou sur la commune de Séné (mais plus généralement dans tous les petits ports bretons) sont à faire évoluer en ayant le souci de préserver leurs particularités architecturales et leur ambiance qui tient autant à la modeste maison qu'au jardinnet qui l'entoure.

- Un littoral partagé. Ici encore, il s'agit de l'affirmation d'un choix de société : accueil large, accès pour tous à la zone côtière et variété des usages, impliquent des formes particulières de mise en valeur du patrimoine du littoral ; et forcément des contraintes. Au niveau du patrimoine, cela peut vouloir dire que des quartiers balnéaires comme le quartier résidentiel de Morgat bâti à l'initiative de l'industriel Armand Peugeot à la fin du XIX^e siècle, peuvent être davantage ouverts aux promeneurs qu'ils ne le sont aujourd'hui, dans le cadre d'une véritable politique de la ville

visant à repenser à la fois l'entretien des allées intérieures et à restreindre la circulation aux abords du lotissement, en particulier sur le front de mer. Parallèlement le petit front portuaire, édifié à la même époque que la station, pourrait être restauré dans l'objectif de lui faire progressivement retrouver ses caractéristiques anciennes, au niveau des maisons, au lieu de laisser — par absence de directives encadrantes — disparaître, les unes après les autres ses caractéristiques d'origine.

Le respect de ces impératifs suppose qu'une organisation subtilement complémentaire des activités soit définie pour chaque type d'espace littoral ainsi que cela a été fait pour les littoraux faiblement urbanisés relevant de la loi Littoral et appartenant aux conseils généraux ou au Conservatoire du littoral. En ce qui concerne l'espace bien particulier des petits ports historiques, tout reste à concevoir et à mettre en place si l'on veut faire coexister à la fois la pêche professionnelle, la plaisance, le tourisme et les besoins actuels des populations permanentes dans un environnement paysager respectant leur patrimoine historique.

> *L'accent porté sur les petits ports historiques*

Mettre en place une charte « petit port à caractère patrimonial » en travaillant avec les communes littorales qui le souhaitent.

La notion de « petit port », jusqu'à maintenant délaissée par les scientifiques, doit être reconnue comme un concept géographique à part entière. Les petits ports ont joué un rôle bien particulier dans l'histoire maritime des côtes françaises. Ils furent à la fois indépendants et complémentaires vis-à-vis du grand port qu'ils desservaient. Aujourd'hui ils conservent un fonctionnement original dans l'association de leurs activités de pêche, de tourisme, de plaisance et de culture maritime souvent valorisées par des fêtes de la mer. Cette entité sociogéographique est à l'évidence l'une des composantes fortes du littoral breton contemporain (mais aussi français) ; avec la grande ville maritime, les espaces littoraux de nature et les îles. Un type d'espace sur lequel ne porte pour l'instant aucune réflexion économique ou urbanistique particulière. Pourtant, les petits ports constituent aujourd'hui un type spécifique d'espace riche en patrimoine et en culture maritime, mais aussi particulièrement exposé aux risques de banalisation car sans protection distinctive de leurs éléments portuaires et urbains directement issus de leurs activités portuaires historiques, sans directives propres pour l'aménagement de leurs sites. Cependant, c'est dans ces petits ports qui conservent justement ce qui se perd ailleurs, à savoir l'imbrication intime du port et de l'habitat urbain, que se joue, pour l'avenir, l'identité

maritime du littoral. C'est d'ailleurs la raison principale qui oriente vers eux les appétits immobiliers.

Une charte des petits espaces portuaires historiques comblerait le vide « juridique » qui les caractérise actuellement. Sa mise en forme devrait être l'un des éléments essentiels d'une stratégie régionale de mise en valeur du patrimoine maritime bâti du littoral. Le travail que nous avons réalisé, peut constituer un bon point de départ scientifique pour la mise en place de cette charte. Mais ce n'est pas suffisant.

Pour ne pas rester lettre morte, cette charte devra être coproduite par un réseau d'acteurs diversifiés. Ce réseau comprendrait : les collectivités locales souhaitant faire un compromis entre intérêts économiques à court terme et stratégie de développement à long terme, les incitateurs que seraient les chercheurs, les architectes des bâtiments de France et les urbanistes mobilisés sur ce thème, les « usagers » de ces espaces – ceux pour lesquels le port est un lieu de vie ou d'investissement personnel. Les collectivités territoriales encadrantes — Départements, Région, État — qui, en soutenant la réalisation de cette charte et en la validant, s'engageraient à accorder préférentiellement aide et soutien aux projets d'aménagement et de gestion respectant la charte.

Pour être vraiment opératoire, cette charte, devra être travaillée dans le détail, selon les types de ports et selon les types d'espaces qui les constituent. La typologie par taille et par type d'activités des ports de Bretagne, mise au point pour les ports du Finistère, permet déjà de regrouper les ports ayant des caractéristiques et des potentialités patrimoniales voisines. Les recommandations devront être particularisées selon qu'il s'agit d'un front portuaire urbanisé, d'une zone artisanale du XIX^e, d'un front balnéaire, d'une friche industrielle datant des années cinquante... C'est un véritable travail de GIZC qu'il faudra mener ici.

À partir de la connaissance fine des processus de développement historique de ces ports, et de la mise en évidence d'un modèle général d'organisation spatiale, il devient possible d'identifier des types de « risques patrimoniaux » selon les types de ports et les types de sous espaces portuaires concernés.

La formulation de scénarii possibles d'évolution (en particulier en fonction des représentations spécifiques que chaque type d'acteurs a de ces héritages maritimes et de l'usage qu'il souhaite en faire) n'en sera alors que plus précise et plus vraisemblable. Enfin, en fonction des objectifs retenus (principes directeurs affinés et adaptés à chaque cas), des types de préconisations selon les zones considérées pourront être formulées.

Des prolongements possibles à ce programme de recherche-action

> *Inciter les collectivités territoriales, quel que soit leur échelon géographique, à développer une politique maritime :*

L'objectif étant le patrimoine maritime culturel dans les politiques publiques, il s'agit maintenant d'inciter les collectivités territoriales à faire réaliser un inventaire de leurs richesses patrimoniales culturelles et un diagnostic de potentialités de mise en valeur à inscrire — selon leur taille — dans le cadre des projets de PLU (Plans Locaux d'Urbanisme), dans les SCOT (Schémas de COhérence Territoriales), dans les politiques départementales et régionales.

Des contacts ont été pris lors de la phase de recensement des héritages avec les élus locaux et la population des sites portuaires étudiés pour expliquer la démarche. Des propositions de gestion ont été ensuite présentées au terme du processus de discussion et de collectage des divers avis. Outre la nécessaire préservation des éléments symboliques qui forgent l'identité du port, une hiérarchisation des espaces à protéger en priorité est proposée ainsi que des actions de valorisation possibles (éventuel réaménagement portuaire, création d'une ZPPAUP, mise en place d'une charte architecturale au sein du PLU, réutilisation de bâtiments, diffusion de documents explicatifs...). Il faudrait systématiser ces formes d'actions auprès des décideurs du littoral.

Des actions d'éducation sont également nécessaires : formation des élus et des associations et travail d'éducation du grand public et de la jeunesse en particulier. Les enquêtes auprès de la population et les réunions publiques permettent ainsi aux habitants de réfléchir à l'identité maritime de leur lieu de vie ou de travail et de donner leur opinion. Des projets avec les scolaires seront également mis en place afin de favoriser une réappropriation du patrimoine maritime culturel et de sensibiliser les enfants à sa préservation. La mobilisation des enfants de Camaret-sur-Mer dans le cadre d'un projet mené avec leurs enseignantes (rencontres avec des acteurs du patrimoine, visites sur le terrain, réalisation d'un glossaire...) est un essai expérimental qui pourrait être développé ailleurs. En raison des enjeux majeurs qui se posent et de la diversité des problématiques rencontrées, des actions de communication vers le grand public et les élus sont nécessaires. Elles peuvent prendre la forme de manifestations diverses (artistiques, festives...) ou de mise à disposition d'informations scientifiques (portail Internet, diffusion d'atlas comme celui réalisé dans le Finistère).

> *Finaliser ce projet pilote pour qu'il soit reproductible dans d'autres régions littorales françaises et européennes :*

La région Bretagne est particulièrement investie dans la mise en place d'une politique cohérente d'intégration du patrimoine maritime dans l'aménagement des zones côtières (incorporation à l'Agenda 21, à la charte des espaces côtiers bretons, financement de recherche sur le patrimoine maritime culturel). Si elle juge que l'expérimentation développée actuellement s'avère concluante, son extension à d'autres régions françaises, disposant d'une façade littorale, donnerait une vue générale de la nature, de la diversité et de l'intérêt des héritages maritimes culturels à valeur patrimoniale et permettrait de définir une véritable politique patrimoniale littorale et maritime à dimension nationale et européenne. Cette ambition n'est plus une utopie puisque la direction à l'Architecture et au Patrimoine archéologique du ministère de la Culture vient de demander à notre groupe de recherche de formaliser nos procédures d'inventaire du patrimoine des communes du littoral afin de recommander, au niveau national, la mise en œuvre de ce type d'inventaire.

Pour notre groupe de travail, la première étape de la recherche-action que nous menons depuis trois ans est franchie dans de bonnes conditions puisqu'elle débouche sur une reconnaissance au niveau national et sur des ouvertures européennes. Reste à aborder la phase d'application concrète du programme en suscitant la mise en place de politiques patrimoniales maritimes effectives et efficaces, aux différents échelons géographiques. Ce ne sera certainement pas le plus facile à réaliser.

LA BRETAGNE ET LA MER : LE TÉLESCOPAGE DES TEMPORALITÉS

Jean OLLIVRO

La Bretagne est un territoire difficile à définir dans le temps et dans les espaces. Dans l'espace naturel, elle est une péninsule vivante qui inspire et expire deux fois par jour avec le jeu des marées. Ces dernières enveloppent les estrans, battent les falaises, remontent les estuaires, s'insinuent très avant dans le pays à la rencontre des courtes rivières de l'intérieur¹. Elles délaissent ensuite les côtes en faisant apparaître des paysages devenus méconnaissables, presque orphelins, avec de vastes étendues de sable, de schorre, de mares et de vases. En opposition à d'autres régions méditerranéennes, le littoral breton présente aussi toute l'année des climats et des cieux très changeants, avec des alternances plus rapides qu'en Argoat et offre parfois des déroulements de nuages défilant sur un trait de côte très variable. En effet, contrairement aux Landes par exemple, ce dernier alterne les saillants et les rentrants, offre une kyrielle d'îles et îlots, de rochers plus ou moins découverts. Il multiplie les contrastes et nuances de proximités (cap, golfe, baie, pointe, estrans rocheux, grève, tombolo, marais, lagune, étier, platiers, falaises vives, lagunes, dunes, plages...). Il laisse au quotidien entrevoir une succession de niches concernées par des rythmes mouvants (coefficient des marées, courant, variété du marnage, mer démontée ou calme, battement des vagues, laisse des algues...).

Si on prend en compte des rythmes plus long, cette triple interface air-terre-mer est également renouvelée par d'autres temporalités (mouvements tectoniques et failles, affaissement, hausse du niveau marin, engraissement et dégraissement des plages, pulsation ou envasement des abers, érosion

1. « Les rivières courtes, conséquentes, profondément entaillées, laissent entrer très loin la marée à l'intérieur des terres par des lochs, comme en Écosse ; quelques villes sont établies dans ces vallées, aux ponts où devaient cesser les transports maritimes (Lannion, Pontrioux, Roche-Derrien) ». BARROIS C., « Des divisions géographiques de la Bretagne », *Annales de géographie*, n° 25, janvier 1897, p. 23-44 (p. 41).

des falaises, déplacement des dunes, des flèches de sable et de galets, jeu des saisons, rythme diurne...). L'ambition de l'analyse est de suivre surtout ce second aspect temporel en mettant l'accent sur les aménagements humains, souvent exercés sur le temps court et avec un rythme désormais accéléré, quand les temporalités géomorphologiques et géologiques sont toutes autres et s'opèrent parfois sur des temps particulièrement longs.

L'enjeu de l'analyse est alors de voir en quelle mesure les temporalités courtes des sociétés humaines entrent aujourd'hui dans une violente opposition avec les évolutions naturelles. Il s'agit surtout par une approche prospective de voir de quelle façon on pourrait en Bretagne progresser sur la voie d'une réconciliation entre l'homme et son milieu, voire faire de la Bretagne une région pilote pour créer dans la péninsule un aménagement adapté à son originalité maritime et territoriale.

La première partie fera ainsi l'hypothèse que le décalage des temporalités et les « vues courtes » de l'action publique et humaine provoquent des déséquilibres renforcés et parfois irréversibles. Dans une deuxième partie, qu'une approche économique et temporelle élargie de l'action collective est sans doute une clé majeure pour aménager le littoral breton de façon évolutive et adaptée. Quelle peut-être en Bretagne « la mer du futur » ? Comment réfléchir dès aujourd'hui à une nouvelle conception maritime du développement breton ?

Des déséquilibres renforcés entre l'homme et son milieu maritime

« Enfoncée comme un coin de pierre au cœur de l'océan, la forte et massive péninsule bretonne constitue la borne ultime du vieux monde. Elle est une fin des terres, un « Finistère ». Où la Bretagne s'arrête, la vaste mer commence². »

Cette phrase d'Anatole Le Braz illustre la Bretagne comme une permanence. Il la compare par ailleurs à une sorte de dragon : « Un énorme mufle de bête, puissamment tendu vers les lointains atlantiques et dont la gueule entrouverte formée par la rade de Brest et la baie de Douarnenez, darderait et aurait l'effet d'une langue tricuspide³. » Entourée de trois côtés par la mer et l'océan qui lui donne offre une forme aisément reconnaissable, la

2. LE BRAZ A., Introduction, Bretagne. Les guides bleus, Hachette, 1949 (texte de 1926), p. XVIII-XX.

3. *Ibidem*.

Bretagne semble une sempiternelle « péninsule spectatrice de l’océan », comme l’évoquait Pline l’Ancien.

Ces visions fantastiques sont à compléter par des réalités plus complexes, liées principalement aux évolutions du climat et qui s’exercent au moins sur trois temporalités. Sur le temps long, le niveau de la mer au Würm était 140 mètres inférieur à celui d’aujourd’hui et l’on pouvait cheminer à pied de la péninsule aux « îles britanniques ». Avec une hausse du niveau des mers de 40 mètres, une thèse réalisée en 2006 à Beaulieu a également démontré que la péninsule redeviendrait comme elle le fut déjà une île. On vit donc avec une représentation d’une stabilité factice qui peut être largement remise en cause par le réchauffement climatique.

Sur le temps court aussi, Roland Paskoff, Alain Miossec, Hervé Régnauld et surtout Jean-Pierre Pinot dans sa thèse sur le précontinent breton ont prouvé comment le littoral est un espace évolutif et changeant. Le cromlec’h à demi submergé de l’île de Gavrinis, les mutations rapides du sillon du Talber, les blockhaus effondrés dans le pays Bigouden (dunes d’Erdeven) et plus encore les récentes cicatrices d’arrachement dans les falaises du Goëlo prouvent la rapidité relative des évolutions qui s’opèrent sur quelques décennies. Enfin, sur le temps très court, la multiplicité des rythmes (marée de tempête, marée, vagues...) atteste la présence d’un espace très mobile et changeant qui se prête peu aux représentations statiques et au regard terrien de nos sociétés sédentaires.

Dans l’histoire, on constate alors un décalage saisissant — et une évolution presque antagoniste — entre l’usage marin et la plus ou moins grande vigueur des aménagements. Avant la fin du XIX^e siècle, le rayonnement commercial permanent s’opère au prix d’aménagements qui apparaissent rétrospectivement très restreints et localisés (la ville de Guérande pour le sel du marais, les villes portuaires ou de fond d’estuaire assurant à l’époque moderne le rayonnement exceptionnel de la Bretagne⁴, le port de Cancale pour les huîtres, les petits ports de pêche développés au XIX^e siècle notamment dans le sud de la région⁵...). À Concarneau ou Douarnenez, le port

4. « De 1515 à 1610, 35 % de l’argent français est frappé en Bretagne. Ces chiffres donnent le vrai poids économique de la province dans l’économie française ». DELUMEAU (J.). *Histoire de la Bretagne*, Privat, Toulouse, 1977, 542 p (p. 265). Il y eut pendant trois siècles – XVI^e-XVIII^e – une Bretagne « ouverte sur l’extérieur, et participant pleinement à la première phase d’expansion de l’Europe ». LESPAGNOL A., « Les “ Bretons conquérants ”. La dynamique d’expansion bretonne au Temps Modernes », *Historiens-Géographes*, n°318, 1988, p. 269-280 (p. 269).

5. GESLIN C., « Les transformations des ports secondaires bretons au XIX^e siècle », in GESLIN C., *La Vie industrielle en Bretagne, une mémoire à conserver*, Presses universitaires de Rennes, 2001.

de pêche est développé au XIX^e siècle de façon très compacte — même si l’extension vers l’est s’opère à Concarneau pour les pêcheurs partant en mers lointaines⁶ — pour permettre aux habitants se déplaçant à pied de rejoindre le port de pêche ou les conserveries⁷. Pour des raisons techniques et de mobilité, les aménagements sont donc jusqu’à une date récente effectués avec parcimonie, la faible maîtrise technique entraînant une dépendance et une méfiance plus forte à l’égard des aléas naturels.

Désormais, la situation s’est inversée. Dès la seconde moitié du XIX^e siècle, la vigueur des progrès techniques permet de multiplier les aménagements, même dans les ports secondaires⁸ : maîtrise des terrassements et techniques portuaires permettant le creusement des darses et par exemple le lancement de l’avant-port de Saint-Nazaire à partir du village de Penhoët, créations ex-nihilo de stations balnéaires avec l’arrivée du chemin de fer (la Baule en 1869), amorce de dédoublement des villages et de l’urbanisation opérée à des fins touristiques (Carnac devenant Carnac-Plage, Fouësnant dédoublé par Beg-Meil, Baden par Larmor-Baden, Pléneuf-Val-André par le Val-André, Trégastel-Plage...), construction de thalassothérapie et d’hôtel à quelques mètres des rivages comme à Roscoff autour de la baie de l’Aber... On passe peu à peu d’un littoral valorisé pour la vie quotidienne (maërl, engrais marins, soude, iode⁹, sel, pêche, commerce...) à un littoral artificialisé à des fins industrielles, urbaines ou touristiques, notamment sur la côte sud plus plane et marécageuse où l’on peut opérer désormais des aménagements d’envergure appelés à se pérenniser : reconstruction de Lorient, port du Croisty, extension urbaine de Vannes autour du golfe... Au XIX^e siècle, la basse vallée de la Loire est occupée et artificialisée très ponctuellement en rive gauche par Paimbœuf, avant-port de Nantes au XVIII^e siècle, et qui voit sa situation périliciter malgré les efforts entre 1893 et 1912 de 11 000 hommes pour mettre en valeur le canal de la Martinière. Aujourd’hui, en rive droite, Saint-Nazaire dénombre 65 786 habitants (5 318 en 1851 !) et les aménagements de la

6. FLATRÈS P., « Typologie morphologique des habitats de marins pêcheurs en Bretagne », *Mémoires de la Société d’Histoire et d’Archéologie de Bretagne*, t. LXIV, 1987, p.287-294 (p.292)

7. LE BOULANGER J.-M., *Douarnenez de 1800 à nos jours. Essai de géographie historique sur l’identité d’une ville*, Presses Universitaires de Rennes, 2000, 507 p.

8. GESLIN C., *La Vie industrielle en Bretagne, une mémoire à conserver*, op. cit.

9. En 1904, les usines d’iode se trouvent à Penmarc’h, Portsall, Lampaul-Plouarzel, Le Conquet, Pnt-L’Abbé, Saint-Pierre et Port-Maria, dans la presqu’île de Quiberon, « aussi est-ce autour de ces points qu’on brûle activement les goémons ». VALLAUX C., *La Basse Bretagne. Étude de géographie humaine*, Slatkine, Genève-Paris, 1980 (rééd 1905), 320 p (p.235).

centrale électrique de la Cordemais, des terminaux pétroliers de Donges ou méthanier de Montoir-de-Bretagne ont bouleversé l'estuaire.

