

Bretagne 2030

Compte-rendu de la réunion-débat étudiante du 9 novembre 2013 à Rennes

La réunion-débat organisée à Rennes (Mairie de quartier Bréquigny / Sud-Gare) le 9 novembre 2013 de 10:00 à 12:00 dans le cadre de la démarche Bretagne 2030 et par un groupe d'étudiants en master Aménagement et urbanisme, spécialité Aménagement et collectivités territoriales à l'université Rennes 2 a réuni près de 25 participants. Ce public était composé d'étudiants issus des formations suivantes : masters Aménagement et urbanisme de l'université Rennes 2, Institut d'Etudes Politiques de Rennes, Institut National des Sciences Appliquées de Rennes, spécialité Génie civile, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne et regroupés dans le cadre du workshop « La Vilaine de Pasteur à Apigné », organisé par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Rennes, la ville de Rennes et Rennes-Métropole. Elle visait à toucher les étudiants Bretons dans les formations qui touchent l'aménagement du territoire et les sciences politiques et à leur permettre de contribuer à la réflexion.

Ci-dessous sont resituées les réflexions collectives des participants.

*La concertation des étudiants et ce compte-rendu ont été réalisés par
Théodore Dubos, Guirec Gentien, Stéphane Le Boucher et Élie Pradelles,
étudiants en master 2 Aménagement et collectivité territoriales à l'université Rennes 2,
dans le cadre d'une convention avec le conseil régional de Bretagne.*

1. RAPPEL DE LA DEMARCHE BRETAGNE 2030

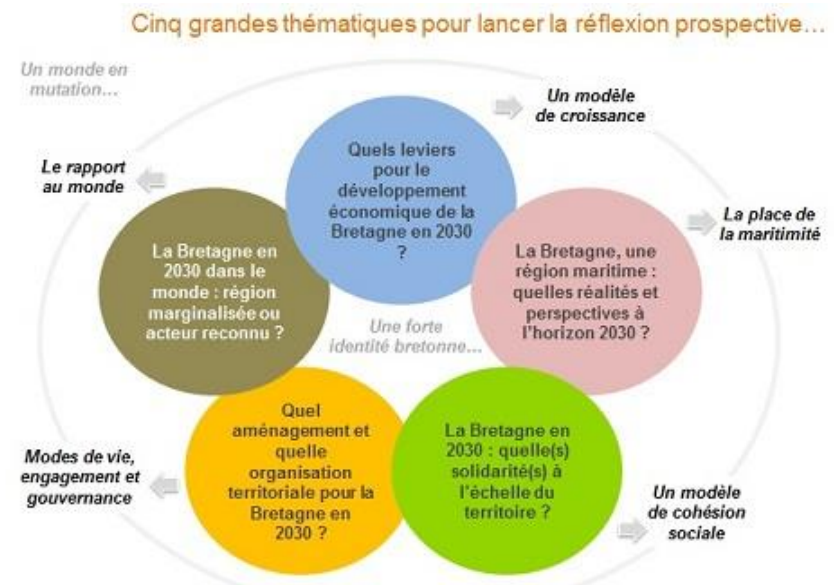
Bretagne 2030 est une démarche lancée par le Conseil régional de Bretagne qui propose à toutes les Bretonnes et tous les Bretons, et plus largement à tous ceux qui aiment la Bretagne, de définir le visage qu'ils lui souhaitent en 2030.

Il s'agit d'une démarche de réflexion collective, de concertation prospective qui contribue à l'élaboration d'une vision partagée de la Bretagne en 2030.

Bretagne 2030 ne cherche pas à prédire l'avenir mais à le dessiner, à formuler des souhaits et des attentes et à explorer des pistes.

La démarche engagée invite ainsi à penser l'avenir pour ne pas le subir, à formuler des valeurs et des aspirations collectives, pour ne pas dériver vers des situations non souhaitées et pour être en capacité de résister aux évolutions non souhaitables.

Ces cinq thèmes couvrent les grands champs de réflexion pour l'avenir.



