



Association des Auditeurs de l'INSTITUT  
des HAUTES ETUDES de DEFENSE NATIONALE

## **ARMOR**

### **Les atouts du secteur maritime breton**

*Cycle d'étude 2010-2012*

*Rapport du comité d'étude Sud de l'Association IHEDN de  
Bretagne occidentale*

**Association des Auditeurs de Bretagne occidentale  
CERCLE NAVAL 29200 BREST**

Page de présentation des membres Auditeurs et Associés du Comité sud de L'Association IHEDN de Bretagne Occidentale ayant participé à cette étude.

## **Composition du comité Sud**

**Beyer** Jean-Marie

**Bodin** Hubert

**Bossard** Joël

**Brimont** Robert

**Cadio** Gilles

**Cazaux** Josselin

**Chauvois** Philippe

**Daniel** Yves

**Folliard** Hervé

**Guillemot** Patrick, *animateur-responsable*

**Houlou** Alain, *rapporteur*

**Larminat de** Vincent

**Le Hégarat** Louis

**Mazé-Mansion** Geneviève

**Raflik** Fabien

**Rouillard** Gwendal

**Sinel** Guy

**Suply** Benoît

**Vilmin** Patrick

Ont rejoint le groupe en décembre 2011 à l'issue de la 186<sup>ème</sup> session régionale :  
Carl **Bois**, Pascal **Issac** et Loïc **Le Meur**.

Nous n'oublions pas Edouard **Guyardeau** qui fut longtemps membre de notre comité d'études et qui nous a quittés en août 2011

# PLAN

## INTRODUCTION

### I HISTORIQUE

- 1 Entrée de la Bretagne dans l'histoire
- 2 Confirmation d'une vocation maritime
- 3 Le Moyen-Age
- 4 Le monde atlantique du 16<sup>ème</sup> au 18<sup>ème</sup> siècle
- 5 Le 19<sup>ème</sup> siècle, le siècle des occasions manquées
- 6 les mutations du 20<sup>ème</sup> siècle

### II LES ACTIVITES MARITIMES, NAVALES ET HALIEUTIQUES

- 1 La pêche
- 2 La conchyliculture
- 3 Transformation des produits de la mer
- 4 Activités dérivées
- 5 Conclusion

### III LE POTENTIEL ENERGETIQUE DE LA MER

Le nucléaire : l'option offshore et le projet FLEXBLUE

### IV LA CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES (CRPM)

### V CONSTRUCTION ET REPARATION NAVALE

### VI LE SECTEUR BRETON DE LA MER A L'INTERNATIONAL

### VII LE TOURISME LIE A LA MER

**EN GUISE DE CONCLUSION** : synthèse et propositions

PIECE JOINTE 1 : GRENELLE DE LA MER

PIECE JOINTE 2 : LA PECHE EN QUESTION(S)

# ARMOR

## Les atouts du secteur maritime breton

« Homme libre, toujours, tu chériras la mer »

Charles Baudelaire

**Bretagne** : *fin de la terre, finistère, ou commencement du Monde*, du monde à découvrir ? Au IXème déjà Ermold le noir la déclarait venue « des extrémités du monde » ! Assurément, la Bretagne est une terre de contradictions : « Armor » ou « Argoat » ? Paysans ou marins ? Terre rude de granit et de landes qui a du mal à nourrir ses hommes et que l'on quitte vers d'autres cieux ou terre accueillante que les touristes affectionnent ? Terre de tempêtes, de naufrages, d'algues vertes et de marées noires où terre bénie des navigateurs ? Terre de retraités ou terre d'innovation ?

Il est intéressant de pousser plus loin nos interrogations et de tenter de voir si aujourd'hui la Bretagne possède des atouts particuliers. Notre curiosité se bornera ici aux atouts de la Bretagne maritime ou plutôt, sans tenir compte des limites administratives actuelles, de la Bretagne étendue à ses limites armoricaines, de la Loire au Cotentin. **Quel est l'enjeu maritime breton** sachant que la Bretagne est la première région maritime de France et d'Europe ?

Nous nous proposons d'étudier successivement nos capacités actuelles dans les différents domaines liés à la mer. Cet examen sera global et critique et exprimera chaque fois que possible les évolutions possibles et souhaitables.

Ainsi, notre étude partira de l'histoire passionnante de cette actuelle partie de la France, pour l'examiner ensuite sous tous ses aspects touchant à la mer pour finir sur les possibilités offertes par la volonté du politique en nous efforçant d'exprimer quelques propositions pour d'éventuelles actions.

La situation de la *région Bretagne*- ce qui n'empêchera pas notre étude d'englober la *Bretagne historique* avec, concernant notre sujet Le Croisic ou Saint-Nazaire - peut se résumer en quelques chiffres :

- 3,2 millions d'habitants, soit 5% de la population française, en hausse constante mais avec un vieillissement de la population (24% aujourd'hui, 33,2% en 2040) ;
- 12% de l'agro-alimentaire français;
- une économie qui repose à plus de 90% sur des PME/PMI de moins de 10 salariés ;

- moins de 4% de la population française investie dans la recherche et l'innovation ;
- moins de 4% des dépôts de brevets en France.