Plus récemment, un nouveau schisme s'est opéré entre « l'occupation et l'action » avec l'essor des résidences secondaires qui illustre une occupation frontale et le plus souvent temporaire d'un océan incompris. Des constructions à risque ont été réalisées sans réflexions sur la présence de sols meubles favorisant l'affaissement et les fissures (secteur de Carnac par exemple), sur des falaises menacées d'effondrement (dans le Goëlo) ou en oubliant l'amplitude exceptionnelle de certaines marées (inondations du 14 décembre 2000 à Quimper, Quimperlé, Morlaix ou Landerneau). Le 11 mars 2008, le Trégor et notamment la ville de Trégastel ont été concernés par une tempête qui a littéralement pulvérisé les cabines de la grève blanche, cassé les murets « protecteurs » de la grève Rose, détruit les vitres du Forum de la mer, piscine de chlore au coût prohibitif réalisée sans grande réflexion à quelques mètres de la plage. Le même jour, à Penmarch, les immenses vagues déferlantes qui se sont abattues sur le port ont notamment détruit un bâtiment en béton qui abritait les vannes des cuves de 150 000 litres de gazole. Selon les premières estimations, près de 80 000 litres de carburant se sont ainsi déversés sur le port. Des vagues déferlantes dévastant tout sur leur passage (ateliers de marée, criée et bâtiment de la coopérative maritime...) illustrent l'incapacité actuelle des sociétés à se prémunir d'un littoral dangereux.

Malgré ces piqures de rappel, l'individu ignore ces rythmes braudéliens et détermine ses actes à partir de la représentation statique d'un littoral perçu comme inamovible. Sans doute, la société nous pousse à l'urgence, à agir vite, au « faire » qui entre en contradiction avec un espace incompris et instable. Alors que pour des raisons techniques et de capitalisation des savoirs, les temps longs n'ont jamais été autant compris par les scientifiques, ces derniers semblent de plus en plus omis par les décideurs. De même, « plus la maîtrise technique de nos sociétés s'est développée, plus les hommes se sont éloignés d'une réelle maîtrise des milieux¹⁰ ». Du coup, il ne faut pas s'étonner des déséquilibres croissants et de la présence d'impacts parfois – mais pas toujours — irréversibles. Dans le domaine physique, les aménagements du Couësnon ont favorisé l'ensablement du Mont Saint-Michel que de nouveaux équipements doivent « libérer ». Étudié par R. Paskoff, l'artificialisation des plages par les digues nuit aux variations naturelles du trait de côte, renforce par le phénomène de

10. LEBAHY Y., Entretien, juin 2006.

« battance » le dégraissement des plages et favorise de nouveaux endiguements qui peuvent entraîner le passage irréversible d'une côte basse à une côte à falaise¹¹.

Au plan humain, des atteintes fortes ou de portées irréversibles sont également manifestes. La pollution agricole a suscité des déséquilibres bio-écologiques et notamment l'essor des algues vertes qui rappelle le rôle considérable exercé par nos sociétés sur les milieux naturels. La surpêche littorale a entraîné l'effondrement des ressources halieutiques côtières alors que dans sa thèse sur le littoral Léonard au XVIII^e siècle, Olivier Levasseur montre bien comment la nature est généreuse, avec des surprenantes pêches à la ménusse où il suffisait de placer une épuisette dans l'estuaire pour ramasser un extraordinaire fretin que l'on donnait alors aux cochons. Au plan architectural, des constructions littorales parfois désastreuses ou de l'avis de tous franchement laides (enquêtes d'opinions réalisées par G. Huon en 2001) saccagent l'image d'une Bretagne authentique et tuent la poule aux œufs d'or touristique ; les visiteurs étant naturellement déçus par la présence d'un territoire banalisé. La Bretagne a réalisé 80 % des hébergements touristiques sous forme de « résidences » secondaires quand on sait depuis les années soixante dix que la monoactivité touristique tue l'activité permanente et multiplie les déséquilibres sociaux avec des communes sur-fréquentées l'été et qui se transforment en village fantôme l'hiver (Damgan, Saint-Quay, Brignogan).

En somme, à force de ne pas prendre en considération les spécificités et de cheminer dans l'impasse, la situation littorale se dégrade et la coupe maritime est en quelque sorte pleine. Sans doute, au plan économique, il faut quelques points forts nous permettant de rayonner à l'international. L'artificialisation est ponctuellement utile lorsqu'elle crée des richesses collectives (négoce) ou permet de mieux valoriser — et non « exploiter » — l'océan. Par contre, le mitage actuel du littoral à des fins touristiques ou résidentielles est un réel désastre. La baisse de fréquentation touristique depuis plusieurs saisons illustre l'impasse de certains aménagements et l'existence de contradictions entre une politique de communication vantant une « Bretagne authentique » et, sur le terrain, la difficulté fréquente de trouver des territoires non seulement préservés (les pointes rocheuses) mais plus sûrement valorisés. Si la Bretagne est loin d'être la région la plus concernée par le processus d'artificialisation, différents aménagements et ce « tropisme des rivages¹² » ont depuis les années soixante conduit à

11. PASKOFF R., *Côtes en danger*. Masson, 1993, 230 p.

12. GIZARD X., VIARD J., *Le Tropisme des rivages*, Éditions de l'Aube, 1995, 159 p.

une banalisation renforcée et parfois à des constructions humaines exercées sans souci du milieu qui les accueillait (marée de lotissements dans le bas-Léon, aménagements portuaires informes de certains « ports de plaisance », abandon d'estuaires parfois perçus au plan urbain comme des « gênes¹³ », multiplication des résidences sans planification élaborée, érosion irréversible de sites naturels liés à la suroccupation des quelques endroits préservés...). Le propos n'est pas uniquement écologique mais bel et bien économique puisque les surcoûts nés d'aménagements irraisonnés sont considérables. La facture des inondations de Noël 2000 à Quimper et Landerneau est estimée à plusieurs millions d'euros. Suite à la tempête de mars, les communes de Trégastel, Trédrez, Trébeurden et Perros-Guirec, incapables de faire face aux frais, ont demandé la reconnaissance par l'État d'une situation de catastrophe « naturelle », le terme employé exprimant bien sûr une procédure juridique mais étant aussi riche de signification. Quand la nature est tout simplement elle-même, c'est-à-dire parfois exceptionnelle, elle devient pour les hommes une « catastrophe ». Comment changer d'approche pour créer un développement réellement durable, c'est-à-dire créer une autre forme d'harmonie entre les Bretons et leurs littoraux ?

D'un littoral « préservé » à un littoral valorisé

Le rebond réside sans doute dans l'aptitude des sociétés bretonnes à renouer le fil des temporalités environnementales et humaines, à redécouvrir le temps long d'aménagements effectués en connaissance de cause, prenant notamment en compte la variété considérable des milieux géographiques présents sur le littoral breton. Quatre pistes plus précises peuvent être évoquées :

> *Changer nos regards et nos représentations*

Le premier point central est de quitter une approche terrienne pour une vision plus complexe, terrienne et maritime, envisageant le littoral pour ce qu'il est, une interface très changeante et évolutive, un espace particulièrement fragile, surtout dans le pays. Aujourd'hui, y compris dans les villes, des aménagements réalisent de réels copier-coller sans souci de la variété environnementale. Les décideurs fonctionnent à l'échelle de leur mandat et

13. PINOT J.-P., « Histoire d'un estuaire : la rivière de Lannion », in *Charpiana. Mélanges offerts à ses amis à Jacques Charpy, Fédération des sociétés savantes de Bretagne*, 1991, p. 297-310.

oublient trop souvent des rythmes plus profonds. Ils sont parfois obnubilés par la recherche de recettes fiscales, cherchent à développer leur population permanente ou de résidants et oublient trop souvent les investissements et endettements nécessaires pour répondre aux pics de fréquentation estivale (redimensionnement des stations d'épuration ou des parkings par exemple). Ainsi, de nombreuses communes littorales sont en Bretagne endettées. Leur profil vieillissant crée aussi des déséquilibres sociaux avec une « économie » résidentielle qui, loin d'entraîner des retombées économiques sur les jeunes ménages, tend plutôt à en assurer leur exclusion comme le montrent les évolutions démographiques récentes de communes littorales (baisse de population à Binic, Paimpol, Saint-Quay-Portrieux... pour ne parler que du seul département des Côtes-d'Armor).

Au plan naturel et économique, il faut rompre avec cette société uniquement résidentielle et spectatrice d'un territoire qu'elle ne comprend plus. La monoactivité touristique est un drame qui crée un processus d'éviction pour les habitants permanents, notamment les jeunes, et détruit les sociétés maritimes. Initialement, les riches bourgeois créaient des emplois saisonniers et des « petits métiers » souvent féminins dont la proportion dans la population active totale de Paramé a été estimée à 17 % en 1921 et 24 % en 1944¹⁴. Toutefois, en dehors des activités temporaires de construction, les effets sur l'emploi d'une fréquentation touristique fondée sur des résidences secondaires occupées ponctuellement sont aujourd'hui très minorés, contrés par les coûts induits. On en veut pour preuve la diminution de la population permanente sur les îles bretonnes. Entre 1851 et aujourd'hui la population de l'île de Sein est passée de 482 à 239 habitants (dont 60 % de plus de 60 ans). Celle de Bréhat de 1357 à 421 habitants. Celle de l'île aux Moines de 1767 à 607 habitants. Ouessant, qui résistait un peu mieux, est passée de 2271 à 932 habitants et voit pour la première fois la population de résidants secondaires l'emporter sur celle des résidants permanents¹⁵. L'occupation frontale de gens qui sont face à la mer et ne la comprennent plus est un affront paysager et une impasse économique majeure. Aujourd'hui, de nombreuses communes maritimes bretonnes n'ont plus un seul marin quant à Lampaul-Plouarzel, on compte en 1886 « 100 marins pour 79 cultivateurs » même si « les recensements utilisés comme seule source de renseignements font sous-estimer l'importance

14. CLAIRAY P., « La naissance de l'industrie touristique sur la Côte d'Emeraude », in GESLIN C. (dir.), *La vie industrielle en Bretagne. Une mémoire à conserver*, op. cit., p. 163-175.

15. Sur ces questions, voir OLLIVRO J., *Bretagne, 150 ans d'évolution démographique*, Presses Universitaires de Rennes, 2005, 366 p.

réelle de la population maritime »¹⁶. La disparition des sociétés maritimes (quatre marins pêcheurs à Bréhat en 1988, zéro aujourd'hui, ce qui constitue un tournant décisif dans la vie de l'île) conduit à des actions inverses pour accroître les emplois permanents et renouer avec des espaces incompris qui ont souvent été aseptisés, parfois totalement vidés de leur nature et de leurs faunes par des logiques d'exploitation à court terme. Le tourisme, oui ou plutôt peut-être. À la condition unique qu'il agisse comme un levier sur les activités permanentes et permette réellement un enrichissement des populations et sociétés locales, ce qui aujourd'hui n'est plus le cas. Des études variées sont aujourd'hui disponibles et donnent « clés en main » les actions à mener pour créer une réelle synergie entre le tourisme et la valorisation d'un territoire¹⁷. Ces règles, désormais connues, sont essentiellement au nombre de six : un tourisme si possible douze mois sur douze, le rôle essentiel de l'identité (« arriver quelque part », « valoriser des richesses locales pérennes, créées en adéquation avec le territoire et monnayables »), l'importance d'avoir des offres thématiques (sport, patrimoine etc.), la qualité des services et prestations, l'agencement d'offres clés en main au départ des métropoles, l'organisation rapide et à la carte du temps du loisir. Ces stratégies sont en partie appliquées avec succès aux Baléares, alors que ces îles ont failli être détruites par le tout tourisme dès les années soixante. Aucune maison n'est désormais construite à moins de 500 mètres du rivage. Une maison est construite pour une maison détruite et l'on dissocie la loi du nombre de l'offre qualitative qui favorise les retombées (hôtellerie et logements chez l'habitant plutôt que des résidences secondaires). On privilégie les résidents permanents. On crée surtout un artisanat, une agriculture pérenne et des activités permanentes fondées sur l'identité (comme au Pays basque) et qui écoulent leurs productions auprès des visiteurs. Comme au Pays basque, l'élément externe devient un levier pour la promotion et l'animation culturelles en interne (langue, artisanat, fêtes locales, spécialités alimentaires régionales, culture des algues...).

En Bretagne, on est à des années lumières de ces pratiques et connaissances. Les retards théoriques du C.R.T et des C.D.T sont à proprement parler abyssaux et se traduisent par exemple par les faiblesses insignes des prestations offertes par les offices du Tourisme. Très peu d'offres donnent au visiteur des opportunités clés en main pour vivre ce qu'il souhaite,

16. RIOU Y., « La population maritime de Lampaul-Plouarzel vers la fin du XIX^e siècle », *Les Cahiers d'Iroise*, n°196, 2003, p. 63-75 (p. 71).

17. Voir par exemple FELZINES C. (rapporteur), *Le Tourisme, perspective d'avenir de l'Outre-Mer français*, Rapport du Conseil économique et social, 2007, 136 p.

valorisent une identité bretonne sur laquelle on surfe mais que l'on ne construit pas de façon permanente. L'absence presque totale de synergie entre les différents maillons de la chaîne (transport, activités, visites, hébergement...) est en réalité la norme, à de très rares exceptions près (les tarifs et services SNCF pour aller au festival des Vieilles Charrues). Cherchez un transport bon marché ou *lowcost* sur l'aéroport de Lannion et offrant un séjour clé en main dans le Trégor, avec des activités nuancées selon les désirs des visiteurs, ayant de réelles retombées sur l'économie locale... Aujourd'hui, l'offre est introuvable. La Bretagne a tout pour utiliser le tourisme comme un levier pour sa construction propre (langue, musique, nouvelles technologies, radios assurant la promotion des artistes et des produits, évoquant et animant les événements, patrimoines, paysages...). Elle reste arriérée. En dehors de la démarche des petites cités de caractère initiée un temps par Jean-Bernard Vighetti et qui est plus intéressante, il faut donc se tourner vers des initiatives locales qui illustrent le fait que ces actions sont possibles, bénéfiques, même si elles ne sont que rarement portées à leur apogée (insuffisance générale de la prise en compte des aspects culturels et patrimoniaux). L'île de Groix a réalisé une série d'opérations pour relancer l'agriculture et limiter la part des résidents temporaires au profit des permanents. Pour enrayer son déclin démographique, l'île d'Arz a en 2003 lancé sur un terrain de 1 700 m² lui appartenant deux programmes d'habitat social, les propriétaires ayant pour seule obligation d'être des résidents permanents. En quelques mois, la municipalité a reçu... huit cents demandes par téléphone, courrier et e-mail. Trente nouveaux résidents se sont ainsi installés et l'école est, en un an, passée de cinq à seize élèves, une population scolaire qu'elle n'avait pas atteinte depuis 1938. Les exemples sont maigres. Ils illustrent la non réflexion touristique régionale, alors que la Bretagne à toutes les cartes en main pour construire et redécouvrir son identité à partir de ces leviers externes.

> *Renouer avec une gestion pérenne des ressources offertes par la mer bordière proche*

Sur le plan économique et toujours pour favoriser ce nouveau rapport à l'espace, il avait été proposé en 2005 un projet « Bretagne jardin océanique »¹⁸ où il était préconisé de fonctionner en Bretagne avec d'autres indicateurs économiques et de développement. Plutôt que les pêcheurs ne partent dans le nord-ouest Écosse dans des conditions toujours plus dures pour des espèces et poissons toujours plus rares, il s'agissait d'appuyer une

18. OLLIVRO J., *Les Paradoxes de la Bretagne*, Apogée, 2005.

stratégie de recapitalisation de la ressource pour développer des ressources permanentes de proximité autour d'une marque irréprochable (le poisson breton).

Il est en effet hallucinant qu'au plan maritime, on en soit encore au stade antérieur au néolithique. La nature est généreuse et des opérations comme la coquille Saint-Jacques en baie de Saint-Brieuc favorisent des rendements accrus et facilités pour des pêches de proximité, créent des emplois économiques directs dans l'arrière-pays (Celtigel à Plélo). L'essor de ces activités pourrait susciter des emplois induits de surveillance de gisement, d'alevinage pour encourager la nature et relancer des cycles écologiques rompus ou menacés, voire développer des activités touristiques (abondamment représentée sur les cartes postales, la Bretagne des petits chaluts et des bateaux de pêches multicolores est de plus en plus invisible). D'autres opérations, comme dans le Léon pour les ormeaux, développent aujourd'hui ces opérations souples de « jardinage » qui doivent sans doute moins mener à une aquaculture localisée (et éventuellement polluante) qu'à une stratégie régionalisée plus vaste, redéfinissant tout simplement la place occupée par la mer dans nos sociétés.

Le passage vers une aquaculture durable, voir le projet « Bretagne, jardin océanique » est un élément décisif qui peut permettre de faire de la Bretagne une région pilote pour renouer avec la présence de sociétés maritimes. Contrairement à des pays comme l'Allemagne qui ne dispose que d'une fenêtre maritime étroite, la mer est ici présente partout et peut favoriser l'essor généralisé d'une pêche accessible et de proximité. Au-delà du tourisme (qui est utile s'il est digéré), vivons avec nos propres ressources. De même, un essor économique fondé sur un milieu et une ressource fragile conduit nécessairement à la connaissance fine du lieu de vie pour mieux le maîtriser et l'utiliser. Dans le passé, Mikaël Madeg a démontré comment chaque rocher du Léon avait un nom, la connaissance fine du milieu et de la langue étant un atout pour une pêche efficace. Or, peu à peu, ces savoirs capitalisés se sont effrités. Récemment, un numéro de Micherioù Koz rappelait l'ampleur de la pêche à la langouste dans le secteur de Camaret¹⁹. De 1926 à 1932, 20 millions de francs arrivent chaque année dans le petit port et des photos anciennes montrent le débarquement de langoustiers aux cales remplies. Mais la non-gestion de la ressource va susciter l'épuisement progressif de bancs de plus en plus lointains, démontrant l'impasse du dispositif. Par exemple le plateau de Bégounen, au sud de Sein, est exploité de 1883 mais dès 1889 les fonds sont épuisés. Les

19. MICHÉRIOÛ KOZ, *Les langoustiers de Camaret*, n°12, 2006, 72 p.

Bretons étendent leur périmètre jusqu'au site de Rochebonne (épuisé en trois ans), Belle-Île et l'île d'Yeu, les côtes de Cornouaille anglaise (1902), le Portugal (1906), l'Espagne, l'Irlande, les côtes du Maroc et la Mauritanie (dès 1910) pour lequel un dundee de 111 tonneaux capable de ramener 14 000 kg de langouste est lancé en 1932. Passé de nouvelles explorations et espérances à Saint-Pierre-et-Miquelon (1961), en Amérique centrale (Honduras, Costa Rica, Nicaragua, Brésil en 1963), en Afrique du Sud et au large du Mozambique (1965)... l'activité décline en raison d'une surpêche suicidaire. Il faut en effet 20 ans pour qu'une langouste atteigne le poids de 1 kg. En 1992, il ne reste plus qu'une poignée de petites unités de pêche côtière et la criée de Camaret est fermée en 1994, les visiteurs ayant la possibilité d'aller visiter le cimetière marin...