Quelques questions sont posées pour susciter la discussion. Elles reflètent les préoccupations majeures exprimées par les Bretons et les représentants de la Bretagne, ses partenaires, ses visiteurs, etc.

2. L'INTRODUCTION DE LA REUNION-DEBAT

La démarche Bretagne 2030 a été expliquée à l'ensemble des étudiants participants au workshop « La Vilaine de Pasteur à Apigné » le jeudi 7 novembre 2013 par **Emmanuelle Lefèvre**, responsable du service Connaissance des territoires, Prospective et SIG au conseil régional de Bretagne. Les étudiants ont été invités à participer à la réunion-débat dont il est question ainsi qu'au concours ouvert aux jeunes « Comment imaginez-vous la Bretagne en 2030 ? ».

Pendant le déroulement des débats par tables, **Sylvie Robert**, Première vice-présidente du conseil régional de Bretagne, chargée de la jeunesse, est intervenue pour échanger, tour à tour avec chacune des tables.



Sylvie Robert échange avec un groupe d'étudiants

3. RESTITUTION DES REFLEXIONS COLLECTIVES DES PARTICIPANTS

Les participants ont travaillé sur chacun des 5 thèmes qui structurent la réflexion. Ils étaient répartis par tables et la synthèse de chaque groupe a été restituée en séance plénière, permettant ainsi à tous les participants de réagir et de s'exprimer sur l'ensemble des thèmes au cours de débats assez libres et fluides.

3.1. LA BRETAGNE GRANDE REGION MARITIME EUROPEENNE EN 2030 : FANTASME OU REALITE ?

Trois étudiants ont échangé sur la question de la **maritimité et de ses enjeux pour le futur de la Bretagne.**

Les participants ont tout d'abord affirmé leur souhait de voir se développer **une activité portuaire de niveau international** grâce à la **mise en réseau des différents ports** existants (Brest, Saint-Malo et Lorient), notamment à travers le cabotage (transport côtier de port à port), le ferroutage ainsi que l'utilisation des voies fluviales.

La comparaison avec la ville d'Hambourg a été faite, notamment pour illustrer **l'importance de l'image à l'international** (une ville importante économiquement liée à l'image attractive d'un territoire dynamique et innovant). **La Bretagne doit gagner le statut de « porte d'entrée de l'Europe ».**

Afin d'éviter la surconcentration d'activités touristiques sur le littoral, et ainsi rééquilibrer le territoire, il a été rappelé l'importance

de **développer l'offre touristique dans les terres**, notamment le tourisme vert, en lien avec la découverte des écosystèmes bretons.

Le danger du tourisme de masse a été souligné.

Il a été soulevé que **la mer représente un potentiel énergétique** (hydroliennes et éoliennes *off-shore* notamment) très fort auquel la Bretagne pourrait tirer une spécificité et ainsi diminuer sa dépendance vis-à-vis du nucléaire. Il a été ajouté pendant le débat qu'il faudrait **créer un pôle de recherche et de développement autour de ces questions énergétiques.** L'**inquiétude face à l'énergie nucléaire** a été rappelée à plusieurs reprises.

Enfin, il faut accompagner ces différentes démarches par le **développement de « l'éducation à la mer »**. Il s'agit là de renforcer le lien entre l'habitant et son territoire qui dispose de trois façades maritimes : au nord, à l'ouest et au sud.

Le débat qui a suivi la restitution de cette thématique a permis d'aller plus loin :

Il a été souligné qu'il y a déjà plein de formes de production d'énergies vertes sur le territoire breton, mais qu'il faut aussi développer les énergies marines dans un contexte où presque la totalité de l'énergie consommée en Bretagne est importée.

Un autre étudiant a relevé « une ambiguïté entre la volonté de favoriser le développement du littoral et l'éducation à la mer et le rééquilibrage du territoire. En effet, le centre de la Bretagne est aujourd'hui perçu comme un « *no-man-land* » avec uniquement des personnes âgées il faut donc y développer un tourisme vert et ne pas bétonner tout le littoral et y concentrer toutes les activités ».