Mais un atout et un levier : le secteur maritime et un modèle susceptible de répondre à la mondialisation et à la crise **à partir d'un territoire**. Pour certains, la caractéristique d'un tel territoire peut se nommer "*maritimité*", mot cher à l'historien François Chappé (1947-2007) et au groupe de recherche universitaire Lorient-Rennes que nous citons plus loin.

Nous nous proposons d'étudier successivement nos capacités actuelles dans les différents domaines liés à la mer. Cet examen sera global et critique et exprimera chaque fois que possible les évolutions possibles et souhaitables.

En conclusion de notre étude nous nous efforcerons d'exprimer quelques propositions pour d'éventuelles actions.

## I. Historique

### La Bretagne et la mer

L'esprit de la Bretagne est marqué par une communion de la terre et de la mer, et dans cette union intime, c'est la mer, du moins jusqu'à une époque très récente, qui a apporté la contribution la plus déterminante, à son caractère, à sa personnalité, à son rayonnement.

#### 1- Entrée de l'Armorique dans l'histoire

*« L'Armorique protohistorique et antique fut un territoire inscrit sur des routes maritimes "internationales", car reliant les mondes du Nord à ceux du Sud. En témoignent l'ambre de la Baltique présente sur un site du bronze ancien, de même que les lunules d'or provenant d'Irlande, ainsi que les amphores vinaires antiques retrouvées entre Belle-Île et le continent ou les cuves à salaison de la baie de Douarnenez »..* Ainsi s'exprimait Joëlle Quaghebeur lors du colloque **Entre terre et mer**, organisé en 2002 par l'université de Bretagne Sud de Lorient

De fait les vestiges de la présence des premiers occupants de la presqu'île armoricaine sont particulièrement nombreux, mais, faute de témoignages écrits, cette période reste mal connue. On peut considérer que la Bretagne est sortie de la préhistoire dès lors que sa vocation maritime, venue du fond des âges, s'est opposée aux visées stratégiques de Rome en 57-56 av. JC.

En effet, le contrôle exercé par les organisations riveraines de la Manche et de l'Océan faisait peser une menace sur les liaisons indispensables au rayonnement de la puissance romaine en direction de l'île anglaise et des rivages bordelais. Comme César le rapporte dans ses *Commentaires*, Rome dut affronter une ligue réunissant les cités maritimes, animée notamment par le puissant peuple des Vénètes de la

côte sud et les Coriosolites du Nord. La victoire finale de César et la répression brutale qui suivit, anéantirent définitivement les entraves locales aux liaisons maritimes du conquérant romain.

## **2- Confirmation d'une vocation maritime : la Bretagne**

La péninsule armoricaine connut, au cours des trois premiers siècles de notre ère, une romanisation caractérisée par l'essor de contrées jusque là délaissées, notamment celles de l'intérieur : création d'un réseau de voies terrestres, artisanat s'appuyant sur quelques ressources minières, urbanisation spectaculaire (à la romaine...) autour de quelques cités dont certaines, éloignées de la côte, comme Carhaix choisie par l'occupant comme chef-lieu du secteur occidental.

Le déclin de l'Empire romain provoqua aussi la chute de cette Armorique gallo-romaine et accentua le retour des Armoricains vers les zones côtières, à la fois pour prévenir les incursions venant de la mer et pour s'éloigner des invasions venant de la Gaule. Carhaix et d'autres cités de l'intérieur des terres sont abandonnées malgré leurs capacités et les facilités de leur urbanisme.

Cette évolution est confortée par l'arrivée, dès le Vème siècle de nombreux émigrés du Pays de Galles et de la Cornouaille anglaise. Ces nouveaux arrivants (des envahisseurs ?) sur nos côtes – les Bretons -, sont organisés en véritables colonies, ils sont accompagnés par leurs pasteurs chrétiens, et conservent leurs traditions en particulier leur attachement à la mer. Ils gardent des liens avec leur patrie d'origine et cette présence donne naturellement une impulsion aux échanges entre ces deux entités sœurs que l'on nommera désormais la (petite) Bretagne et la Grande Bretagne. La Bretagne semble cependant vivre, durant plusieurs siècles encore, au rythme et à l'ombre de la France.

## **3- Le moyen âge**

Mais à partir du Xème siècle les marins bretons se sont introduits dans les circuits commerciaux actifs de l'ouest de l'Europe et apportent une certaine prospérité.

La guerre de Cent ans aura certes des conséquences négatives mais c'est surtout la guerre de succession de Bretagne qui, de 1340 à 1380, ravage le duché et plonge les campagnes dans la misère. Après cette triste période la Bretagne retrouve au XVème siècle la prospérité antérieure.