Cet exemple illustre l'impasse d'un mode d'exploitation temporaire, pillant le gisement, littéralement préneolithique alors que de multiples exemples récents (au Japon, en Norvège, au Danemark, en Corse précisément pour la langouste... et en Bretagne pour les langoustines) montrent qu'il est possible de faire autrement, des nouvelles techniques d'habitacles déposés au large permettant de recréer l'ensemble de la chaîne alimentaire et d'exploiter à proximité une ressource durable et chèrement monnayée. L'enjeu alimentaire va être en effet un défi essentiel au XXI^e siècle et au-delà d'une pseudo « économie de redistribution » alimentée par le tourisme, il serait utile que les Bretons se réveillent pour créer des activités réellement durables axées sur la compréhension et la valorisation d'un milieu riche (poissons, coquillages, crustacés, culture des algues²⁰...) et non sur sa seule « préservation ». Parallèlement, un autre axe moteur est d'utiliser et de redécouvrir le potentiel énergétique de la mer (éolien, hydraulien, énergie houlomotrice, marée...), puisque la péninsule, précisément avec ses rythmes, offre de forts potentiels en ce domaine : importance des houles²¹, énergie des vagues, deuxième potentiel éolien de France en particulier offshore²².

> *Insérer la Bretagne dans l'économie monde grâce à un réel projet maritime*

20. ARBOUSSE-BASTIDE T., *Savoir-faire anciens et exploitation des algues en Bretagne*, Civam Bretagne, 2006. [http://www.panier-equal.eu/imgbd_panierequal/File/public/T. % 20A-B % 20Algues/Algues01.pdf](http://www.panier-equal.eu/imgbd_panierequal/File/public/T.%20A-B%20Algues/Algues01.pdf)

21. Voir notamment sur ce sujet les travaux et référencements des Écossais, notamment sur le site de l'université d'Edinburgh. <http://www.mech.ed.ac.uk/research/wavepower/>

22. LE FOLL F., (rapporteur), *Pour une politique maritime en Bretagne*, CESR, 2007, 194 p.

Enfin, la recréation de ces ressources endogènes et pérennisées n'est en rien un repli et doit être complétée par une approche internationale naturellement offensive, conquérante. La mer aujourd'hui assure 80 % du commerce mondial de marchandise et la présence d'un grand port (Nantes-Saint-Nazaire) doit être associée au cabotage et au micro-cabotage pour importer et exporter les produits. Dans ce cadre, la Bretagne « complète » n'est ni un leurre ni une vision passéiste — bien au contraire — et les enjeux de la réunification sont des éléments essentiels pour bâtir une région européenne ouverte sur le monde. Actuellement la Bretagne administrée ne réalise qu'1,8 % du commerce maritime français et 2,3 % de son commerce extérieur et l'on ne peut objectivement pas faire beaucoup plus bas. La Bretagne dispose du pôle de compétitivité « mer » qualifié de mondial et qui réalise un travail intéressant. Par contre, on est un peu surpris de voir que ce pôle ignore Nantes qui est la porte de la Bretagne sur le monde et souffre aujourd'hui d'un trafic très déséquilibré (les trois quart du trafic sont liés à l'importation de produits énergétiques), démontrant par là même la difficulté de la Bretagne à s'inscrire dans le monde. Comment créer un pôle mondial si l'on reste « engollivrocé » dans sa péninsule ? Quand on aura compris que le fonctionnement d'une Bretagne complète est un élément de bénéfice collectif, notamment pour les Nantais, les Bretons auront une cohérence renforcée pour exister et rayonner sur la scène internationale, ce qui aujourd'hui n'est plus vraiment le cas. Comme le montre pourtant l'activité finalement durable de la Brittany Ferries à Roscoff, le repositionnement maritime est un outil pour limiter une organisation très terrienne des transports, d'autant que l'immense majorité des villes bretonnes dispose d'une façade littorale. Mais les investissements routiers ou terriens (le TGV) l'ont depuis longtemps emporté sur une réelle vision maritime. En raison des défis énergétiques, le XXI^e siècle verra sans doute une approche complémentaire et plus maritime exister, bien loin de visions terriennes qui minimisent les enjeux, d'autant que des travaux théoriques existent d'ores et déjà sur le sujet²³.

> *Affirmer le poids décisionnel de la Région*

Surtout, dans un monde de plus en plus compétitif, seule une région plus forte avec Nantes/Saint-Nazaire serait capable d'affirmer un réel projet maritime, commercial, productif (pêche, aquaculture...), énergétique, environnemental et humain. Elle serait enfin capable d'imposer

23. LEBAHY Y. (dir.), *Le Pays maritime. Un espace projet original*, Presses Universitaires de Rennes, 2001.

ses propres modèles d'aménagement et notamment de réformer cette loi Littoral indivisible, totalement inadaptée à l'espace breton, érodée comme l'a montré Erwan Le Cornec par douze amendements successifs²⁴. En apportant plus de dotations globales de fonctionnement aux communes qui lotissent plutôt qu'à celles qui préservent ou valorisent, une réforme de la fiscalité permettrait aussi de dissocier les logiques de chiffre des approches de qualité et donnerait à la Bretagne l'occasion de réfléchir à une nouvelle forme d'harmonie entre l'homme et l'océan. La réorganisation des collectivités multiples et illisibles en pays maritime basés sur les bassins versants serait enfin un atout pour coordonner les actions²⁵. En 2008 ou 2009, un événement sera peut-être réalisé avec la Région pour envisager « la mer de demain » avec une réflexion totalement décloisonnée ouvrant les portes d'une démarche prospective et volontariste (un littoral valorisé, les énergies océanes de demain, les nouvelles cités d'Is...). D'ores et déjà, la charte des espaces côtiers a aussi montré un tournant dans la conception régionale, avec toute une série de mesures utiles et d'idées novatrices. Si la Région, en raison de carences organisationnelles — notamment du manque de coordination²⁶ — et de la faiblesse de ses compétences sur le sujet²⁷, n'est pas encore le leader lui offrant les moyens d'imposer ses visions, il est à souligner qu'un corpus théorique novateur est désormais présent, représentant déjà une vision et un guide de bonnes pratiques qu'il s'agit de diffuser²⁸.

En conclusion, le changement de représentation du littoral et de la mer apparaît comme une entrée essentielle et la Bretagne est sur ce sujet en retard. Peut-être car l'identité bretonne fut un temps méprisée, les Bretons ont un temps été fiers d'avoir un pays attractif et visité, voire choyé. Ils se sont toutefois fait piéger par le dispositif et ont fait le choix du résidant

24. LE CORNEC E., « Le dépeçage de la loi Littoral », *Action Paysage*, n°24, juin 2005.

25. LEBAHY Y., « La nouvelle politique littorale, fondatrice d'un nouvel ordre territorial? in Territoires de Bretagne : une révolution à opérer? » *Géographes de Bretagne*, n°2, 2008, p. 61-74.

26. Cet élément est pourtant, à toutes les échelles, un ingrédient clé de l'éventuelle réussite. *Commission of the European communities. Green paper. Towards a future maritime policy for the union : a European vision for the oceans and the seas*, 2006. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0275B:FIN:EN:PDF>

27. LE FOLL F. (rapporteur), *Pour une politique maritime en Bretagne, op. cit.*, (notamment p.67-76).

28. Région Bretagne, *Pour un développement durable de la zone côtière bretonne : la charte des espaces côtiers bretons*, 2007, 63 p., <http://www.labretagneetlamer.fr/files/rapport.pdf>

temporaire au-delà du permanent, de l'habitat « secondaire » au détriment du principal, de la construction et saison touristique au-delà des activités pérennes. Aujourd'hui encore, des élus artificialisent d'excellentes terres agricoles de la ceinture dorée sans réflexion sur les dynamiques économiques durables, sur la disparition irréversible de paysages et de terroirs productifs alors que ce sont ces piliers (l'agriculture, la pêche, l'industrie...) qui créent les dynamiques économiques réelles et non une activité « résidentielle » bien fragile et appelée peut-être à se tarir (difficultés croissantes du régime de redistribution en France, coût croissant des retraites, des déplacements...). La question de fond qui se pose au littoral breton est de savoir ce que l'on veut en faire. Est-ce un « écrin » pour quelques riches, présents ponctuellement dans des résidences situées face à une mer qu'ils ne comprennent plus ? Est-ce au contraire un pays valorisé et surtout pas « préservé », créant des richesses permanentes, activant la culture d'un peuple pour plus de reconnaissance et permettant aux jeunes de vivre d'une ressource que l'on a négligé, voire oublié ?

Les Bretons ont oublié la Bretagne. Ils ont oublié que la mer et l'océan sont les éléments clés de son individualisation. Repérable sur toutes les cartes grâce à son trait de côte, la péninsule existe par la mer... et fonctionne aujourd'hui presque sans elle, en dehors des exploits de ses marins et des pratiques sportives²⁹ : elle a même un fonctionnement de plus en plus terrien (menace concernant notamment le secteur de la pêche, incertitudes pesant sur certaines activités militaires et de construction navale). Ce conflit entre les représentations et les usages n'est pas neutre, même s'il est évolutif. Dans les atlas, la Bretagne est un gigantesque quai naturel posé sur les mers et dans leurs négociations au Japon, les gens de Bretagne International ont découvert que cet aspect péninsulaire était aussi un gage de notoriété, de reconnaissance et d'affirmation (la Bretagne est individualisable, localisable).

Dans l'histoire, l'étape des trente glorieuses (des « trente bétonneuses » selon François de Beaulieu) laissera sans doute l'image archaïque d'une époque de dérégulations, de cet incroyable télescopage des temporalités humaines et naturelles (les pollutions maritimes et pétrolières, le pillage des ressources halieutiques, l'artificialisation touristique excessive, l'occupation majoritaire sans l'action, l'incompréhension des rythmes marins et littoraux...). Sans doute, pour de simples raisons d'efficacité, le XXI^e siècle assurera une nouvelle alchimie et une forme de retrouvailles entre les

29. La Bretagne compte à elle seule 31 % des licenciés de la Fédération française de voile.

Bretons et la mer pour construire le pays et lui permettre en quelque sorte d'apparaître. Actuellement, dans la lignée de ce qui avait été créé dans les années soixante dix par le CELIB (voir les différentes cartes de planification élaborées dans le cadre du SALBI), un corpus théorique, universitaire et institutionnel se développe. C'est déjà beaucoup. Il reste désormais à trouver les modalités concrètes d'actions permettant aux Bretons de se réappropriier et de retrouver un espace incompris.

PÊCHE ET TERRITOIRE, UNE NÉCESSAIRE INTÉGRATION

Alain LE SANN

La pêche et les pêcheurs sont aujourd'hui confrontés à une série de défis qui mettent en péril l'existence même de la pêche, qu'il s'agisse du secteur industriel ou du secteur artisan. La pêche artisanale est restée caractérisée par un lien étroit avec un territoire. Cependant, ce lien est affaibli et complexifié avec le développement d'une logique productiviste, qui a vite trouvé ses limites. L'avenir de la pêche ne peut se construire que sur le renforcement des liens entre pêcheurs et territoires.

La pêche confrontée à une triple rupture

Le développement de la pêche industrielle, comme de la pêche artisanale, a été marqué par un élargissement permanent des zones de captures. Les pêcheurs répondaient à l'épuisement d'une ressource par le redéploiement vers d'autres stocks et d'autres zones de pêche. La pêcherie de langoustine a été développée en réponse à l'effondrement de la langouste, tandis que d'autres cherchaient des alternatives sur les côtes d'Afrique ou du Brésil. À l'épuisement des stocks de lieux noirs, les chalutiers industriels lorientais ont réagi en développant le chalutage dans les grands fonds. Il est clair aujourd'hui qu'il n'y a plus de possibilité d'extension des zones de pêche. Il faut donc se contenter des zones déjà exploitées, pour tenter d'en tirer le meilleur parti en gérant les ressources existantes, au besoin en menant des programmes de restauration.

La seconde rupture est liée à l'émergence de l'approche écosystémique de la gestion des pêches telle qu'elle s'est affirmée dans la décennie 90, et au début des années 2000, en particulier avec la déclaration de Reyjavick. La gestion des pêches n'est plus conçue comme une gestion de ressources à exploiter, mais elle s'inscrit dans le cadre de la gestion d'un écosystème qu'il s'agit de protéger comme base de production de ressources, mais

aussi comme base de la biodiversité¹. Nécessairement, la pêche n'est plus conçue comme une activité de production, mais comme une activité de cueillette dans un écosystème à préserver.

Enfin, la pêche trouvait naturellement sa place sur les littoraux jusqu'à ces dernières décennies, mais la pression sur les zones côtières est telle aujourd'hui, que la pêche est remise en question, soit pour des raisons écologiques (Aires Marines Protégées interdites à la pêche), soit par le tourisme, la plaisance, la pêche amateur. Économiquement, la pêche doit défendre sa place, face à de nouveaux acteurs sur les littoraux, à terre comme en mer. Ainsi, la valorisation de certaines ressources est nettement supérieure si la pêche est réalisée par des plaisanciers ou si elle alimente de l'écotourisme (plongée, etc.).

Ces trois ruptures placent les pêcheurs face à l'urgence de défendre leur place sur le littoral, et à la nécessité d'inscrire le développement de leur activité sur un territoire.

Pêche et pays maritime

L'avenir de la pêche s'inscrit donc dans une approche territoriale dans le cadre d'un pays maritime. Cette approche territoriale peut se décliner à trois niveaux.

> L'avenir de la pêche se joue à terre

La pêche exige des installations à terre qui peuvent entrer en concurrence avec d'autres activités comme le tourisme, la plaisance. Il faut aussi prévoir à l'avenir de protéger l'accès au foncier et au logement pour tous les acteurs de la pêche, afin de maintenir une économie de production face à la pression de l'économie résidentielle. L'avenir de la pêche passe enfin par le renouvellement des hommes et des femmes engagés dans la capture et la transformation. Comme pour l'agriculture, le renouvellement ne peut venir uniquement des familles traditionnelles de pêcheurs. Il faut donc que les pêcheurs manifestent leur existence, leur espoir dans l'avenir, en s'adressant à l'ensemble de la population et des jeunes, pour faire connaître leur métier, faire vivre leur culture maritime et attirer des actifs. Leur engagement au sein des conseils de développement des pays maritimes constitue une des possibilités d'exprimer leurs attentes. L'engagement

1. GARCIA S.M., ZERBI A., « The ecosystem approach to fisheries. Issues, terminology, principles, institutional foundation, implementation and outlook », *FAO fisheries technical paper*, n° 443, FAO, 2003. 71 p.

des femmes de pêcheurs qui s'est affirmé depuis la crise de 1993-1994 permet de renforcer la visibilité d'un milieu qui risque la marginalisation. L'élection d'une femme de pêcheur à la tête du Comité local des Pêches de Lorient a ainsi fortement contribué à renforcer la présence des pêcheurs sur la scène locale.

> *La gestion du littoral et de la bande côtière, un élément essentiel pour l'avenir de la pêche*

C'est sur l'interface terre/mer qui constitue le littoral que se joue une bonne partie de la productivité du milieu marin. La préservation et la reconquête de la qualité eaux et des milieux nécessitent un travail en commun entre les différents acteurs engagés dans la production primaire (conchyliculteurs, agriculteurs) pour lutter contre les pollutions. L'enjeu de la restauration des milieux littoraux pourrait mener à la recherche d'une reconquête marine contrôlée de certaines zones humides pour anticiper la hausse du niveau des mers à venir, et améliorer la productivité primaire de la bande côtière. Des propositions sont faites dans ce sens pour des polders ou baies endigués. Par ailleurs, la bande côtière est l'objet de pressions multiples qui débouchent rapidement sur des confrontations, et régulièrement, les intérêts des pêcheurs ne sont pas pris en compte, comme en témoignent les récents projets aquacoles au large de Groix, ou les projets d'extraction de sables au large d'Étel. Si l'on y ajoute les perspectives de créations de champs d'éoliennes, de réserves marines, ou d'Aires Marines Protégées (AMP), la compétition avec la pêche plaisance, les pêcheurs ont du pain sur la planche pour défendre leur territoire de pêche sur la bande côtière.

> *Une approche territoriale qui s'impose peu à peu en mer*

Sur le plateau continental, et dans la ZEE au-delà des eaux territoriales, l'approche territoriale commence également à s'imposer. Plusieurs initiatives et propositions récentes tendent à déplacer le débat au-delà du traditionnel partage des quotas qui a fait la preuve de ses limites. L'Union européenne vient de mettre en place les comités consultatifs régionaux – en Méditerranée, en Atlantique. L'un d'entre eux est basé à Lorient. Il s'agit clairement de s'engager dans une voie de décentralisation pour adapter les politiques aux spécificités des espaces maritimes diversifiés en Europe. L'amorce est timide, mais le mouvement est appelé à s'amplifier. D'autre part, l'UE est aussi engagée dans la généralisation des AMP. En France, cela se traduira par l'extension des zones Natura 2000 sur la bande côtière, 500 000 hectares sont concernés. Il existe par ailleurs au niveau

européen, des projets pour mettre en AMP 90 000 km² sur 1 500 km de littoral. Pour l'instant, l'intégration des pêcheurs dans ces processus est difficile, en Grande-Bretagne et au Portugal² par exemple. En France par contre, l'expérience du parc marin d'Iroise a permis dans la durée d'assurer des échanges entre représentants des pêcheurs et promoteurs du parc. De même, en Méditerranée, des expériences de parcs et de réserves sont menées avec la participation des prudhomies, et un réseau cohérent de petites réserves créées par des pêcheurs et des scientifiques commence à se mettre en place.

La proposition aujourd'hui la plus élaborée est celle de WWF France qui vient de présenter un rapport sur les unités d'exploitation et de gestion concertées³. Cette proposition est fondée sur des analyses de prudhomies en Méditerranée, et sur les programmes de sélectivité pour la capture des langoustines dans le golfe de Gascogne. Elle constitue clairement une approche de gestion territorialisée en rupture avec l'approche traditionnelle par les quotas. Elle est basée sur cinq principes :

- La définition d'un territoire pertinent en fonction d'un écosystème, de l'aire de répartition d'une espèce. L'accès à ce territoire est contrôlé et limité. Il est donc fondé sur des droits collectifs régulés et gérés par un organe de gestion du territoire ;

- Une nouvelle gouvernance. Elle est fondée sur la responsabilisation et la concertation, elle intègre tous les acteurs concernés, et assure le partage d'un patrimoine collectif. Des objectifs sont fixés et la gestion est souple et évolutive ;

- Une valorisation de la pêche. Les captures sont valorisées, et le consommateur est associé à la démarche par la traçabilité et la certification ;

- La gestion est fondée sur l'effort de pêche, et non sur la quantité. La gestion par quota risque d'aboutir à une appropriation individuelle, et elle ignore l'impact sur les habitats et l'écosystème. La gestion par la régulation de l'effort de pêche permet de mieux adapter les techniques en fonction de l'écosystème ;

- Enfin, un contrôle rigoureux est indispensable pour le respect de règles définies collectivement.

2. SAVARY M., « Le parc marin Luiz Saldanha », *Pêche & Développement*, n° 75, 2007.

3. GUÉRIN B., ODY, D., *Pour une pêche durable en France et en Europe!*, Proposition du WWF, Paris, 2007.

Le WWF est déjà associé au programme de sélectivité sur la pêche des langoustines et les pêcheurs sont réceptifs à cette approche qui correspond déjà à certaines de leurs pratiques (coquille Saint-Jacques en baie de Saint-Brieuc), et surtout leur permet de maîtriser les objectifs et les pratiques de gestion. Une telle approche est évidemment plus simple sur une espèce liée à une zone maritime précise, mais il est possible de la généraliser sur des pêcheries plus complexes, dans la mesure où les acteurs présents sur la zone ou la pêcherie sont connus, se connaissent, mais n'ont jamais l'occasion de se rencontrer, puisque les décisions de gestion sont prises par d'autres et ailleurs, sans tenir grand compte de leurs points de vue.

On peut donc constater que l'approche territoriale de la gestion des pêches est promise à un bel avenir, et c'est sans doute en Bretagne que les expérimentations et les réussites sont prometteuses. Il reste à intégrer ces projets dans les programmes de GIZC. Pêcheurs, conchyliculteurs, agriculteurs ont là aussi engagé des démarches intéressantes en Finistère, comme sur la ria d'Étel. Ce qui est amorcé sur la bande côtière peut être élargi au plateau continental, et ainsi, l'intégration de la pêche dans le pays maritime peut prendre tout son sens.