Une autre intervention est revenue rappeler qu'« il ne faut pas oublier que la mer doit aussi être un espace de production, avec la pêche, même si la Bretagne a perdu beaucoup de son activité de pêche ». Enfin un participant a réagi en soulignant que « les images que les gens ont de la Bretagne à l'extérieur c'est le pêcheur avec son anorak jaune, pourtant dans la réalité, c'est plutôt le cochon d'élevage intensif. Aujourd'hui le côté agricole a largement l'avantage, même si on met en en exergue le côté marin et la pêche ».



3.2. LA BRETAGNE EN 2030, MODELE DE COHESION SOCIALE OU SOCIETE ECLATEE ? QUELLE(S) SOLIDARITE(S) A L'ECHELLE DU TERRITOIRE ?

Les échanges des quatre participants sur cette table ont principalement mis en avant qu'il faut :

- D'une manière générale, diversifier les secteurs d'activités bretons et faire jouer les atouts du territoire, notamment sur le littoral afin de ne pas limiter l'économie de ces communes au seul tourisme.

L'idée étant d'être le plus résilient possible en cas de de crise.

Les éléments jugés souhaitables concernant la cohésion sociale de la Bretagne sont les suivants :

- **Conforter le tissu associatif** en aidant notamment à le mettre en réseau. Celui-ci représente un outil indispensable pour la cohésion sociale sur le territoire. Dans cette optique, mieux **sensibiliser les publics jeune et scolaire à la vie citoyenne** à travers la participation et la mise en place d'activités associatives.
- Repenser le **modèle agricole** actuel afin d'en faire une activité réellement **ancrée sur son territoire** et plus en lien avec les autres acteurs.
- Aider au développement de **formes agricoles alternatives**, souvent plus soucieuses du devenir de leurs territoires (circuits courts, agriculture paysanne, etc.).

- Développer sur le territoire des formes de **mobilité alternatives et complémentaires**, notamment le TER.
- Permettre de **réduire au minimum les coûts de déplacements** afin de garantir une égalité pour tous devant la mobilité (transports collectifs gratuits par exemple).
- Approfondir la réflexion concernant les mobilités domicile-travail afin d'améliorer l'équité face à ces déplacements.
- **Améliorer l'accès à la culture**, source d'intégration et de cohésion sociale, à travers notamment la communication autour des projets culturels.
- Mettre en avant la **solidarité intergénérationnelle** à travers le rapprochement de structures souvent distantes (centres récréatifs pour jeunes et EPHAD).
- Réfléchir à la manière **d'accueillir de nouvelles populations tout en conservant une identité culturelle forte**. Dans ce cadre, rendre accessible l'apprentissage du breton dans les collèges et lycées.

Enfin, il est fait le constat que le modèle économique actuel n'est pas viable, ni écologiquement ni socialement, et est souvent à la base du « mal-être » que l'on perçoit sur certains territoires. Il faut donc :

- D'une part, inciter au développement de **nouvelles formes d'organisation des activités économiques** (SCOP, SCIC, etc.).

- Et, d'autre part, **renforcer l'aide et la solidarité envers les territoires** les plus en difficulté, en développant de nouveaux pôles économiques innovants.

Le débat qui a suivi la restitution de cette thématique a permis de soulever les éléments suivants :

En premier lieu quelqu'un a souligné qu'« éviter le repli communautaire et en même temps vouloir diffuser une culture bretonne traditionnelle peut apparaître comme paradoxal ». Un participant a répondu qu'avoir une identité locale forte n'est pas pour autant antagoniste d'un rayonnement culturel international. « Il est possible de s'ouvrir tout en conservant sa culture ».

Il a été ajouté que si la langue peut apparaître comme une barrière, « ce n'est pas forcément isolant, elle crée une forme de solidarité (au moins entre ceux qui la parlent). La langue est une façon de penser le monde différemment ». Un autre participant est venu ajouter que « la langue peut être un facteur de repli comme par exemple en Belgique. Si tout le monde parle le breton, cela exclura ceux qui ne le parlent pas » (sic). Quelqu'un a réagi en affirmant qu'« en Bretagne il y a plusieurs langues (le gallo et aussi une multitude de bretons), ce qui est un plus culturel ».