POUR UNE AGRICULTURE LITTORALE PÉRENNE

Pascal TOCQUER

Le littoral est une composante essentielle de la géographie de la Bretagne et constitue un des facteurs prépondérants de l'attractivité régionale. Or aujourd'hui l'urbanisation excessive qui en résulte risque irrémédiablement de l'altérer par la disparition progressive des espaces agro naturels. L'économie résidentielle prend le pas sur l'économie primaire notamment sur l'agriculture, activité indispensable pour la gestion du littoral dans un objectif de développement durable. Or, même si on peut ignorer l'impact de cette activité sur la dégradation de la qualité des eaux continentales et marines, réduire les rapports de l'agriculture au littoral à cette problématique serait une erreur grave.

Pour cela, il est urgent de prendre d'abord conscience des enjeux qu'elle représente dans sa globalité puis, après avoir mis en évidence ce qui la menace, un certain nombre de solutions peut être avancé pour participer au maintien, voire au développement d'une agriculture durable.

Les enjeux de la préservation d'une agriculture pérenne sur le littoral

Parmi tous les enjeux liés à la préservation de l'agriculture littorale, quatre méritent particulièrement d'être soulignés.

Le premier tient à la valorisation des paysages. Les paysages littoraux les plus fréquemment évoqués concernent la mer, les bateaux, les phares, les ports. On oublie souvent d'y intégrer les espaces proches continentaux ruraux et agricoles. Ce sont parmi d'autres images et ambiances perçues, celles des fonds de vallées bocagers qui s'ouvrent sur la mer, celles des horizons dégagés par de vastes prairies pâturées surplombant les falaises ou celles de terres fraîchement labourées, survolées par des nuées de mouettes qui suivent aussi bien les sillons des tracteurs que ceux des bateaux de pêcheurs.

Le second s'intéresse au maintien de la diversité socioculturelle du littoral et de son patrimoine identitaire, témoins d'une époque où

agriculture et pêche étaient intimement liées. L'agriculture participe alors à forger l'authenticité du littoral breton si souvent vantée.

Le troisième de ces enjeux touche au soutien à l'économie locale et à l'emploi sur un littoral qui se résidentialise ; ainsi ce sont 2 500 emplois nouveaux dans l'agriculture qui sont nécessaires chaque année sur l'ensemble de la Bretagne, sans compter les emplois induits dans l'industrie agroalimentaire.

Enfin le dernier doit permettre au littoral de bénéficier des bienfaits des interdépendances entre économie primaire et préservation de l'environnement. Sans agriculteur et sans agriculture durable, quelle réponse donner aux grands défis environnementaux du littoral : qualité des eaux, gestion des cours d'eau, de leurs fonds de vallée et de leurs estuaires, maintien des zones humides, valorisation des friches enclavées par l'urbanisation ? Bref, comment envisager la préservation de tous les milieux naturels sensibles ?

Ces enjeux devraient pousser les acteurs du littoral à conserver les espaces agricoles, voire à les étendre ; or ils sont au contraire en constante diminution : la SAU des cantons littoraux bretons a baissé de 33 % entre 1979 et 2006, le nombre d'exploitations de 52 % dans le même temps, alors que l'effectif des marins pêcheurs a lui-même diminué de 20 % entre 1998 et 2006. Tout ceci interroge fortement sur l'avenir des économies primaires et oblige à se pencher d'abord sur les raisons de ce recul.

La disparition progressive de l'agriculture littorale

De multiples éléments ont contribué à cette évolution lente et regrettable. Comme celle de l'Argoat, l'agriculture littorale a souffert de difficultés nées des aléas conjoncturels et structurels d'une économie fortement intégrée et dont les plus belles plus-values échappent aux agriculteurs. Cela tient d'abord aux modes de production, responsables du cercle infernal de l'endettement. En effet, la recherche d'une plus grande rentabilité suppose, pour beaucoup, le recours à de nombreux intrants (pesticides, engrais, matériels, etc.) dont le coût impose de faire appel à toujours plus de crédits. Bien que, suite aux réglementations, la quantité d'intrants ait diminué, les agriculteurs restent pieds et mains liés au système actuel de la production, dans lequel la quantité produite est la principale garantie d'un revenu acceptable.

Ces difficultés trouvent aussi leur source dans la course à l'agrandissement permettant de compenser les coûts liés aux contraintes environnementales (mises aux normes des bâtiments agricoles) et dans le besoin d'accroître les capacités d'accueil des épandages. Tout ceci ne favorise pas l'installation de nouvelles fermes, ni le maintien du nombre de chefs d'exploitations.

> *Mais dans la région, les spécificités foncières du littoral constituent de surcroît des difficultés supplémentaires au maintien de l'agriculture et des agriculteurs en bord de mer.*

En premier lieu, il est de plus en plus difficile de trouver des terres disponibles du fait de la pression foncière liée à l'attraction cumulée, le plus souvent en Bretagne, de la ville et de la mer. Ainsi ces dix dernières années dans le Morbihan, les nouvelles constructions sur le littoral représentent 10 % de l'ensemble de l'urbanisation du littoral français. De ce fait, le coût du foncier bâti et non bâti rend de moins en moins accessible l'achat de bâtiments et de terres agricoles sur le littoral.

De plus, la loi Littoral interdit de s'implanter dans les espaces proches du rivage en discontinuité de l'habitat existant, contredisant de fait les dispositions du Code rural qui, lui, impose des distances précises aux agriculteurs et aux tiers. Ces situations foncières compliquent le fonctionnement des exploitations existantes. En effet, sur le littoral, comme en zone périurbaine d'ailleurs, les terres appartiennent le plus souvent à des propriétaires non-agriculteurs, en attente de projets immobiliers.

Par ailleurs, dans ces espaces convoités, les parcellaires et de plus en plus éclaté par l'urbanisation. S'y ajoutent parfois des cohabitations d'usages conflictuelles avec les nouveaux habitants, notamment avec les résidents secondaires qui oublient trop souvent que le littoral ne vit pas que quelques mois par an. Or ces usagers sont souvent une force de pression auprès des responsables des communes touristiques.

On peut aussi expliquer la disparition de l'agriculture par des choix de planification qui privilégient l'urbanisation. Cela est lié en partie à l'attrait des ressources financières induites par la taxe d'habitation et donc à une décentralisation inachevée (pas de ressources fiscales supplémentaires et innovantes en lien avec l'accroissement des nouvelles compétences accordées aux communes). De ce fait, la taxe d'habitation générée par l'urbanisation reste une recette très intéressante face aux exigences croissantes des usagers du littoral.

On peut regretter en outre qu'en matière de planification, les dispositions réglementaires soient si peu contraignantes, notamment en ce qui concerne la loi Littoral trop peu appliquée au regard de l'importance de l'urbanisation depuis sa promulgation en 1986. Cette loi, peu claire, laisse à des jurisprudences contradictoires le soin de préciser, par exemple, la notion de l'extension limitée dans les espaces proches du rivage.

De plus les documents d'urbanisme demeurent peu contraignants et sont devenus très mouvant par leurs fréquentes modifications. Ainsi les POS et les PLU réalisés pour dix ans, mais en réalité modifiés et

révisés bien avant, n'assurent pas aux agriculteurs une pérennité visible de leurs espaces et offrent par conséquent peu de perspectives stables à long terme à leur activité qui requiert pourtant d'importants investissements. Par ailleurs, les SCOT ont perdu leur caractère coercitif par la suppression de l'obligation de réaliser une carte des destinations des sols. Bref, seuls les objectifs généraux de ces documents sont le plus souvent affichés et à une échelle ne permettant pas d'appréhender précisément l'impact des projets d'urbanisation sur le terrain.

> *Autre raison de cette disparition : une perception fautive du rôle de l'agriculture littorale*

Il faut souligner que trop de personnes n'accordent à l'agriculture qu'une vocation de réserve foncière pour l'urbanisation. On est obligé de constater aussi que les habitants ont perdu le sens du lien à la terre. De ce fait, ils n'attribuent à la campagne qu'une fonction purement esthétique ou environnementale, celle d'un cadre bucolique, d'un espace vert domestiqué ; cela se faisant au détriment du maintien des modes de vie spécifiques.

Il est plus regrettable encore de noter que peu de diagnostics ont été établis sur la place de l'agriculture dans le projet de territoire et sur la mesure de l'impact des choix de planification sur l'avenir de cette activité en Bretagne.

Enfin, dans une région où la problématique de la qualité de l'eau domine tous les débats, l'image négative de l'agriculture littorale auprès de l'opinion peut constituer un frein au tourisme (nuisances olfactives et paysagères des algues vertes sur les plages) et contribue hélas à l'émergence de raisonnements raccourcis du type « puisque l'agriculture pollue *mon* littoral, autant qu'elle disparaisse » ! Or ce n'est pas le principe même de la présence de l'activité agricole qui est en cause, mais bien les vicissitudes et les excès de certains modes de production et d'élevage qu'il serait souhaitable de faire évoluer en prouvant notamment que d'autres modes de production et de commercialisation sont économiquement viables. En matière de préservation de la qualité de l'eau, il est temps que les actions liées à l'agriculture traitent les problèmes à leur source et non uniquement leurs effets.

Par conséquent, afin de maintenir l'agriculture durable sur le littoral et de répondre aux objectifs d'équilibre du territoire demandés par la loi SRU, les questionnements, le plus souvent posés dans le mauvais ordre, devraient être en premier lieu : Quels espaces agro naturels faut-il préserver pour maintenir l'identité du territoire ? Puis dans un deuxième temps : Quelles zones peut-on encore urbaniser sur les espaces restant disponibles ?

Des clefs pour sauvegarder l'agriculture littorale

Les moyens pour remédier à cette situation critique existent ; ils sont de trois ordres : culturels, fonciers et économiques.

> Une nouvelle approche culturelle de l'agriculture

Inverser les regards dans l'optique du développement durable, pour faire évoluer attitudes et opinions individuelles et collectives. La priorité serait d'aborder l'agriculture sous l'angle du développement durable, et donc de garder constamment le souci de se préoccuper en même temps de l'environnement et des domaines socio-économiques.

En oubliant les interactions entre ces trois axes du développement durable et si on n'y prête garde, l'évolution de la représentation collective du littoral breton en évacuera l'agriculture, comme d'autres activités primaires. Les espaces agro naturels, alors dominés par l'économie résidentielle seront mis sous cloche et ne serviront plus qu'aux touristes et aux citadins friands de « balades en bord de mer » et de « randonnées au grand air ». L'agriculture littorale risque donc d'être prise dans une autre logique qui s'auto-alimente : celle de l'économie résidentielle, celle de la réserve naturelle déconnectée des activités économiques et de gestion du territoire. Pourtant, dans le cadre du développement durable, les axes économiques, sociaux et environnementaux sont intimement liés ; évitons donc d'opposer systématiquement agriculture et environnement et prouvons au contraire que c'est par l'économie durable qu'on peut sauvegarder le littoral !

Le maintien d'une agriculture durable est donc le garant d'un environnement littoral préservé, notamment de sa biodiversité comme le montre le lien établi par le fait que bien souvent les espèces végétales les plus protégées poussent sur des sols organiquement pauvres car auparavant cultivés (bruyères vagabondes par exemple).

Il est en outre indispensable de revaloriser l'image du métier d'agriculteur, notamment par l'organisation d'événements de sensibilisation avec la profession lui permettant de mieux se faire connaître de l'opinion : rando-fermes, salons, comices agricoles, etc.

Cette inversion des regards, pour être efficace, suppose aussi une meilleure connaissance et une véritable reconnaissance du métier d'agriculteur, loin des images véhiculées par l'inconscient collectif. Cette autre façon d'appréhender l'économie agricole aurait des incidences sur la manière de projeter un territoire et obligerait dorénavant à se poser la question des limites définitives de l'urbanisation au-delà desquelles l'agriculture et l'identité attractive du territoire risquent d'être remises en cause irrémédiablement.

> *L'activation par les collectivités des outils existants, en partenariat avec la profession agricole*

Avant de parler d'agriculture durable ou de diversification agricole, faut-il encore en premier lieu garantir les conditions de leur développement à travers la pérennité du foncier agricole, outil vital pour l'économie des exploitations.

Dans le domaine de l'urbanisme, des outils de planification, SCOT et PLU, sont utiles pour réaliser des diagnostics participatifs avec superposition du parcellaire agricole aux zones destinées à l'urbanisation afin d'étudier les impacts de l'urbanisation à l'échelle de la vie d'une exploitation. Pour ce faire, on peut utiliser dans les SCOT la création de schémas de secteur qui permettent, à échelle plus précise (cadastre ou autre...), de protéger les espaces agricoles les plus sensibles. La Communauté urbaine de Nantes l'a fait afin de préserver son agriculture périurbaine.

De la même manière, il est opportun pour le littoral breton de mettre en place des périmètres de préservation des espaces naturels et agricoles périurbains (issus de la loi DTR de 2005) qui figent leur vocation dans les PLU à long terme et donnent une valeur économique aux ceintures vertes des villes, aux coupures d'urbanisation de la loi Littoral, aux corridors écologiques qui lient lamer à ses bassins versants intérieurs.

Par ailleurs, dans le domaine de la gestion foncière de l'espace, il est intéressant pour les propriétaires publics et privés d'établir des conventions d'entretien avec les agriculteurs soit directement par le biais du Conservatoire du littoral ou de la SAFER. Il est utile de rappeler que cette dernière dispose d'un droit de préemption dans les zones naturelles et agricoles des PLU permettant de conforter leur vocation et de lutter contre l'étalement urbain et la spéculation foncière.

Concernant les espaces agricoles du ressort du domaine public dont la vocation doit être préservée, il est dorénavant possible de passer avec l'agriculteur un bail environnemental sécurisant ses moyens de production tout en conditionnant ses pratiques à une gestion durable du territoire.

Puisque le maintien de l'agriculture sur le littoral est d'intérêt général, un autre moyen consiste, pour le bien commun, à accroître la maîtrise publique des terres agro naturelles les plus sensibles à la pression foncière et les plus stratégiques en matière d'organisation territoriale et ce, notamment, en mobilisant l'EPF de Bretagne. Ce dernier est en cours d'élaboration. Le moment est donc opportun d'accroître sa vocation de préservation des espaces agro naturels périurbains et littoraux. Cette nouvelle politique foncière des espaces non bâtis sous-tend un dialogue territorial qui pourrait être soutenu par la GIZC.

> *Un indispensable soutien aux politiques de diversification agricole*

Si, pour le développement d'une agriculture durable sur le littoral, la préservation du foncier est une condition sine qua non, le maintien de la viabilité économique en est une autre. Compte tenu du contexte international difficile, cela passe notamment par un soutien aux politiques de diversification agricole qui ancrent le développement durable dans le territoire. L'agriculture littorale est déjà plurielle, sa diversité mérite d'être conservée afin de répondre à de multiples besoins et à la variété des géographies territoriales et des terroirs : grandes cultures sur les plateaux, pâturages dans les fonds de vallée et maraîchage sur les petites parcelles enclavées par l'urbanisation et délaissées par l'agriculture d'aujourd'hui du fait de la dimension des engins.

Cette agriculture diversifiée ne doit pas être présentée en opposition dogmatique vis-à-vis des systèmes de production conventionnels, ce qui en matière de mobilisation produit systématiquement des effets inverses à ceux escomptés.

Compte tenu des incertitudes de l'avenir de l'agriculture sur le littoral, il serait dommage de ne pas proposer et explorer les atouts potentiels de cette diversification, en tant que débouché économique supplémentaire essentiel, facteur de valorisation des revenus des exploitants, source de pratiques agricoles plus respectueuses de l'environnement et génératrices de lien social entre agriculteurs et les habitants « consommateurs » du littoral. Par ses produits, elle deviendrait ainsi un facteur réciproque de valorisation du territoire et de soutien d'un tourisme durable qui ne concentrerait plus alors l'accueil et toutes ses activités dans la seule bande étroite du littoral.

Ce soutien peut concerner l'accroissement des circuits courts de distribution qui, par l'élimination d'intermédiaires, assurent davantage de plus values aux producteurs, dans le cadre d'une agriculture équitable. Cela suppose un véritable appui de la part des organisations professionnelles afin d'inciter leurs agriculteurs intéressés à s'organiser collectivement pour mutualiser les coûts de stockage, transformation, transport, commercialisation. Pour ce faire, le littoral et ses collectivités doivent accueillir davantage de magasins fermiers, de ventes directes à la ferme, et d'AMAP (Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne) regroupant producteurs et consommateurs avec un système de préachat des produits. Les collectivités peuvent par ailleurs ouvrir leurs restaurants collectifs aux produits locaux. On peut citer l'exemple de la Communauté d'agglomération du pays de Lorient où plus de 10 % des repas des restaurants communaux sont constitués de produits biologiques.

Dans le domaine de l'environnement, cette diversification est en cours et doit être soutenue : ainsi la piscine de Scaër, chauffée par du bois de talus fourni par les agriculteurs, constitue en la matière un parfait exemple d'actions de développement durable car elle lie la croissance de cette source d'énergie renouvelable, économe, tout en renforçant le bocage, préservant ainsi la qualité de l'eau et assurant des revenus complémentaires aux agriculteurs. Cette filière bois énergie n'en est ici qu'à ses balbutiements et mérite d'être poursuivie. De même les ordures ménagères sont sous exploitées par les agriculteurs, or l'utilisation du compost de déchets verts permet de diminuer l'emploi d'engrais minéraux. De même que la réception des boues des stations d'épuration par des saulaies en courte rotation (TCR) constitue une source de traitement à explorer, favorable là aussi au développement de la filière bois énergie.

Enfin, en matière de diversification et pour un tourisme durable, la multiplication de fermes auberges, de camping à la ferme, de gîtes ruraux permettrait de soutenir un tourisme vert authentique si souvent recherché et pourtant si peu développé sur notre littoral breton, notamment en comparaison avec les régions du sud de la France qui, elles, savent mettre en valeur leur culture à travers les produits du terroir.

Le développement de cette politique doit se faire à l'échelle des territoires, en partenariat avec la Région, les Départements, les pays, les intercommunalités, les communes, les représentants de la profession agricole, les associations, bref avec tous les acteurs de la société civile. Ainsi, pour mettre tout le monde autour de la table, cessons d'opposer ville et campagne et montrons que leur valorisation mutuelle est intimement liée, que préserver l'agriculture c'est pousser la ville à se requalifier sur elle-même en se densifiant et maintenir une activité source d'emplois et d'identité territoriale.

La préservation des espaces agricoles est encore possible, mieux, elle est indispensable ; car maintenir l'agriculture, c'est donner à la mer le littoral qu'elle mérite.

LA NÉCESSAIRE IMPLICATION DE LA RÉGION DANS LE TRANSPORT MARITIME

Yves Lebahy

Marquée par son passé glorieux qui au temps du Duché et de l'Ancien Régime fit de la Bretagne une puissance maritime qui comptait sur la façade atlantique de l'Europe, cette question du lien économique étroit entretenu par la région et la mer, semble relever de nos jours d'un véritable discours théorique qui reste incantatoire. Trop souvent porté par la seule lecture historique qui entretient le mythe d'un « âge d'or » fondé sur le commerce maritime, il tente d'établir que la résurrection nécessaire et évidente d'un dynamisme économique fondé sur les échanges maritimes est induite par un déterministe géographique permanent. Ce dernier est censé réanimer ses ports ; il doit permettre la renaissance d'une flotte de commerce portée par des capitaux et des armateurs issus de la région. L'expérience réussie, dans les années soixante-dix, des Brittany Ferries a entretenu ce rêve, mais ne s'est guère dupliquée depuis.

À un moment où l'activité maritime représente le summum de ce que peut être la dérégulation économique, il peut en effet paraître vain de vouloir à tout prix envisager une telle orientation. Pourtant depuis plus de trente ans, des voix s'expriment en ce sens, des ouvrages sont publiés, des rapports multiples s'accumulent, tous souhaitant cette relance. Dans la pratique, un déroutant silence répond à ces aspirations. On ne note, au mieux, que de rares et modestes tentatives pour mettre en place des lignes et des flottes, souvent vouées à l'échec ou à la marginalité, telle la malheureuse expérience Lorient-Gijon. Les multiples rapports des Comités

économiques et sociaux bretons ou atlantiques¹ restent lettre morte. Plus triste, cette ambition semble s'être affaiblie dernièrement, comme épuisée, si on compare les réflexions actuelles aux motivants rapports prospectifs des années 1999-2001. Le dernier, en date de 2006, si peu incisif et constructif par rapport à ses prédécesseurs, démontre que toute réelle ambition maritime a désormais disparu. Comme s'il n'y avait d'alternative ou d'autre volonté politique que de se soumettre aux seules évolutions de ce marché sauvage et violent et d'attendre qu'un jour, hypothétiquement, ses dynamiques veuillent bien s'intéresser avec bienveillance à notre territoire... À moins que la Bretagne ne soit définitivement considérée par les responsables de l'aménagement comme un territoire dont l'unique fonction au sein de l'espace national et européen serait celle de détente, de tourisme et de villégiature. Auquel cas mieux vaudrait effectivement la tenir à l'écart de ces dynamiques économiques qui perturberaient cet espace ainsi naturellement préservé et le dire franchement.

Depuis près de 25 ans que j'observe et analyse ce domaine d'activité et ses logiques, rien ne semble véritablement avoir bougé. Les ambitions semblent désormais retombées; cette question maritime n'a toujours pas réussi à constituer la base d'un projet mobilisateur dont la région a pourtant si cruellement besoin. Et pourtant plus que jamais, c'est de la mer que l'avenir de la Bretagne se construira, dans ce domaine des activités industrialo-portuaires comme dans d'autres, ici préalablement analysés. Ce qui suppose que ses instances politiques et économiques prennent à bras-le-corps la question, qu'elles s'y impliquent, qu'elles mobilisent la population vers cet enjeu, qu'elles provoquent des ruptures et impulsent un projet de société radicalement fondé sur les opportunités offertes par les mutations récentes de ce secteur de transport et d'activités.

Pour saisir ces enjeux et ces opportunités qui se présentent à la Bretagne, il apparaît avant tout nécessaire de comprendre le contexte dans lequel

1. Relire à ce sujet les rapports suivants (pour ne citer que les plus importants) : Michel MACE (rapporteur), *Le Transport maritime dans les régions de la façade atlantique*, CESR de Bretagne, mars 1999. Janick VIGO (rapporteur), *Bretagne, région transfrontalière*, CESR de Bretagne, novembre 1999. Guy LE FUR (rapporteur), *Bretagne, région transfrontalière (suite)*, CESR de Bretagne, mai 2000. Collectif, *Pour un renouveau du cabotage sur la façade atlantique*, CESR des régions de façade atlantique, octobre 2001. Janick VIGO (rapporteur), *La Mer et le littoral en Bretagne : pour une ambition maritime*, CESR de Bretagne, octobre 2001. Jean Claude CROCCQ (rapporteur), *Le Service de transport des marchandises*, CESR de Bretagne, octobre 2001. Gustave VIALLAT, Bernard GUILÉMOT (rapporteurs), *Pour une stratégie portuaire dans une région maritime*, CESR de Bretagne, janvier 2006.

évolue le transport maritime international. C'est à cette seule condition que peuvent s'appréhender les occasions offertes à l'économie portuaire régionale au sein de la façade atlantique. Or ces dernières sont très conjoncturelles, ouvertes sur une fenêtre d'à peine une décennie résultant des mutations en cours du transport maritime international dans son rapport à l'Europe. Elles dépendent également des évolutions radicales que l'Union européenne va imposer à ses territoires d'ici 2030, en raison des choix qu'elle a définis en matière de développement durable. Toutes doivent donc se traduire sans tarder par un engagement très volontaire en faveur de ce mode de transport et des domaines d'activités qui lui sont liés. Après, il sera trop tard et la Bretagne, faute d'exprimer ses options, n'en subira que les effets indésirables.

Un transport maritime international en pleine mutation

S'il s'était largement développé au cours du XIX^e siècle et dans la première moitié du XX^e en raison de la révolution industrielle et de l'instauration des empires coloniaux, le transport maritime a connu à partir des années cinquante une accélération phénoménale de ses flux, lui octroyant un rôle majeur dans l'organisation des échanges à travers le monde.

> Le renforcement phénoménal des échanges

En 1950, les tonnages assurés par ce mode de transport n'excédaient pas le demi-milliard de tonnes ; aujourd'hui ils dépassent allègrement les 7,5 milliards de tonnes, c'est-à-dire que les trafics internationaux opérés par mer ont été multipliés par 15 en l'espace d'une cinquantaine d'années. Cette mutation est phénoménale : des années cinquante aux années quatre-vingt-dix, son rythme de croissance a été de l'ordre de + 6,5 %/an. Or plus du tiers de ce trafic s'oriente vers l'Europe, premier marché du monde, et transite pour une bonne part le long de sa façade atlantique avant de rejoindre les ports de la mer du Nord (ceux du Northern Range), faisant de cet axe et de la Manche en particulier la route maritime la plus fréquentée de la planète (un tiers du trafic maritime mondial).

Les raisons de cette extraordinaire explosion du trafic maritime s'expliquent par l'interaction de plusieurs phénomènes contemporains. Indubitablement la mondialisation de l'économie s'est accélérée au cours de cette période, notamment dans les années soixante et soixante-dix, puis durant les années quatre-vingt-dix, période où les tonnages explosent et passent de 4 à 5 milliards de tonnes ; depuis 2000, la tendance pour-

suit sa course. Elle se manifeste par une interdépendance croissante des économies, l'apparition de nouveaux foyers de production, principalement asiatiques, résultant d'économies émergentes et des avantages comparatifs qu'ils procurent en terme de compétitivité industrielle avec l'ancien monde. Cette division géographique du travail profite pour le moment encore à l'Europe qui reste le principal foyer économique du monde en drainant 49 % de la valeur ajoutée échangée. Cette intensification des échanges, combinée aux progrès technologiques et d'organisation de ce mode de transport, contribue à la mise en place de ce qui est actuellement défini sous le terme « d'économie monde » ou « de globalisation ». La mondialisation est donc clairement à l'œuvre, incorporant dans son jeu tous les pays y compris les plus pauvres, eux aussi consommateurs de biens manufacturés et fournisseurs des matières premières si vitales. Ainsi, le transport maritime assure-t-il 90 % des échanges matériels qui s'opèrent sur la planète.

> *Les effets sur ce mode de transport*

Si cette explosion du transport implique un développement des flottes dont la capacité a connu une croissance parallèle (de 82 millions de TJB en 1950 à plus de 650 à l'heure actuelle²) et leur évolution structurelle marquée notamment par la conteneurisation des frets, ce sont surtout les organisations techniques, économiques et géographiques qui ont évolué dans un mouvement combiné et interdépendant.

Pour répondre à cette globalisation, l'adoption du transport par conteneur a constitué une véritable révolution. Adopté au milieu des années soixante sur la côte est des États-Unis, ce mode de conditionnement s'est généralisé en raison de sa souplesse de manutention et de la sécurité qu'il offre. La diversification ultérieure de l'outil l'a rendu ensuite incontournable et a accompagné dans les années soixante-dix la mise en place des services pendulaires. Aussi l'actuelle progression des frets conteneurisés est-elle deux fois supérieure à celle du transport maritime en général ; la barre des 100 millions de conteneurs EVP³ a été atteinte en 2004 et progresse à un rythme de +7 %/an.

Quant aux navires dédiés à ce trafic, leur nombre et leur capacité ont plus que doublé depuis 1990. La flotte de porte-conteneurs atteignait 3 500

2. TJB : Tonneaux de Jauge Brute, mais on préfère aujourd'hui utiliser la notion de TPL (Tonneaux de Port en Lourd) plus proche des capacités de charge : le cap des 900 millions de TPL est désormais atteint.

3. EVP : Equivalent Vingt Pieds, taille standard des premiers conteneurs américains qui sert de référence.

unités en 2005 avec une capacité globale de charge de 7,9 millions d'EVP ; d'ici 2009, elle devrait s'accroître de 1 100 navires nouveaux qui la doubleraient⁴. Elle se caractérise donc par l'arrivée de géants : en 1991, les plus grosses unités ne dépassaient pas une charge de 4 500 boîtes ; les navires actuels atteignent désormais les 14 000 boîtes, taille inimaginable il y a quelques années encore.

Dans ces logiques les opérateurs s'adaptent, redéfinissent leurs fonctions. L'armateur n'est plus un simple maillon du commerce maritime mais joue désormais un rôle clé dans cette chaîne d'échanges. Associant flottes et conteneurs, il est progressivement devenu l'élément incontournable de cette globalisation, plus connu sous le terme de « *global carriers* ». Il contrôle ainsi la totalité des opérations de transport. Aussi ce secteur stratégique a-t-il connu des fusions et concentrations intenses, réduisant la fonction à un nombre restreint de grands opérateurs qui renforcent leurs positions par des alliances croisées (CMA-CGM, Mearsk-P & O-Nedlloyd, Hapag-Lloyd-MISC-OOCI-NYK, Cosco-KLine-Yangming-Hanjin, par exemple). L'arrivée de la Chine et plus récemment de l'Inde sur ce marché, tout en renforçant ces dynamiques, fait évoluer ce paysage par l'intégration permanente de nouveaux partenaires.

> *Conséquences sur la géographie du transport*

Pour répondre à ces dynamiques économiques, l'organisation géographique des flux et des escales portuaires constitue donc un élément stratégique majeur. La mondialisation met en rapport des foyers économiques situés aux « quatre coins » du globe. Le transport maritime doit tenir compte de leur localisation, de la forme des bassins océaniques, des routes qu'ils définissent, des détroits et canaux qu'ils imposent. Toute une géographie maritime affirme ainsi ses contraintes aux logiques purement marchandes et parfois politiques. C'est cet aspect qui intéresse les géographes, car les stratégies d'aménagement des territoires en dépendent.

Si la seconde mondialisation (celle du XVI^e-XVII^e siècle) fut marquée par la mise en place de logiques triangulaires, la mondialisation actuelle, prenant le monde dans sa globalité, pose la question de l'organisation des lignes à l'échelle planétaire. Les premières réponses adoptées en 1905 par les *clippers* des Chargeurs réunis furent les premières lignes dites « tour du monde ». Cette idée de circumnavigation fut reprise en 1972 par la compagnie israélienne ZIM pour répondre aux logiques contem-

4. CORNIER Gérard, « L'explosion a dopé la flotte », hors série « Conteneurs », journal *Le Marin*, octobre 2005, p.2.

poraines de la mondialisation, mais la localisation des principaux foyers économiques, essentiellement européens, asiatiques, nord américains, les difficultés de franchissement de Suez et Panama pour des raisons ou politiques ou techniques conduisirent le concurrent taïwanais Evergreen ou le danois Maersk à privilégier le système pendulaire. Il s'agit là d'un fractionnement par bassin océanique des grandes routes du monde liant ces foyers économiques majeurs, chaque extrémité s'appuyant sur un port relais (le *hub*), au carrefour de lignes, ou un réseau de ports escales (les *mains ports*). Bénéficiant des progrès en matière de communication télématique et de logistique, ce système s'est développé depuis une quinzaine d'années, fragmentant cette route est/ouest qui fait le tour de la terre en une série de segments autonomes. Ainsi, tout en assurant la nécessaire continuité circumterrestre, il permet en partant des *hubs* de lier cette logique est/ouest aux axes méridiens qui desservent chaque façade maritime des divers continents dans une pure logique géopolitique nord/sud. Avec un tel système, tout point de la planète est alors rapidement connecté au système monde (voir p. 70). Aux carrefours de ces routes, des lieux opportunément situés, les grands *hubs*, deviennent alors éminemment stratégiques.

> *Conséquences sur les ports*

Le port est par définition un élément incontournable du transport maritime. Son site, souvent ancien doit s'adapter à ces logiques économiques, techniques, géopolitiques. Dans un premier temps, la mondialisation des échanges a conduit à une concentration des flux vers les ports les mieux placés par rapport aux marchés, ceux offrant le plus large *hinterland*. Pour un opérateur utilisant un porte-conteneur, une escale n'a en effet d'intérêt qu'à partir du moment où le mouvement d'au moins 25 % de sa capacité de charge est assuré⁵. Pour un navire aujourd'hui courant de 10 000 boîtes, cela représente un flux de chargement ou déchargement qui suppose un très large *hinterland*. Mais compte tenu des coûts de fonctionnement de tels navires, c'est également la rapidité de la chaîne de manutention, stockage, acheminement à terre qui intervient dans l'intérêt que procure une escale. Aussi a-t-on assisté à une concentration des flux maritimes vers quelques ports, parmi les mieux placés ou les plus performants. En Europe, la dizaine de ports du Northern Range joue ce rôle d'escale majeure (les *mains ports*), captant près des 2/3 du trafic destiné à ce grand foyer économique. De ce fait, le port n'est plus un simple lieu de transit des marchandises ; il est

5. DUJARDIN Bernard, « Aménagement du territoire et développement portuaire », *La revue maritime*, n° 456, p. 100 (citant les travaux de l'Institut de shipping de Brême).

devenu en plus un espace de stockage, de valorisation et de transformation des frets. Pour le définir, il est préférable de parler aujourd'hui de zone industrialo-portuaire. Mais de telles fonctions supposent de la place à terre, des réseaux de communication performants (rail, voie d'eau, route), un approvisionnement énergétique à la hauteur. Elles imposent d'autre part que les contraintes nautiques soient adaptées à l'atterrage de navires de plus en plus gros, au tirant d'eau de près de 25 mètres et offrent des linéaires de quais capables de faire accoster de tels monstres. Par tous ces points on touche aux limites structurelles que ce système impose. La course au gigantisme semble atteindre désormais des seuils limites dans les rapports homme/technologie et technologie/sites portuaires.

En raison de ces contraintes, la localisation des ports est donc obligée d'évoluer. La phase de concentration cède le pas à une nouvelle étape, largement analysée par le géographe australien Peter J. Rimmer sur le Pacifique, celle d'une redistribution des différentes fonctions d'un *main port* vers des ports secondaires, sites souvent abandonnés lors de la phase précédente (voir annexe p.121). Nous assistons donc aujourd'hui à un éclatement des fonctions de ces ports majeurs vers des ports secondaires, les spécialisant sur des tâches particulières, les connectant par un réseau régulier de cabotage (*le feedering*) qui leur permet de garder le contrôle de leurs évolutions tout en répartissant les rôles. Tout un trafic de sous-traitance se met alors en place sur les façades maritimes, multipliant les lignes, réactivant des ports que l'on croyait moribonds.

Par ailleurs, compte tenu de l'importance des *hubs* pour les grandes lignes de la mondialisation, des sites portuaires nouveaux éclosent. Les *main ports* du Northern Range, handicapés par l'absence de place à terre, la faible profondeur de leurs bassins, la saturation de leurs connexions avec l'hinterland et surtout l'encombrement de la Manche, connaissent un ralentissement très net de leur croissance au cours de cette dernière décennie. Rotterdam, longtemps premier port mondial, n'arrive plus à suivre la course entamée avec les ports d'Asie. À l'inverse, des ports nouveaux naissent sur les points stratégiques du système pendulaire mondial. Pour l'Europe, ils se localisent au nord (Bergen, Hambourg, Bremerhaven) mais surtout à l'extrémité occidentale du tronçon Europe/Asie, la route majeure, autour du détroit de Gibraltar. Ainsi Algéciras, Sinès, Tanger, mais aussi Malte, Gioia Tauro, deviennent les éléments d'un *hub* essentiel autant tourné vers l'Europe que toute la façade orientale de l'océan Atlantique. Cela permet d'innover les côtes atlantiques de l'Europe comme celles du continent africain.

Des transformations conjoncturelles aussi rapides de la géographie du transport maritime ne constituent-elles pas autant d'opportunités pour des territoires comme la Bretagne de s'insérer dans ces nouvelles logiques? Elles se superposent par ailleurs à l'intérêt croissant que ce mode de transport provoque sur les trajets à plus courte distance (échelles continentales) en raison des performances économiques et surtout écologiques des navires. Car le bateau reste actuellement le mode de transport le plus respectueux de l'environnement et le moins coûteux. Aussi assure-t-il déjà la majorité des échanges intra-européens en tonnage. Tout concourt donc pour faire de cette activité maritime l'axe majeur d'un projet régional.

Les mutations en cours sur la façade atlantique

L'ampleur de ce trafic international, la profondeur des mutations qui le touche, ne peuvent rester sans effet sur la vie des ports et des flottes qui animent la façade atlantique de l'Europe au centre de laquelle la Bretagne occupe une place stratégique maintes fois soulignée⁶. Pourtant le constat s'avère très contrasté.

> La très nette relance d'un trafic de façade atlantique

Sur cet espace méridien de 5 000 km, s'étendant des îles Shetland à l'Andalousie et aux Açores, s'échelonnent de manière discontinue plus de 180 ports actifs de toute taille. Leur nombre est impressionnant (voir carte ci-contre), tout simplement parce que pendant longtemps ces ports ont constitué le fondement de l'organisation de sociétés littorales. Si les évolutions du transport maritime ont conduit à la marginalisation d'un grand nombre d'entre eux au cours de la seconde moitié du xx^e siècle, ils restent cependant toujours présents physiquement, toujours actifs car ils innervent des territoires, animent les économies locales ou régionales et lient par leurs réseaux les activités et les hommes. Pourtant ces dernières décennies, ils semblent n'intéresser personne. Les outils statistiques, focalisés sur les dynamiques internationales et les grosses unités portuaires, les oublient pour la plupart. Du coup, il est difficile d'observer leurs évolutions et pourtant ils méritent notre attention.

6. Voir à ce sujet : MARTRAY Joseph, *Nous qui sommes d'atlantique...*, op. cit.. LEBAHY Yves, « Déterminisme spatial au sein des périphéries maritimes de l'Europe », dans BEAUCHARD Jacques (directeur), *L'Europe des mers, pour une géographie de l'unité européenne*, IAAT/Éditions de l'Aube, 2000.



FIG. 21 - Les ports de la façade atlantique : localisation des principaux sites

Les seules études officielles qui se soient intéressées à ce réseau datent de 1992⁷. Elles attribuaient à ces 180 ports un trafic de 365 millions de tonnes soit 14,8 % des trafics portuaires totaux enregistrés dans l'Europe des quinze. Pour avoir repris ce travail laborieux en 2004 sur les résultats enregistrés en 2002, soit 10 ans plus tard, on constate leur quasi-doublement : les tonnages s'élèvent alors à 615 millions de tonnes soit 20,2 % des trafics européens auxquels il faut ajouter le chiffre en rien négligeable de 55,8 millions de passagers en transit sur les ferries qui sillonnent cet espace maritime. Cette croissance des tonnages enregistrée en 10 ans, leur part croissante dans le trafic européen (+ 5,4 %) démontrent que cette façade atlantique est en éveil. Le trafic des 27 plus gros ports de ce secteur, dont aucun n'excède pourtant les 35 millions de tonnes, est passé au cours de cette période de 247 millions de tonnes à 430,7 millions de tonnes, ce qui donne un accroissement des trafics de 74,4 % en 10 ans. Un tel rythme n'est en rien observé sur les grosses unités portuaires du Northern Range, même si bien sûr les données ne sont pas directement comparables. Il n'empêche, le réveil est significatif et souligne à la fois l'importance croissante du transport maritime dans les échanges intra-européens mais aussi cette entrée dans la phase de redistribution des trafics concentrés jusqu'alors sur les *main ports*, ce qui a été précédemment évoqué. Rien n'est donc perdu pour ces petits ports longtemps négligés !