Enfin un participant a voulu mettre sur la table la question de la gérontocroissance qui est forte en Bretagne et qui est appelée à se renforcer fortement dans les prochaines années. Il a tenu à affirmer qu'il faut une « solidarité avec les vieux et un mélange plus fort entre les vieux et les jeunes ».

3.3. LA BRETAGNE EN 2030, UNE REGION PROSPERE : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE PERFORMANT ET ENDOGENE ?

Sur la question du développement économique en Bretagne, plusieurs éléments clefs ont été mis en avant concernant ce qui est souhaitable :

- L'agriculture et l'industrie agroalimentaire ne doivent plus être le pilier de l'économie bretonne. Cette économie devra être véritablement endogène, avec une **agriculture équilibrée et variée**, et qui reposerait, entre autres sur des SCOP et sur **l'économie sociale et solidaire**.
- L'activité agricole qui n'est pas, à l'heure actuelle, un élément qui met en avant la Bretagne du point de vue du tourisme (dégâts écologiques, algues vertes, etc.) devra trouver des liens avec le celui-ci. Il pourrait, par ce biais, s'étendre plus largement aux territoires non maritimes de la région.
- **L'équilibre économique entre les territoires bretons** (départements, pays, ou autres) est en enjeu important pour l'avenir de la région.
- Le secteur des **services à la personne est à développer**, notamment dans le contexte de vieillissement de la population.
- La gratuité des routes en Bretagne est à conserver.

Toujours sur la question du développement économique, mais cette fois sur les aspects à éviter :

- **Eviter** que le développement du tourisme entraîne la « **bétonnisation** » du littoral (c'est-à-dire l'impact négatif de l'activité touristique sur le paysage côtier).
- Eviter également que le tourisme saisonnier, poussé à outrance, fasse de la Bretagne la « maison de retraite de la France ».
- **Rater la transition énergétique** et ne pas se saisir de la question du développement durable et de l'indépendance énergétique de la région.
- Ne pas diversifier l'économie et **soutenir la monoactivité** est une stratégie à éviter pour l'avenir de la Bretagne.

Il est ressorti du débat qui s'en est suivi plusieurs points forts :

Un participant a posé la question de la diversité de l'agriculture. Un autre a répondu que le « but est d'être plus résilient, donc être plus diversifié que d'avoir la seule agriculture pour activité, et afin de ne pas avoir tous les œufs dans le même panier. Par exemple le centre Bretagne doit avoir d'autres activités pour se protéger des crises ». D'autres étudiants sont venus ajouter que « se spécialiser peut avoir des bienfaits » et qu'il faut « conserver ses atouts (spécialisation), mais aussi se diversifier ».

Un étudiant a souligné que « l'agriculture est l'atout de la Bretagne, mais il n'est pas sûr que ce soit le point fort de la Bretagne, comme on le voit en ce moment avec la crise ». Il lui a été répondu que la Bretagne est « la première région agricole de France, donc l'idée n'est pas de supprimer l'agriculture mais de la modifier ».

3.4. LA BRETAGNE EN 2030, LA PERFORMANCE TERRITORIALE FONDEE SUR SON EQUITE : UTOPIE OU REALITE ?

Cette table de quatre participants a tout d'abord fait ressortir plusieurs points forts sur lesquels il faut s'appuyer pour construire une Bretagne équilibrée :

- La Bretagne et ses territoires doivent continuer à **valoriser leurs atouts**, et chercher à **diversifier leurs activités**.
- L'agriculture doit rester un atout commercial mais il faut également développer **l'agriculture raisonnée**, et biologique ainsi que les circuits courts.
- Il faut **redévelopper le fret ferroviaire**.
- **Développer les transports collectifs locaux**, et pas uniquement les relations de pôle à pôle (qui favorisent la métropolisation) afin de rapprocher le domicile du lieu de travail, et afin de favoriser l'implantation d'activités dans les villes petites et moyennes ainsi que dans les pôles ruraux. Le tout dans un souci d'équilibre du territoire breton.
- Le TGV peut servir à rapprocher les gens pour les distances subies.