Toutefois, ce réveil de la façade n'est pas uniforme. Sa moitié nord, celle des îles Britanniques reste dominante avec 47 % des trafics enregistrés, en partie grâce à l'impulsion des ports irlandais qui doublent quasiment leurs trafics sur ces dix années, passant de 26,5 à 45 millions de tonnes. Son dynamisme relatif cède la place à des territoires plus en phase avec la globalisation, tels les ports ibériques qui cumulent 260 millions de tonnes en 2002, lesquels opèrent une formidable mutation et démontrent ainsi leur progressive insertion dans les mécanismes du transport international. En opposition avec cette brutale évolution du sud de la façade, les ports

7. Deux études sur ce thème ont été produites, qui d'ailleurs interfèrent : Éric MELENEC, Stéphane LE COQ, Rozenn GESTIN, Danièle GRAVOT (CCI de Bretagne), *Rapport final du Projet 3.1, Synthèse des études existantes sur le transport maritime et schéma stratégique*, Programme Atlantis, thème : liaisons maritimes, Agence de Coopération pour l'Europe de la Mer (ACEM), juin 1995. Jacques MARCADON, « Les ports de commerce de l'Arc Atlantique », *NOROIS*, numéro spécial 157 « Arc Atlantique », janvier-mars 1993. L'étude de Jacques Marcadon donne ce chiffre de 365 millions de tonnes qui semble plus crédible que celui présenté à l'époque par le *Journal de la marine marchande* et Eurostat lesquels ne donnaient qu'un chiffre de 289 millions de tonnes. L'étude de Jacques Marcadon, confirmée par celle de l'ACEM, prend en compte l'intégralité des 180 ports, y compris les plus petits.

atlantiques de la France, en situation intermédiaire, semblent bien inertes : sur cette période, leurs trafics ne sont passés que de 61,9 à 69,9 millions de tonnes. En dépit d'une position stratégique qui les situe au centre de la façade, ils ne présentent guère de dynamisme. Il leur manque visiblement un facteur stimulant.

> *L'atonie actuelle des ports bretons*

Tant au sein de l'espace français que sur cette façade atlantique, les ports bretons jouent effectivement un rôle bien mineur. En 2006, leur trafic total n'atteignait, en y intégrant Nantes/Saint-Nazaire, que 42,853 millions de tonnes, soit 11,4 % du trafic national. C'est bien peu ! En étant ce complexe de la Basse Loire, leur place est encore plus réduite puisqu'elle n'atteint que 2,25 % avec 8,46 millions de tonnes. Par ailleurs comme le souligne Gaël Briand⁸, une bonne part de ces résultats est liée au débarquement de produits énergétiques (les 2/3 du trafic de Nantes Saint-Nazaire par exemple). Si leur faiblesse est patente et souligne l'exiguïté d'un marché limité par de petits hinterlands locaux (voir p.72), leur faible vitalité est encore plus inquiétante. De 1994 à 2004, leur taux de croissance n'a pas excédé +0,4 %/an alors même que celui des ports métropolitains, pourtant peu dynamiques eux aussi, atteignait malgré tout +1,9 %/an. Le problème est donc bien réel et il est d'autant plus incompréhensible que la Bretagne garde une position stratégique dans l'organisation de la façade atlantique et des échanges qui s'y développent. Ce point a été largement démontré⁹. Dans les mutations actuelles, elle devrait jouer un rôle majeur dans l'organisation de ces trafics de redistribution. On peut donc sans ambages parler d'atonie pour qualifier cet état.

Tous ces constats soulèvent de réelles questions. Cet effacement des ports bretons des logiques internationales et de façade pose-t-elle des questions liées à la nature de ces territoires et de leurs économies ? Pourtant n'est ce pas des situations identiques qu'ont dû affronter d'autres territoires de cet espace qui, eux, ont pourtant décollé dernièrement ? Ce hiatus

8. BRIAND Gaël, *Les Enjeux de développement pour les ports de commerce bretons*, Mémoire de Master 2, IUP d'aménagement maritime et littoral, Université de Bretagne Sud – Lorient, juillet 2007.

9. LEBAHY Yves, *géographie et Aménagement de la Bretagne*, LE RHUN Pierre-Yves (dir.), Skol Vreizh, 1994, p. 231. LEBAHY Yves, « Stratégies de développement de la façade atlantique : les enjeux de la maritimité », dans *Le Colporteur des mondes, penser l'Atlantique en Europe*, sous la direction de GIZARD Xavier, IAAT/Éditions de l'Aube, 1996, p.79-98.

existant entre les potentialités offertes par le site géographique de la Bretagne et l'inertie actuelle de ses activités est incompréhensible. Cela ne remet-il pas en cause alors la question des politiques portuaires et maritimes de notre région ou plutôt leur absence en ce domaine ? Il y a donc urgence et nécessité à définir un projet breton en ce domaine.

Quelle stratégie alors pour les ports bretons et le transport maritime ?

Face à de tels constats, il est urgent de réagir. En effet, il est inconcevable qu'une région comme la Bretagne se tienne à l'écart des mutations en cours dans ce domaine d'activités. Il ne s'agit pas de l'impliquer dans des stratégies portuaires lourdes, aux impacts environnementaux irréversibles, qui de toute manière ne trouveraient dans ce si petit territoire aucun intérêt, mais plutôt d'intégrer cette activité de transport comme une composante élémentaire de l'économie littorale, garantissant ainsi la pluriactivité, donc la mixité sociale. Car un espace vivant ne peut être qu'un lieu où les gens travaillent, résident et consomment le plus possible sur place et cet impératif sera dans l'avenir de plus en plus prégnant. Avant toute chose, il faut donc se pencher sur l'avantage que présentent actuellement pour un territoire un port et une économie maritime qui lui est liée.

L'économie portuaire, un enjeu à revisiter

Traditionnellement, le port n'est considéré que comme un lieu de transit de marchandises, connecté à un hinterland. De la richesse et de l'ampleur de ce dernier dépend l'activité portuaire, communément mesurée par les tonnages chargés ou déchargés. Une telle lecture explique le plafonnement actuel des trafics des ports bretons dépendant d'hinterlands limités aux économies essentiellement primaires comme nous le démontrent les tonnages enregistrés par chacun¹⁰ et la cartographie de leurs aires d'influence (voir p. 72).

Dans une économie mondialisée, les masses transportées ne sont pourtant pas la seule donnée à prendre en compte. Le port est devenu un Système Productif Local (SPL), un lieu de transformation des frets. Du coup, la Valeur Ajoutée (VA) produite compte plus que les tonnages. Un port performant n'a donc pas à rechercher une amplification de ces derniers,

10. Hors hydrocarbures, Saint-Malo, Lorient et Brest ont un trafic à peu près identique compris entre 1,4 et 1,7 millions de tonnes.

car ils supposent de lourds investissements en infrastructures et de l'espace à terre. Par contre il lui faut opérer une sélection de ses trafics pour valoriser au mieux ceux qui, à tonnage constant, génèrent la valeur ajoutée la plus élevée. C'est ainsi qu'un port comme Gand, spécialisé dans le cacao et sa transformation, réalise une valeur ajoutée à la tonne 30 fois supérieure à celle de Rotterdam pour un trafic de seulement 25 millions de tonnes. L'intérêt d'un trafic portuaire ne doit donc plus se mesurer au simple tonnage, comme on le fait actuellement. Il doit au contraire privilégier à la fois la valeur ajoutée qu'un trafic procure et le nombre d'emplois qu'il apporte in situ. Cette évidence, connue depuis l'Antiquité, a progressivement été oubliée dans le contexte productiviste des économies industrielles, plus soucieuses de quantités, de productions de masse, de concentrations. Nous la redécouvrons actuellement. Du coup, un port redevient alors une entité productive localisée pour laquelle l'hinterland n'a plus nécessairement la même importance.

Pour les ports bretons, aux arrières pays limités, il y a donc là un enjeu intéressant. À eux d'écarter les trafics de pondéreux générateurs de si peu de richesses et d'emplois (sables, maërl, clinkers, produits énergétiques importés, sauf s'ils sont transformés sur place). Certes, ils sont nécessaires aux économies locales mais doivent se limiter à leurs seuls besoins. Par contre, la transformation agroalimentaire, les activités de recyclages (ferrailles par exemple, ou bien d'autres à envisager...) peuvent constituer la base de nouvelles filières industrielles actuellement absentes en ces sites. En valorisant ses filières de la réparation navale, le port de Brest double ainsi ses ratios emplois/tonnage (1,75 emploi pour 1 000 tonnes) et VA/tonne par rapport à ses concurrents bretons, alors qu'il n'est qu'en troisième position en terme de tonnages¹¹.

Il y a donc en ce domaine de gros efforts à accomplir, des représentations à bousculer pour faire des ports bretons de réels systèmes productifs locaux, connectés certes à la région, mais aussi à l'économie monde en profitant de ces logiques de redistribution des trafics opérées par les *mains ports*, aujourd'hui devenues nécessaires. De tels choix, par contre, supposent une autre structuration des espaces portuaires.

11. AGAM Frédéric, BERTHET Dominique, BODIGUEL Sébastien, sous la direction de CARIOU Pierre et LEBAHY Yves, *Étude d'impact socio-économique des ports du nord Ouest Atlantique, Rapport final*, PNOA/Mers et Territoires/LEN-CORRAIL, novembre 2003. (Le port de Brest génère 1,75 emploi par milliers de tonnes alors que ses homologues atlantiques ont un ratio qui oscille entre 0,73 et 0,96).

> *Le port, un outil d'aménagement d'un territoire*

Ce second aspect de la question est trop souvent oublié ; il est pourtant lui aussi fondamental. Un port est avant tout un outil d'aménagement du territoire. Une des chances de la Bretagne est de posséder un nombre impressionnant de villes-ports, caractéristiques des espaces atlantiques aux côtes découpées et résultat du long passé maritime de la région. Ainsi un modèle urbain polynucléaire s'y est développé, offrant cette connexion systématique de la ville avec la mer et organisant d'une manière spécifique son territoire¹². Au cœur de la ville, il y a donc toujours le port, encore actif ou progressivement abandonné au fil du temps.

Dans une stricte logique du port comme lieu de transit, cette localisation apparaît comme un handicap dans la mesure où l'espace manque pour absorber les trafics, où les connexions terrestres se heurtent à la concurrence de l'étalement urbain, où enfin les contraintes nautiques peuvent parfois paraître aujourd'hui inadaptées aux navires récents (nécessité d'échouage notamment).

À l'inverse, dans la logique visant la recherche d'une valeur ajoutée, le besoin d'espace compte moins, les nuisances peuvent être limitées, donc supportées. C'est alors toute la question du choix des activités retenues pour développer le port qui est posée. Bien sélectionnées, elles lui permettraient de rester au cœur de la cité, de réactiver ces liens culturels et patrimoniaux qui ont fait de ces villes-ports des unités urbaines originales. En plus du travail, elles offriraient aux populations l'occasion de retrouver cette sensibilité maritime qui fait tant défaut actuellement pour inverser leurs représentations et les conduire à définir un projet de société adapté aux contingences issues de la mer.

Pour retrouver cette connivence originelle de la ville et du port, il ne faut donc en rien empêcher toute possibilité de développement d'une activité industrielle sur les zones portuaires, appropriées à cette fonction. Il s'agit donc d'éviter, comme cela tend trop à se faire, que ces espaces ne soient consommés par des opérations de *waterfront* destinées à des activités tertiaires sans lien direct avec la mer ou pire vers des programmes immobiliers spéculatifs et socialement sélectifs. Elles sont en général le signe de l'abandon de cette interdépendance ville/port. Il est ainsi dommage de voir ces opérations se développer sur les actuelles « friches portuaires », purement conjoncturelles, et grever ainsi toute possibilité de réappropriation par le port de ces espaces si stratégiques pour le maintien de sa fonction. Le

12. LEBAHY YVES, *Le Pays maritime, un espace projet original*, op. cit.

phénomène s’amorce à Brest où de tels programmes immobiliers grignent l’actuelle zone du port de commerce.

La ville portuaire contemporaine doit donc renouer avec son sens originel de ville-port en réinsérant le port dans son cœur. Un tel programme, en rupture avec les démarches et les représentations en cours, permettrait de combiner développement économique et aménagement urbain et rendrait à ces villes-ports toute leur identité particulière : cette connivence profonde de la ville et du port.

> *Le transport maritime, un enjeu de développement durable*

Ces nombreuses villes-ports qui s’égrènent le long du littoral breton, constituent en effet une belle opportunité de relance du transport maritime à courte distance, dans un contexte qui lui sera de plus en plus largement favorable. Ce mode de transport est en effet celui qui offre actuellement les meilleures performances en terme de développement soutenable : peu polluant (30 grammes de CO²/tonne transportée/km quand le rail en produit 40 et la route 207) ; faible consommateur d’énergie (0,12 à 0,2 mégajoule/tonne transportée/km, quand le rail en consomme 0,6 et la route de 0,7 à 1,2)¹³ et entre 12 à 44 fois moins coûteux que la route à la tonne/km selon le type de transport. Aussi devient-il concurrentiel à ce dernier moyen au-delà de 500 km de trajet. Le bateau constitue donc un mode de transport dont les performances à moyenne et longue distances permettent d’envisager l’explosion dans les décennies à venir.

En s’appuyant sur ces multiples sites portuaires prêts à être réactivés grâce aux logiques récentes d’éclatement des activités vers les ports secondaires, le cabotage constitue assurément un mode de transport très adapté à une stratégie régionale. En se substituant progressivement au transport routier qui sature les voies de communications terrestres, il permettrait alors à la région de se réinsérer dans les réseaux indirects de la mondialisation, tout en réactivant l’économie de ses villes-ports. Ces dynamiques sont timidement en cours de développement sur la côte nord où Brest, Roscoff, Le Légué, Saint-Malo jouent déjà cette carte à travers le réseau EMDI de cabotage et coopération portuaire (Espace Manche Développement Initiative) et plus à l’ouest à Douarnenez et Quimper. Par ailleurs un réseau de navires rapides, combinant passagers et frets, longeant les côtes et liant les secteurs encombrés du littoral, pourrait offrir une alternative pertinente pour les déplacements alternants d’actifs qui saturent le réseau routier liant ces villes ports entre elles : une sorte d’express côtier, analogue à ceux dont

13. Données du ministère britannique des transports.

sont pourvus d'autres pays maritimes. L'opération de bateau-bus conduite sur la rade de Lorient préfigure ce qui pourrait se faire dans d'autres villes, voire sur certaines portions du littoral. L'agglomération d'Athènes fonctionne bien ainsi, donnant au Pirée un rôle clé dans l'organisation de ses transports périurbains. Par nécessité, le transport maritime va redevenir un outil nécessaire au fonctionnement de ces agglomérations engorgées. La métropole nantaise commence à l'envisager sérieusement sur la basse Loire après quelques expérimentations ponctuelles en son centre.

Quelles implications au niveau politique ?

Donc pour que la Bretagne renoue de la sorte avec la mer, il lui faut orienter ses politiques vers deux axes fondamentaux qui s'articulent avec ceux récemment définis dans sa Charte des espaces côtiers bretons. Les ports, les flottes, éléments constitutifs d'un moyen de transport sont essentiels car ils participent à cette stratégie en orientant l'organisation du territoire.

> Une stratégie portuaire comme stratégie d'aménagement

La question du transport maritime et des ports est en effet trop souvent analysée dans une stricte vision économique, qui plus est, prise dans un contexte très concurrentiel. Certes elle est importante et la logique marchande ne peut être évacuée du problème. Mais cette lecture nous écarte de son autre dimension, celle de l'aménagement, car construire un territoire ne doit pas être la seule résultante des jeux économiques. À l'inverse, les choix opérés en matière d'infrastructures de transport orientent cet aménagement, lui offrent sa cohérence.

Dans une région marquée par la présence de la mer, où les activités humaines ont tendance à s'agglutiner sur les littoraux, agir sur le volet portuaire, c'est définir la Bretagne de demain. Or, ici, la mer doit retrouver son rôle central et être prise en compte dans toutes les orientations qui définissent le projet de société. Là était son passé, là doit être son avenir. Plutôt que de subir un modèle unique d'aménagement défini sur des représentations, des références et des impératifs continentaux, elle doit saisir l'occasion de définir une option originale, harmonieuse et équilibrée, âme même d'un projet de société.

La ville port réactivée en est au centre, en tant que ville particulière, élément d'un réseau polycentrique, port à la taille limitée, espace productif local complémentaire de l'exploitation des ressources primaires issues de la mer et des activités de villégiature. Seule cette mixité d'activités, donc d'hommes de toutes professions, de tous âges, de toutes catégories sociales, peut faire vivre ce territoire dans une logique soutenable tout en l'ouvrant sur l'espace européen et l'économie monde.

Cet enjeu est de taille. Le récent transfert de responsabilité des ports à la région constitue l'opportunité de développer de telles stratégies dans lesquelles le cabotage sous ses différentes formes pourrait être appelé à jouer un rôle déterminant. Les collectivités, en participant aux financements des ports, en optant pour leur concession, peuvent intervenir pour orienter leurs activités vers de tels choix. Coopération entre ports, répartition des fonctions entre eux, création de bourses d'affrètement, transformation des ports en zones industrialo portuaires, option des systèmes productifs locaux à la recherche de forte valeur ajoutée, développement de liaisons ferrées pour ouvrir l'hinterland des ports atlantiques vers le centre et l'est de la France puis l'Europe médiane (projet TAA¹⁴), ces nouveaux projets peuvent s'appuyer sur la flexibilité offerte par ces petites structures, leur ancrage dans un territoire, leur insertion dans une ville pour promouvoir cette fonction. À l'inverse, opter pour des délégations à des sociétés privées, n'est-ce pas risquer de privilégier les logiques marchandes dominantes, celles des transits immédiats, des opportunités conjoncturelles et fugaces, des tonnages sans plus value et de tourner le dos à cette logique d'aménagement dans son interrelation local/régional ?

Pour éviter cette dérive sans pour autant envisager une gestion dirigiste des collectivités, la réponse ne se situe-t-elle pas dans la mise en place de sociétés d'économie mixte de gestion permettant ainsi de combiner intérêts économiques et logiques d'aménagement ? Car la dimension d'aménagement suppose un contrôle des options retenues.

> *La volonté d'appuyer une stratégie de flotte*

Élément complémentaire d'une stratégie maritime, la question des flottes se trouve également posée. Tant pour répondre aux besoins des déplacements internes à la région par voie de mer que pour l'insérer dans les logiques d'éclatement des trafics des *mains-ports* et pour profiter ainsi

14. Projet de ligne ferroviaire *Transline Alpes-Massif Central- Atlantique*, dédiée principalement au fret pour ouvrir un hinterland aux ports français de façade atlantique. Ce projet est porté par l'association ALTRO, basée à La Rochelle.

de cette localisation stratégique qu'offre la péninsule armoricaine sur les trafics de *feederings* internes à la façade atlantique, il y a nécessité de développer en Bretagne une flotte de caboteurs ou de fluviocaboteurs, version plus moderne et mieux adaptée aux configurations géographiques de nos côtes aux forts marnages et de l'Europe.

Ces derniers constituent en effet un mode de transport efficace, capable d'innover tout point de l'Union, tant sur les mers bordières que sur les réseaux fluviaux intérieurs. Déjà, ce mode de transport assure actuellement plus de 48 % des échanges intra communautaires en tonnage, 27 % en valeur et sa part dans les échanges intra-européens ne cesse de croître au détriment de la route. Les principales flottes, souvent modernes, essentiellement nordiques (Allemagne, Norvège, Finlande, Danemark) et méditerranéennes (Italie, Grèce) détiennent chacune entre 300 et 500 de ces unités. À l'inverse, une région maritime comme la Bretagne n'assurait en 1999 que 4,7 % de ses échanges interrégionaux par ce moyen (soit 2,03 millions de tonnes) et ne possédait plus qu'une flotte de quelques microcaboteurs destinés aux seules liaisons îliennes¹⁵. Il y a donc là un véritable travail de reconquête à mener.

Mais c'est avant tout un travail à opérer sur les représentations. Le bateau est un moyen de transport d'avenir : performant, il répond aux obligations environnementales, réoriente toutes les visions d'aménagement du territoire, est en mesure de réanimer les ports tout en répondant aux nouvelles logiques du transport maritime et peut être source d'emploi local car ces unités sont souvent produites sur des chantiers de proximité. Mieux que des fêtes, il constitue enfin le symbole de réappropriation d'une culture maritime. Or, en dépit des tentatives d'ouverture de lignes et des réflexions techniques conduites durant les années quatre-vingt-dix pour lancer de nouveaux caboteurs adaptés aux contingences économiques et techniques contemporaines, tel le « Karvor » (camion de la mer) à la DCN de Lorient, rien n'a bougé. Aujourd'hui, la Région préfère investir dans la ligne de chemin de fer à grande vitesse. Cette option coûteuse (l'apport de la Région et des collectivités dans ce projet serait de l'ordre de 1,100 milliard d'euros d'ici 2013¹⁶) ne permettant de gagner que quelques

15. Ces données, un peu anciennes, relèvent des dernières rares études consacrées à cette question : CROCQ Jean-Claude (rapporteur), *Le Service de transport des marchandises*, Rapport du CESR de Bretagne, octobre 2001. Étude du Cabinet CATRAM, *Pour un renouveau du cabotage sur la façade atlantique*, CESR des régions de façade atlantique, octobre 2001.

16. GAILLARD Philippe, « Le TGV breton va peser sur le budget dès 2008 », *Journal Ouest-France*, page Bretagne, 15 décembre 2008. BALLU Thierry, « Ligne à grande vitesse : ils veulent aller vite », *Journal Ouest-France*, page Bretagne, 5 mai 2008.

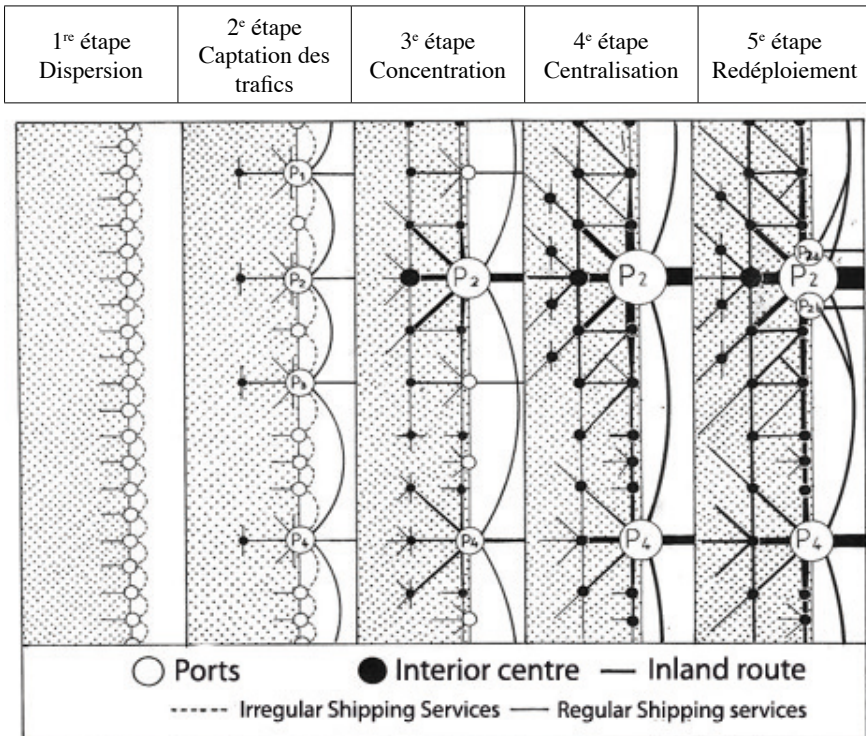
dizaines de minutes sur le trajet Paris-Rennes, le sera surtout en terme d'aménagement. Elle subordonnera un peu plus la Bretagne à l'agglomération parisienne, l'intégrant dans son aire métropolitaine et risquant de renforcer au passage un peu plus l'axe urbain Nantes-Rennes-Saint-Malo, devenu une grande banlieue, au détriment du reste de la région situé plus à l'ouest. Au prix actuel d'un fluviocaboteur neuf, ce même investissement permettrait en théorie de développer une flotte régionale forte d'environ 250 unités ou tout au moins, pour rester plus lucide, de 200 unités assurées de leur maintenance sur plusieurs années : de quoi affirmer sans problème le rôle maritime de la Bretagne sur la façade atlantique et répondre ainsi aux défis du développement durable. L'impact sur le territoire régional en serait par ailleurs tout autre. Une telle flotte redynamiserait les ports, créerait de l'emploi local (construction navale, maintenance, activités induites) et permettrait surtout de générer les conditions favorables à une organisation plus équilibrée du territoire que celle que nous subissons. L'option reste encore possible mais, pour cela, les choix politiques doivent résolument se recentrer sur la dimension maritime de la région. La position géographique de la Bretagne au sein de la façade atlantique n'est pas, en effet, une condition suffisante pour qu'une telle mutation s'opère d'elle-même !

Tous ces propos peuvent sembler bien irréalistes, utopistes pour certains. Ils vont à contre-courant des idées, des comportements et des choix dominants qui nous gouvernent. Pourtant ils s'inscrivent dans ce que pourrait être une stratégie régionale d'aménagement du territoire faisant de la mer l'élément directeur de toutes ses orientations. C'est une des conditions qui favoriserait en Bretagne un développement équilibré et soutenable de son territoire, mêlant approche patrimoniale et programme d'action. En d'autres points de la planète de telles organisations, de tels principes fonctionnent, tout au moins partiellement, preuve que l'utopie reste nécessaire et mobilisatrice. Au moment où la Région se donne pour ambition, à travers sa Charte des espaces côtiers, de renouer avec la mer, elle ne doit donc pas occulter le fait qu'agir sur le transport maritime, constitue une des clés majeures d'un projet de société. Les ports, les flottes, leur insertion dans les réseaux voire leur création, peuvent façonner un tout autre territoire breton. C'est un défi à relever, une ambition à avoir. Seule une volonté collective en est capable.

ANNEXE I : LE SCHÉMA DE RIMMER

Yves Lebahy

Cherchant à expliquer l'émergence d'une hiérarchie portuaire sur son propre territoire, le géographe australien Peter J. Rimmer a présenté en 1967 un modèle de développement qui traduit l'évolution d'un réseau portuaire en cinq phases théoriques. Celles-ci prennent en compte les interactions intervenues tant dans le transport maritime depuis son internationalisation (concentration progressive et géographique de l'activité) qu'en matière de circulation terrestre (suprématie croissante de la route), ainsi que les questions relatives à l'organisation des échanges. Cette approche théorique se résume dans le schéma suivant :



La première étape illustre la répartition géographique des ports telle qu'elle a organisé la vie des littoraux des origines jusqu'aux premières influences de l'internationalisation des échanges. Celles-ci agissent sur nos littoraux à partir du xvii^e siècle. Jusqu'à cette date, chaque port est le résultat d'une implantation littorale mettant en relation un petit hinterland qui lui est propre, et des mers bordières proches que lient des relations de bornage et de cabotage. Ces ports sont donc très dépendants d'un système productif local et s'inscrivent culturellement dans un « pays » qu'ils façonnent.

La seconde étape traduit un début d'organisation hiérarchisée des ports en place, fondée sur le rôle prééminent que prennent certains d'entre eux (P1.P2.P3.P4). La première mondialisation qui s'exprime au xviii^e siècle sur nos littoraux atlantiques offre ce modèle d'organisation. Des ports tels que Saint-Malo, Lorient, Nantes, La Rochelle, Bordeaux par exemple, insérés dans les logiques de la première mondialisation, s'organisent autour d'un hinterland approfondi et d'un territoire maritime proche qui leur sert de base et/ou de relais à leur fonctionnement et leur rayonnement. Ils se développent d'autant plus aisément qu'ils bénéficient d'un avantage comparatif par rapport à leurs concurrents et qu'ils s'insèrent dans les réseaux naissants du commerce international auquel ils participent. Ainsi, ils constituent des systèmes autonomes reliés entre eux par des liaisons maritimes régulières mais aussi des relations nouvelles s'appuyant sur des réseaux terrestres en cours d'organisation.

La troisième étape traduit la compétition à l'œuvre entre ces ports dominants, les petits ports traditionnels déclinant jusqu'à disparaître. C'est ce qui se passe sur nos littoraux au début du xx^e siècle. L'évolution des réseaux et des moyens de transports terrestres (chemin de fer, route ensuite, voie d'eau éventuellement) établit des avantages pour certains face à leurs concurrents. Mieux connectés à des hinterlands de plus en plus profonds, ils captent les trafics de leurs voisins immédiats. Ainsi, Nantes se développe au détriment de La Rochelle ou de Lorient pour reprendre un exemple atlantique.

La quatrième étape est la résultante des logiques d'économie d'échelle liée en plus aux avantages géographiques de certains sites, tels les estuaires des grands fleuves. Cette étape très fortement concurrentielle correspond à l'émergence de quelques grosses unités portuaires. Elles dominent un vaste hinterland, dépassant souvent les limites nationales, bien innervées par des réseaux performants de communications terrestres et sont connectées aux nouveaux réseaux de la mondialisation. C'est la situation de l'Europe de ces cinquante dernières années. Elle a conduit à la suprématie des grosses

unités portuaires du Northern Range. Parmi les petits ports, seuls ceux qui répondent aux besoins spécifiques d'un hinterland de proximité peuvent résister à leur pression (Lorient avec l'agroalimentaire, Cherbourg avec le granit ou des importations spécifiques et marginales dans un premier temps).

La cinquième et dernière étape émerge sur nos littoraux européens depuis une dizaine d'années. Elle constitue une adaptation aux limites de la concentration. Plusieurs types de réponses à ce problème apparaissent graduellement. Dans un premier temps, le développement et la spécialisation des trafics conduisent à la création de ports avancés, à proximité des ports dominants. Ces derniers se reconcentrent sur les trafics traditionnels. Les avant-ports se spécialisent sur ces nouveaux échanges (exemple de Montoir et Donges par rapport à Nantes) mais restent liés structurellement au port d'origine. Par ailleurs, on peut assister à la constitution de partenariats de ces grands ports avec des ports marginalisés lors des étapes précédentes. Ces derniers se trouvent investis d'une fonction spécialisée cette fois non concurrentielle avec les ports dominants. Il en résulte un réveil de petits ports de notre façade (c'est le cas, à des échelles différentes, des Sables d'Olonnes ou de Lorient). Cette stratégie apparaît avec la mise en place réseaux, ainsi l'association des Ports du Nord Ouest Atlantique (PNOA). Enfin cette démarche peut aller jusqu'à la réactivation de ports oubliés (Saint-Brieuc, par exemple). À l'autre extrémité du système contrôlé par les grandes unités portuaires apparaissent les *hubs*, ports parfois créés de toutes pièces pour répondre aux contraintes de la mondialisation. Ce sont ces étapes diverses que nous vivons actuellement sur nos littoraux.

POUR CONCLURE : UN « PRIX ORANGE »

En introduction, nous mettons en valeur cet extraordinaire héritage qu'est cette « Terre verte et bleue » que forme la Bretagne.

Les géographes, soucieux de l'avenir de cette péninsule étonnante se sont depuis longtemps, souvent individuellement, plus rarement collectivement, prononcés pour un développement intégré, un respect de l'héritage et de ce qui fait l'identité de la Bretagne. Ceci est notamment porté par la promotion de son environnement et le souci fort de ce que l'on qualifie actuellement et justement de « développement durable ».

C'est dans ce cadre — et aujourd'hui collectivement grâce à l'association Géographes de Bretagne — qu'ils ont, voilà quelques mois à peine, attribué le « Prix citron », *Priz Divalo* en breton, à un aménagement agressif et s'inscrivant à l'inverse de toute forme de développement durable et soucieux de l'environnement. Ce prix concerne des zones d'activités d'une totale médiocrité placées le long des voies express à l'entrée de la Bretagne, réalisations particulièrement outrageantes pour l'environnement.

À l'inverse, aujourd'hui ils attribuent le « Prix orange », *Priz Kaer* en breton, à une initiative soucieuse d'un développement intégré et qualitatif. Cette initiative de vive qualité concerne le PLU de l'île de Groix.

En effet, selon le contenu écrit formulé sur le document lui-même, ce PLU est « un document innovant... résolument engagé dans « l'aménagement durable » permettant tout à la fois la greffe harmonieuse des nouvelles constructions autour des agglomérations existantes et la préservation forte des espaces naturels de l'île. Il peut, à cet égard, être considéré comme un exemple et un modèle pour les communes qui, comme celle de Groix, visent à travers cet aménagement qualitatif et économe de l'espace, à s'engager dans le développement durable ».

C'est donc avec beaucoup de plaisir que vous est remis, monsieur Éric Régénermel, maire de Groix, ce prix au nom des Géographes de Bretagne,

des géographes militants et qui croient profondément à l'avenir de cette terre de Bretagne, à une terre qui dans la force porteuse d'avenir que représente le développement durable, saura allier essor et progrès au respect d'une identité et de l'environnement. C'est précisément dans ce sens, que là-bas vers l'horizon, au-delà des grands « coureaux » teintés de bleu et d'argent, vous voulez engager votre propre terre marine, l'île de Groix.

Jacques Lescoat

SIGLES UTILISÉS

ALTRO	Association Logistique TRansport Ouest.
AMAP	Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne.
CELIB	Centre d'Étude et de Liaison des Intérêts Bretons.
CESR	Comité Économique et Social de Région.
CDT	Comité Départemental du Tourisme.
CRT	Comité Régional du Tourisme.
CIADT	Comité Interministériel à l'Aménagement et au Développement du Territoire.
CNADT	Comité National à l'Aménagement et au Développement du Territoire.
CNRS	Centre National de la Recherche Scientifique.
DATAR	Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.
DIACT	Direction Interministérielle à l'Aménagement et la mise en Concurrence des Territoires.
DRAC	Direction Régionale de l'Action Culturelle.
DTR	(Loi de) Développement des Territoires Ruraux.
EPF	Établissement Public Foncier.
EMDI	Espace Manche Développement Initiative (association).
EVP	Équivalent Vingt pieds (unité de mesure des conteneurs).
GIZC	Gestion Intégrée des Zones Côtières.
HQE	Haute Qualité Environnementale.
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études.
PIB/h	Produit Intérieur Brut par habitant.
POS	Plan d'Occupation des Sols.
PLU	Plan Local d'Urbanisme.
SAFER	Société d'Aménagement foncier et d'Établissement Rural.
SALBI	Schéma d'Aménagement du Littoral Breton et des Îles.
SAU	Surface Agricole Utile.
SCOT	Schéma de COhérence Territoriale.
SPL	Système Productif Local.
TAA	Transline Alpes-Massif Central – Atlantique (projet ALTRO).
TCR	Taillis à Courte Rotation
TJB	Tonneaux de Jauge Brute.
VA	Valeur Ajoutée.
ZEE	Zone Économique Exclusive.

BIBLIOGRAPHIE

- (cf. J. Ollivro) XXX, *Le Patrimoine culturel et la mer*, Actes du colloque de février 2000, Faculté de droit de l'université de Nantes, 2002.
- Arc Atlantique, *Le Livre de l'Atlantique. L'Arc atlantique, une idée qui gagne en Europe*, Région Poitou Charentes, mai 1994.
- ASCHER François, *Metapolis*, Paris, Odile Jacob, 1995.
- BARDACH John. E., *Sustainable aquaculture*, John Wiley and Sons, 1997.
- BAUELLE Guy, *La façade atlantique. Stratégies et prospectives de développement*, PUR, 1993.
- BAUELLE Guy (dir.), *De l'intercommunalité au pays*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube/IAAT, 1995.
- BAUELLE Guy et CASTAGNEDE Bernard (dir.), *Le Polycentrisme en Europe*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube/DATAR, 2002.
- BAVOUX J.-J., BAVOU D., *géographie humaine des littoraux maritimes*, Armand Colin, 1998.
- BEAUCHARD Jacques (dir.), *Destins atlantiques. Entre mémoire et mobilité*, La Tour d'Aigues, DATAR/Éditions de l'Aube, 1993.
- BEAUCHARD Jacques (dir.), *Cités atlantiques. L'invention de la ville-pays*, La Tour d'Aigues, DATAR/Éditions de l'Aube, 1994.
- BEAUCHARD Jacques (dir.), *Espaces-projets atlantiques*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube/IAAT, 1995.
- BEAUCHARD Jacques (dir.), *La Ville-pays. Vers une alternative à la métropolisation*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube/IAAT, 1996.
- BEAUCHARD Jacques (dir.), *L'Europe des mers. Pour une géographie de l'unité européenne*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube/IAAT, 2000.
- BEAUCHARD Jacques, *La Bataille du territoire. Mutation spatiale et aménagement du territoire*, coll. « Administration Aménagement du Territoire », L'Harmattan, 2000.
- BLAYO Alain (dir.), « Littoral, un dialogue terre-mer », *POUR*, n° 174, juin 2002.
- BOUYER Christine (dir.), *Construire ensemble un développement équilibré du littoral*, La Documentation Française/DATAR, août 2004.
- BRESSON M., « Belle-Île-en-Mer », *Annales de géographie*, n° 184, 1924, p. 336
- Bretagne Prospective, *Le Livre blanc de la Bretagne, enjeux et perspectives*, Éditions du Temps, janvier 2008.
- BRUNET Roger, *Le Redéploiement industriel, analyse géographique des phénomènes du développement industriel en France*, Montpellier, GIP Reclus, 1986.
- CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André, PERON Française, *Les Français, la Terre et la Mer*, XIII^e-XX^e siècle, Fayard, 2005.
- CASSARD J.-C., *Les Bretons et la mer au Moyen-Âge, des origines au milieu du xv^e siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1998, 195 p.
- CATRAM (rapport du cabinet), *Pour le renouveau du cabotage sur la façade atlantique*, CESR de l'Atlantique, 26 octobre 2001.
- CCSTI-UBS-CEMPAMA-IFREMER-Cap L'Orient, *Zone côtière. Quels outils pour quelle gestion ?*, Actes du colloque du 21 et 22 mars 2002, Lorient.
- CHAMPAUD Claude, *À jamais la Bretagne*, Mayenne, Édition régionale de l'Ouest, 1998.
- CHANTREL Olivier, *Une fonction de l'intégration communautaire : le contrôle maritime*, thèse de doctorat, IODE-CEDRE-CNRS, UMR 6050, Université de Rennes 1, 14 septembre 2001.
- CHOAY F., *L'allégorie du Patrimoine*, Paris, Le Seuil, 1996.
- CHRISTALLER Walter, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Iéna, G. Fischer, 1933.
- Commission of the European communities, *Green paper. Towards a future maritime policy for the union : a European vision for the oceans and the seas*, 2006. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0275B:FIN:EN:PDF>
- Collectif, *Patrimoine et estuaires (culture, gestion intégrée, développement)*, Actes du colloque international de Blaye, du 5 au 7 octobre 2005, Confluence, Renaissance des cités d'Europe, 2006.
- Collectif, *Patrimoine culturel, patrimoine naturel*, Actes du colloque des 12 et 13 décembre 1994, École Nationale du Patrimoine, La Documentation Française, 1995.