Par la suite, les participants ont souligné les points à éviter :

- Éviter la monospécificité des activités.
- **Éviter une surconcentration des activités dans la métropole Rennaise** (et Nantaise) qui déséquilibre l'économie

du territoire et qui entraîne la concentration des personnes habitant au même endroit.

- **Éviter que les lieux de travail soient de plus en plus éloignés des lieux de résidence** désirés de la population.
- Éviter que le développement du TER favorise la métropolisation en éloignant les lieux de domicile-travail.
- La nouvelle ligne à grande vitesse entre Rennes et Le Mans ne doit pas exacerber la distance subie en favorisant le travail éloigné des lieux de vie des populations.

Le débat sur cette thématique a été nourri par les éléments qui suivent :

Une remarque a tout d'abord été faite sur le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes : « A-t-il sa place dans une croissance continue ? L'impact souhaité pour la région va-t-il être réalisé ? Les aéroports sont-ils des lieux vers lesquels les marchandises convergent ? Parce qu'aujourd'hui les marchandises passent avant tout par les ports. L'aéroport permet les flux des personnes et notamment des cadres ». Une réponse est apportée en affirmant que « en effet si les aéroports permettent aux cadres de grandes entreprises de se déplacer entre les pôles urbains, ce sont les ports qui permettent aujourd'hui et qui permettront dans l'avenir de faire circuler les marchandises. En outre, la zone d'influence du futur aéroport situé en Loire-Atlantique ne s'étendra pas à l'ensemble du territoire breton (par exemple le centre Bretagne ne bénéficiera pas de la nouvelle infrastructure) ».

Par la suite, une autre question a été posée : « Est-il une bonne idée de laisser la gratuité des routes ? Le « tout-gratuit »

c'est aussi favoriser le « tout-camion » et le fait d'importer et d'exporter d'importantes quantités de marchandises par des moyens polluants ». Le débat a rebondi sur la question de l'écotaxe et un participant a affirmé « qu'[elle] ne remet pas en cause la gratuité des routes ». Un autre réplique que « c'est une charge importante pour certaines entreprises ». Enfin, quelqu'un affirme que « le transport de marchandises par voies ferroviaires serait plus performant que par la route ». Ce à quoi quelqu'un répond que « le réseau routier permet le développement et l'installation de petites entreprises en bordures de ces routes, ce qui est essentiel pour la vitalité de la Bretagne. On ne peut pas tout mettre sur des trains ».



3.5. LA BRETAGNE EN 2030 DANS LE MONDE : REGION MARGINALISEE OU ACTEUR RECONNU ?

Un groupe de cinq étudiants a exploré ce thème et a formulé un certain nombre de remarques et de propositions.

Les échanges assez consensuels sur cette thématique ont essentiellement aboutis à la nécessité d'« ouvrir global pour développer local ».

Les débats autour de la table sont partis du constat de la fin d'un système qui se traduit par :

- Une révolution sociale (notamment traduite par le mouvement des Bonnets rouges),
- Une remise en cause de notre modèle économique (suppression de plus de 1 000 emplois),
- Un dépeuplement de certains espaces,
- Un vieillissement général de la population.

➔ Tout cela prouve une volonté de changement et pose la question de l'avenir. Comment changer et se reconvertir ? Sur quels secteurs s'appuyer ? Quelles places pour l'initiative au niveau local ? Quels sont les potentiels de notre territoire ? Que faire pour être précurseurs de nouveaux modèles ?

A partir de ce constat et en souhaitant trouver une force de rebondissement face à la crise actuelle, les étudiants ont formulé des souhaits quant à l'avenir de l'image de la Bretagne dans le monde :