- Commission Européenne, SDEC (Schéma de Développement de l'Europe Communautaire), *Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne*, Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg, 1999.
- Conseil National du Littoral et Ministères concernés, *Bilan de la loi Littoral et des mesures en faveur du littoral*, septembre 2007.
- COULIOU J.-R., *La Pêche bretonne*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1997.
- COUVREUR G., LE GUEN G., *Bretagne*, coll. « Guides géographiques régionaux », Paris, Masson, 1990.
- CROIX Alain, VEILLARD Jean Yves (dir.), *Dictionnaire du patrimoine breton*, Apogée, Rennes, 2000.
- DATAR, *Quelle France rurale pour 2020? Contribution à une nouvelle politique de développement rural durable*, Étude prospective de la DATAR, CIADT, 3 septembre 2003.
- DAUVIN Jean Claude (dir.), *Gestion intégrée des zones côtières : outils et perspectives pour la préservation du patrimoine naturel*, muséum national d'Histoire naturelle, Bourg la Reine, octobre 2002.
- DAVEZIES Laurent, *La République et ses territoires, la circulation invisible des richesses*, coll. « La République des idées », Le Seuil, janvier 2008.
- DEWAILLY J.-M., FLAMENT E., *Le Tourisme*, Paris, Sedes, 2000.
- DI MEO G., « Patrimoine et territoires, une parenté conceptuelle », *Espaces et sociétés*, n° 78, pp. 15-34, 1985.
- DIREN, *Atlas de l'environnement en Bretagne. La Bretagne, des hommes, un territoire*, 1999.
- Eaux et rivières de Bretagne, numéro *Spécial littoral*, n° 145, automne 2008.
- EEA (Agence Européenne de l'Environnement), *Impacts of Europe's changing climate*, n° 2/2004.
- ELISSALDE B., « Temporalités et contraste Armor/Argoat en Bretagne », *Travaux de l'Institut de géographie de Reims*, n° 101-104, 1999, p. 179-200.
- ERGAN Louis, LAURENT Loeiz, *Vivre au pays. Comment guérir le mal français de la concentration des hommes, de l'argent, du pouvoir*, Le Cercle d'Or, 1977.
- EUZENES Pierre, LE FOLL François (rapporteurs), *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne*, section Mer Littoral, conseil économique et social, Région Bretagne, juin 2004.
- FLATRES P., *Douaroniez Breiz. Herez Breiz, an douar hag an dud*, Ar Skol Vrezhoneg, Brest, 1995 (mouladur kentañ, 1985).
- GAUZIN-MÜLLER Dominique, « 25 maisons en bois », *AMC/Le Moniteur*, mars 2005.
- Géographes de Bretagne, *Paysages, le défi breton*, cahier n° 1, 1^{er} semestre 2006.
- Géographes de Bretagne, *Territoires de Bretagne, une révolution à opérer*, cahier n° 2, 1^{er} semestre 2008.
- GIZARD Xavier (dir.), *Le Colporteur des mondes. Penser l'atlantique en Europe*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube/IAAT, 1996.
- GREFFE X., *La Valorisation économique du patrimoine*, La Documentation Française, ministère de la Culture et de la Communication, 2003.
- GUIGOU Jean Louis, *Aménager la France de 2020. Mettre les territoires en mouvement*, La Documentation Française/DATAR, 2000.
- GUILLAUME M., PERON F., AMGHAR J., VINCENT J., *Le patrimoine maritime culturel, de l'inventaire à l'action (exemple des espaces côtiers bretons)*, Actes du colloque de Lille : « le littoral, subir, dire, agir », parution électronique, 2007.
- GUILLAUME J., *Atlas permanent de la mer et du littoral*, n° 5, CNRS Géolittomer, 2000.
- HAMON N., *Le Minihy du Léon, Chronique géographique des pays celtes*, 1942, p. 5-20.
- HUMBERT M. (dir.), *La Bretagne à l'heure de la mondialisation*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002, 305 p.
- HUON G., *Urbanisation littorale : formes, réglementation et enjeux à partir de l'exemple de deux stations costarmorcaines : Saint-Quay Portrieux et Binic*, Mémoire de maîtrise, Université de Haute Bretagne, Rennes 2, 2001, 200 p.
- HUON G., *Les Enjeux et les formes de l'urbanisation des stations costarmorcaines*, Mémoire de DEA, Université de Haute Bretagne, Rennes 2, 2001-2002.
- HENO Claude et LE BOLZER Emmanuel (rapporteur), *Prospective des facteurs d'attractivité des régions atlantiques*, conseils économiques et sociaux régionaux de l'Atlantique, octobre 2001.
- HUMBERT Michel (dir.), *La Bretagne à l'heure de la mondialisation*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002.
- INSEE, *Octant*, parution trimestrielle.

- LAINÉ Yves, *Europe, rends-nous la mer! Négoce maritime, atout majeur de la Bretagne*, CELIB, 2^e trimestre 1976.
- LANDEAU Christian, REVERT Jean François, SAUVAGE André (dir.), *Réinventer le territoire par l'architecture*, Actes des journées rencontre 31 mai et 1^{er} juin 2005, École Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne, Apogée, 2006.
- LAURENT Loeiz, *La Fin des départements. Le recours aux pays*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002.
- LAVALLEE Jean (dir.), *Les Jardiniers de la mer*, La Tour d'Aigues, Les Éditions de l'Aube/IAAT, 1998.
- LAYADI Renaud, *La Région stratège. Le développement durable, un projet pour la Bretagne*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004.
- LEBAHY Yves, LE DÉLÉZIR Ronan, *Le Littoral agressé. Pour une politique volontariste de l'aménagement en Bretagne*, Rennes, Apogée, 2006.
- LEBAHY Yves, « Le cabotage et le micro cabotage atlantiques. Enjeu intra-européen en matière de transports et fondement d'un aménagement littoral durable », *Revue Maritime*, n° 457, octobre 2000.
- LEBAHY Yves (dir.), *Le Pays maritime. Un espace projet original*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2001.
- LEBAHY Yves, « Le Pays maritime », *Ar Men* n° 136, septembre-octobre 2003.
- LEBAHY Yves, « Transferts de compétences entre État et Régions : les enjeux en cours pris à travers l'exemple de la nouvelle politique de préservation du littoral », Bretagne et République, *Ar Falz* n° 88, septembre 2004.
- LE BOUEDEC Gérard, CHAPPE François (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XI^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR/UBS, 2000.
- LE BRAZ Anatole, « Introduction », *Bretagne*, coll. « Les guides bleus », Paris, Hachette, 1949 (texte de 1926), p. XVIII-XX.
- LE CORRE R., *Bretagne. Le Clos... et l'ouvert*, Paris, Les Éditions du Cerf, 1982.
- LE COUEDIC Daniel, *La Maison ou l'identité galvaudée*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2003.
- LEDoux M., « L'économie ostréicole en Bretagne », *Chronique géographique des pays celtés*, 1942, p. 27-31.
- LE FOLL François (rapporteur), *Pour une politique maritime en Bretagne*, Rapport du CESR de Bretagne, juin 2007.
- LE LANNOU Maurice, *géographie de la Bretagne*, Paris, Plihon, 1950, 2 tomes.
- LERAY Rudy, *Pour une gouvernance d'aménagement durable du littoral breton*, Master de Maîtrise d'Ouvrage Urbaine et Immobilière (MOUI) – Université de Rennes 2, juin 2008.
- LE ROUX S., *La Question de la délimitation de l'Armor et de l'Argoat en Bretagne*, Mémoire de maîtrise de géographie, Rennes, 2002.
- LE ROUX J., *L'Immigration de retraite et ses incidences sur le littoral des Côtes-du-Nord*, Maîtrise de géographie, Université de Haute Bretagne, Rennes, 1972.
- LE RHUN Pierre-Yves, *géographie de la Bretagne*, Morlaix, Skol Vreizh, 1976.
- LE RHUN Pierre-Yves (dir.), *géographie et aménagement de la Bretagne*, Morlaix, Skol Vreizh, 1994.
- LE SANN Alain (dir.), « Pêcher pour vivre », *Pêche et développement*, août 1995.
- LE SANN Alain (rapporteur), *Pour le développement durable de la Bretagne*, conseil économique et social, Région Bretagne, janvier 1998.
- LE SANN Alain, « Il n'y a pas trop de pêcheurs en France pour mettre en œuvre une pêche durable », *Le Marin*, n° 3191, 5 septembre 2008.
- LES COAT Jacques, *La Bretagne ou l'environnement égaré*, Nature et Bretagne, Spezet, Coop Breizh, 1996, (réédition Finistère, Rennes, 2004).
- LESPAGNOL A., « Les "Bretons conquérants". La dynamique d'expansion bretonne au Temps Modernes », *Historiens-Géographes*, n° 318, 1988, p. 269-280.
- LEVASSEUR O., « La gestion des ressources de l'estran au XVIII^e siècle », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, t. LXXIX, 2001, p. 339-364.
- LOZACHEUR Olivier, « Le concept de gestion intégrée des zones côtières en droit international, communautaire et national », *Le Droit maritime français*, mars 2005.
- MARCADON J., CHAUSSADE J., DESSE R., PERRON F., *L'Espace littoral, approche de géographie humaine*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1999.

- MARTRAY Joseph, *Nous qui sommes d'Atlantique*, Terres de Brume, 1991.
- MARTRAY Joseph, OLLIVRO Jean, *La Bretagne au cœur du nouveau monde*, Rennes, Les Portes du Large, 2001.
- MELENNEC Éric, LECOQ Stéphane, JESTIN Rozenn, GRAVOT Daniel, *Synthèse des études existantes sur le transport maritime et schéma stratégique*, Programme Atlantis, thème liaisons maritimes, Agence de Coopération pour l'Europe de la Mer (ACEM), juin 1995.
- MIOSSEC Alain, *Les Littoraux entre nature et société*, Armand Colin, 1996.
- MORVAN Yves (dir.), *L'Entreprise atlantique*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube/IAAT, janvier 1996.
- MORVAN Yves, *Demain la Bretagne, ou la métamorphose du modèle breton*, Rennes, Apogée, 1997.
- NICOLAS S., « La décadence de Port-Launay », *Chronique géographique des pays celtes*, 1955, p. 46-49.
- NONN H., *géographie des littoraux*, Paris, Presses Universitaires de France, 1974, 256 p.
- OLLIVRO Jean, « L'exception routière bretonne », *Ar Men*, n° 132, Janvier-Février 2003.
- OLLIVRO Jean, *Les Paradoxes de la Bretagne*, Rennes, Apogée, 2005.
- OLLIVRO Jean, *Bretagne, 150 ans d'évolution démographique*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2005.
- PAPON Pierre, *Le 6^{ème} continent*, Odile Jacob, 1996.
- PASKOFF R., *L'Élévation du niveau de la mer et les espaces côtiers*, Paris, Institut océanographique, 2001.
- PASKOFF Roland, *Côtes en danger*, Masson, 1993.
- PASKOFF Roland, *Impacts des aménagements sur leur évolution*, Armand Colin, 1998.
- PENNEC A., Le monde maritime, *Histoire de la Bretagne et des pays celtiques*, n° 5. *La Bretagne au XX^e siècle*, Skol Vreizh, p. 248-259.
- PERON F., « Construction of a Breton maritime heritage : processes and signification » in BLOVEN S., DEMOSSIER M, PICARD (dir.), *Recollection of France*, New York – Oxford, 2000, p. 91-108.
- PERON F., « La construction du patrimoine maritime en Bretagne », in GRAVARI-BARBAS M., GUICHARD-ANQUIS S., *Regards croisés sur le patrimoine dans le monde à l'aube du XX^e siècle*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2002, p. 315-334.
- PERON F., « La renaissance de la navigation sur d'anciens bateaux de travail pour le loisir », in BERNARD N. (dir.), *Le Nautisme, acteurs, pratiques et territoires*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006 p. 135-149.
- PERON Françoise, « Le patrimoine maritime culturel français », in GUELLEC J., LOROT P. (dir.), *Planète océane*, Éditions Choiseul, p. 503-514.
- PERON Françoise et RIEUCAUD Jean (dir.), *La Maritimité aujourd'hui*, L'Harmattan, 1995.
- PERON Françoise (dir.), *Le Patrimoine maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002.
- PHILIPPONNEAU Michel, *Debout Bretagne!*, Saint-Brieuc, Presses Universitaires de Bretagne, 1970.
- PINCHEMEL Philippe et Geneviève, *La Face de la Terre*, Paris, Armand Colin, 1988.
- PINOT J.-P., *Le Précontinent breton entre Penmarc'h, Belle-Île et l'escarpement continental. Étude géomorphologique*, thèse, Lannion, 1974.
- PIRIOU N., « L'activité halieutique bretonne », *Historiens-Géographes*, n° 318, 1988, p. 205-212.
- Préfecture de la Région Bretagne, *Contribution de l'État sur le littoral breton*, novembre 2007.
- Rapport du groupe Poséidon, *Une ambition maritime pour la France*, Secrétariat général de la mer, 2006, 158 p.
- Région Bretagne – Service Régional de l'Équipement Bretagne, *Schéma d'aménagement du Littoral Breton et des Îles (SALBI)*, janvier 1977.
- Région Bretagne – OLLIVRO Jean, *La Bretagne de l'an 2000. Diagnostic et tendances prospectives*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2000.
- Région Bretagne – Université de Rennes I/IUT de Lannion, *La Bretagne, un territoire à ménager : l'action publique foncière en Bretagne*, octobre 2005.
- Région Bretagne, *Charte des espaces côtiers bretons*, 13-14 Décembre 2007.
- Région Bretagne, *Pour un développement durable de la zone côtière bretonne : la charte des espaces côtiers bretons*, 2007, 63 p., <http://www.labretagneetlamer.fr/files/rapport.pdf>
- REGNAULD H., *Les Littoraux*, Paris, Armand Colin, 1998.

- REY-VALETTE H. (dir.), « Le développement durable : un défi pour l'agriculture marine en Méditerranée », *Cahiers d'études et de recherches francophones/Agricultures*, Vol. XVI, n° 4, 301-10, juillet-août 2007, http://www.jle.com/en/revues/agro_biotech/agr/e-docs/00/04/33/9E/article.md
- RICHARD N., PALLIER (Y.) (dir.), *Cent ans de tourisme en Bretagne, 1840-1940*, Rennes, Apogée, 1996.
- RICHEMONT (de) Henry, *Rapport à Monsieur le Premier Ministre, Un pavillon attractif, un cabotage crédible. Deux atouts pour la France*, Sénat, mars 2003.
- RIOU Y., « La population maritime de Lampaul-Pouarzel vers la fin du XXI^e siècle », *Les Cahiers d'Iroise*, n° 196, 2003, p. 63-75.
- ROBERT E., « Densité de la population en Bretagne calculée par zones d'égal éloignement de la mer », *Travaux du laboratoire de géographie de l'université de Rennes*, n° 4, 1905, 108 p (+ cartes).
- ROUGERIE Gérard, BEROUTCHACHVILI N., *Géosystèmes et Paysages*, Armand Colin, 1991.
- ROUX Michel, *L'Imaginaire marin des Français. Mythe et géographie de la mer*, Maritimes, L'Harmattan, 1997.
- S.A.L.B.I. *Schéma d'aménagement du littoral breton et des îles*, C.E.L.I.B, 1972, planches et cartes diverses.
- Secrétariat Général de la Mer, Rapport du groupe Poséidon, *Une ambition maritime pour la France*, 2006.
- STROLL S., « Petites cités de caractère. Vingt-cinq ans d'initiatives pour revaloriser un patrimoine méconnu », *ArMen*, n° 126, 2002, p. 34-39.
- TRAORE Aminata, « L'oppression du développement », dans *Manière de Voir/Le Monde Diplomatique*, n° 79, février-mars 2005.
- VALLAT Francis (dir), *Le Développement du cabotage européen. Le short sea shipping, une solution d'avenir*, Institut Français de la Mer, 2002.
- VALLAUX Camille, *La Basse Bretagne. Étude de géographie humaine*, Paris, Éditions Cornély, 1906.
- VIALA Gustave, GUILLEMOT Bernard, *Pour une stratégie portuaire dans une région maritime*, section Mer, CESR de Bretagne, janvier 2006.
- VIGARIE A., « Évolution et développement des activités portuaires dans la Basse-Loire », *Les Cahiers Nantais*, n° 33-34, juin 1989-janvier 1990, p. 199-228.
- VIGHETTI J.-B., *La Baule et la presqu'île guérandaise*, Nantes, Siloé, 2003, 166 p. + 203 p.
- VIGO Janick (rapporteur), *La mer et le littoral en Bretagne. Pour une ambition régionale*, section Mer Littoral, conseil économique et social, Région Bretagne, octobre 2001.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

- FIG. 1 - L'effet littoral sur les densités démographiques (coupe nord-sud de la Bretagne occidentale), p.32
- FIG. 2 - Rennes concurrence l'effet littoral (coupe de Saint-Malo à Rennes et Nantes), p.33
- FIG. 3 - Le coefficient de dilatation territoriale de trois régions littorales de l'Ouest (par comparaison avec la région continentale Centre – données INSEE 2005), p.35
- FIG. 4 - La dilatation du territoire de la Bretagne, mesurée par comparaison avec la région continentale Centre, p.36
- FIG. 5 - Résultats des enquêtes de perception du patrimoine à Morgat (Crozon), p.55
- FIG. 6 - L'accession sociale à la propriété de 1999 à 2004, % d'opérations financées à l'aide d'un PTZ, p. 65
- FIG. 7 - La construction neuve 1999-2004, taux de croissance annuel moyen, p. 65
- FIG. 8 - Répartition de la population européenne, p.66
- FIG. 9 - Inégalité de richesse des populations dans l'UE en 2003, p.66
- FIG. 10 et 11 - Photographies de constructions « blanches de craie » coupées de toute forme d'urbanisation regroupée, p.67
- FIG. 12 et 13 - Vue aérienne illustrant le principe du « mitage », p.68
- FIG. 14 - L'organisation spatiale de Morgat (Crozon), p. 69
- FIG. 15 - Les enjeux de gestion à Morgat (Crozon), p.69
- FIG. 16 - Le système maritime mondial, schéma simplifié, p.70
- FIG. 17 - Le système maritime mondial, p. 70
- FIG. 18 et 19 - Aires d'influence des ports bretons dans la distribution d'hydrocarbures et auprès des usines de fabrication d'aliment du bétail., p. 71
- FIG. 20 - Stratégie de développement du transport maritime sur la façade atlantique de l'Europe, p. 72
- FIG. 21 - Les ports de la façade atlantique : localisation des principaux sites, p.109
- Annexe I - Schéma de Rimmer, p.121

TABLE DES MATIÈRES

Les Géographes de Bretagne : présentation de l'Association	5
Les auteurs	6
Premières rencontres géographique de Bretagne : mot d'introduction du Président	7
<i>Jacques LESCOAT</i>	
La mer et le littoral, enjeux majeurs de l'aménagement en Bretagne et éléments d'affirmation d'une identité bien particulière	11
<i>Yves LEBAHY</i>	
La dilatation du territoire, privilège des régions maritimes : une approche à partir du cas de la Bretagne	31
<i>Pierre-Yves LE RHUN</i>	
Le littoral : préservation et reconquête	37
<i>Jacques LESCOAT</i>	
Le patrimoine maritime culturel comme élément indispensable à la valorisation des territoires côtiers	41
<i>Françoise PERON et Guillaume MARIE</i>	
La Bretagne et la mer : le télescopage des temporalités	63
<i>Jean OLLIVRO</i>	
Pêche et Territoire, une nécessaire intégration	87
<i>Alain LE SANN</i>	
Pour une agriculture littorale pérenne	93
<i>Pascal TOCQUER</i>	
La nécessaire implication de la Région dans le transport maritime	101
<i>Yves LEBAHY</i>	
Annexe I : Le schéma de Rimmer	121
Pour conclure : un « Prix orange »	125
<i>Jacques LESCOAT</i>	
Sigles utilisés	127
Bibliographie	128
Tables des illustrations	133

Éditions Apogée
11 rue du Noyer
35000 Rennes
T 02 99 32 45 95
F 02 99 32 45 98
apogee.rennes@wanadoo.fr
www.editions-apogee.com

Dépôt légal : décembre 2008

Achevé d'imprimer sur les presses de l'imprimerie XXXX, à XXXXX.

Imprimé en France