- Le Breton est voyageur et importe sa culture dans le monde. De plus, il y a une importante diaspora bretonne dans le monde, qui garde des attaches fortes à sa région et qui y fait de nombreux aller-retours. Tout cela doit perdurer.
- **S'appuyer sur la richesse culturelle de la Bretagne pour qu'elle rayonne dans le monde.**
- La Bretagne doit être perçue comme **la porte d'entrée de l'Europe** et non comme une péninsule ou un « grand ouest ».
- Il faut davantage **promouvoir la culture, l'identité, la tradition et les paysages bretons à l'extérieur**. Cela valorise et développe la région. Il est possible d'être à la fois traditionnel et extrêmement moderne : popularité des fest-noz, succès du festival des Vieilles charrues, Breizh touch à Paris ou encore retentissements des bagads dans le Stade de France lors de la finale de la Coupe de France de 2009.
- La Bretagne doit davantage **s'ouvrir sur les autres économies**, partir de l'image dont elle jouit et s'appuyer sur un « label Bretagne » comme marque de fabrique, gage de qualité et d'une provenance certifiée du produit. Donner de la valeur ajoutée au « made in Breizh » est d'autant plus important face à la concurrence et au contexte des difficultés actuelles de l'agroalimentaire breton.
- Puisque l'ouverture sur le monde amène des touristes, essentiellement sur nos côtes, il a été question de la gestion des deux saisons dans l'année et le fait qu'il faudrait **développer le tourisme douze mois dans l'année**.

- **Soutenir le réseau des écoles Diwan** qui diffusent la langue et la culture bretonne en Bretagne, mais aussi à Nantes et à Paris.

Le groupe a souligné quelques points qui sont à éviter afin que la Bretagne soit un acteur reconnu dans le monde de 2030.

- Créer une frontière à l'est, ne pas réussir à s'ouvrir vers l'ouest et la mer et le repli sur soi de la région.
- **L'augmentation du nombre des résidences secondaires** qui amènent de la richesse que deux mois dans l'année, « balnérisent » la Bretagne et impliquent d'importantes infrastructures (parkings, usines de traitement des eaux) pour une faible population présente en hiver.
- Dans le même temps, il faut éviter la confrontation avec l'installation des touristes propriétaires de maisons secondaires.

Le débat qui a suivi la restitution plénière de cette thématique a été assez intense :

Ce débat a tourné autour de la question de l'ouverture de la Bretagne à l'aide de la ligne à grande vitesse qui ouvrira en 2017 et qui permettra de relier Rennes à Paris en moins de temps qu'il n'en faut pour relier Rennes à Brest ou Quimper – 01h27 contre 01h58.

- Certains ont donc affirmé qu'il s'agit là de quelque chose d'essentiel pour ne pas subir le repli et ne pas rester

uniquement entre nous, et que sinon, il risque d'y avoir une barrière pour ceux qui souhaitent venir.

- Quelqu'un a répondu que cette LGV marginalise la partie occidentale de la Bretagne et renforce le phénomène de métropolisation qui bénéficie à Rennes.
- Un autre rétorque qu'elle permettra d'exporter plus rapidement, que c'est un moyen de s'affirmer en s'ouvrant sur l'extérieur.
- Par ailleurs quelqu'un souligne que la LGV engendrera une plus grande fragmentation de l'espace avec des situations où des individus travailleront à Rennes et vivront à Paris – et inversement. Aussi, la ligne est une chance pour le couple qui veut s'installer en Bretagne.
- D'autres soulignent que néanmoins Brest, et de manière générale le centre-ouest Bretagne vont rester enclaver et que cela ne va faire qu'accentuer la fracture entre le pays de Rennes et le reste la région.
- Un autre participant intervient en allant dans le même sens : la LGV permettra le désenclavement, mais renforcera la polarité des emplois dans les zones desservies, et ce au dépens des autres.
- Quelqu'un ajoute que Rennes ne regardera plus que vers Paris et non vers le territoire qui la supporte : la Bretagne.

- Enfin diverses interrogations sur la question de l'avenir des territoires ruraux dans la mesure où le TGV ne dessert que les grands centres urbains – contrairement au réseau TER.

4. CONCLUSION

L'expérience de cette concertation étudiante prouve que les questions relatives au devenir de la Bretagne intéressent et interrogent le public étudiant. Bien qu'il n'est pas toujours évident de le mobiliser, ce public reste très ouvert et enthousiaste à ce genre d'initiative. Plusieurs étudiants ont salué à la fin de la rencontre l'initiative de la région.