Les navires bretons – au nombre d'environ 2000 et d'une capacité de 20.000 tonneaux – sillonnent les mers. Les marins bretons auraient été les premiers à avoir utilisé en Manche la *Caravelle*, plus légère, plus rapide et plus maniable que les lourds navires précédents. Armés dans une multitude de ports d'inégale importance, les navires bretons assurent le transport des toiles de lin ou de chanvre de la Cornouaille, du blé et des légumes de Penthièvre et du Léon, du sel de Guérande ; ils captent aussi les trafics du vin de Bordeaux, du sucre de Madère, du fer d'Espagne et des fruits du Portugal vers toutes les îles britanniques, et même vers le

Nord de l'Europe. Pour soutenir toutes ces activités, une véritable fièvre du commerce a saisi la bourgeoisie et la petite noblesse jusque là hostile à ces activités.

Cette période faste prit fin en 1484. Louis XI venant de mourir, le royaume est dirigé par la régente Anne de Beaujeu. Une union de seigneurs bretons et de princes français, voulant profiter de la faiblesse supposée de la régence pour retrouver leurs privilèges, déclenche un conflit qu'on a appelé « la guerre folle ». Des mercenaires étrangers venus renforcer les troupes duciales se livrèrent à des exactions et des pillages. Cette guerre s'acheva en 1488 à Saint Aubin du Cormier par la défaite de l'armée bretonne qui ne s'en remettra pas. Le duc François II doit s'incliner en août 1488 : il ne peut marier ses filles – Anne et Isabeau – sans l'autorisation du roi de France Charles VIII. François II meurt le mois suivant, Anne devient l'héritière du duché.

Charles VIII est alors en guerre contre Maximilien d'Autriche, lui-même allié de la Bretagne. Le roi de France doit signer la paix de Francfort en 1489 et, l'année suivante, Anne épouse, par procuration, Maximilien d'Autriche.

Ce mariage déclencha la colère de Charles VIII et les hostilités recommencèrent. L'armée bretonne, qui ne s'était pas reconstituée, fut vite bousculée. La duchesse Anne, réfugiée et bloquée à Rennes, dut s'incliner en 1491 et accepter d'épouser Charles VIII en 1492 après annulation par le pape de son précédent mariage. Anne réussit à imposer des conditions pour que le duché ne fasse pas partie automatiquement de la succession ; elle obtint des conditions encore plus restrictives, à l'occasion de son deuxième mariage avec Louis XII qui avait succédé à Charles VIII, mort en heurtant une poutre.

Le roi et les Etats généraux imposèrent en 1506 les fiançailles de Claude, fille d'Anne, à François d'Angoulême, le futur François Ier. Le mariage eut lieu en 1514, cinq mois après la mort d'Anne. Claude fit donation en 1515 du duché à titre perpétuel à son mari.

En 1532 l' " Edit d'Union " perpétuelle de la Bretagne à la France est publié à Nantes. Il garantit les privilèges fiscaux, judiciaires et ecclésiastiques de la Bretagne. La Bretagne devient une province de France. La paix règne désormais

Mais cela provoqua un coup d'arrêt à la prospérité de la Bretagne, les conséquences étant d'autant plus néfastes que justement les voisins et concurrents des marins bretons continuaient à vivre en paix et profitaient de ces circonstances pour reprendre des marchés perdus. Les événements qui se succédèrent pendant 20 ans et aboutirent à l'union du duché à la France ne sont pas développés ici, mais cette union fut curieusement bien acceptée par la population qui ne supportait plus les exactions de tous ordres des troupes françaises mais aussi celles, aussi importantes, causées par les troupes étrangères (anglaises, allemandes, espagnoles) venues renforcer les forces du duché, car selon les usages, les troupes amies ou ennemies vivaient sur le pays.

#### **4- Le monde atlantique du 16<sup>ème</sup> au 18<sup>ème</sup> siècle**

L'essor du commerce maritime reprend dès 1530, un essor freiné chaque fois que les tensions internationales provoquent des conflits armés. Les marins bretons participent aux explorations ou expéditions vers des nouvelles terres. Jacques Cartier de Saint Malo qui ouvrit les activités en Amérique du Nord en 1534-41. Plus tard, en 1711, Duguay-Trouin, corsaire lui aussi malouin, à la tête de son escadre privée prendra Rio de Janeiro !

Vers 1780 la Bretagne est incontestablement la première province maritime en France. La province fournit une grande proportion des équipages et des officiers des marines de commerce et de guerre. Brest est le plus grand port militaire, tandis que Lorient est le port de la Compagnie des Indes. Les ports de Nantes et Saint Malo sont les plus grands ports de commerce français, leurs flottes requièrent des investissements considérables que les armateurs- parfois contraints et forcés, résultat de la guerre de course qui a commencé bien avant l'année 1790- peuvent réaliser, grâce aux capitaux anglais, hollandais aussi bien que parisiens. Cette activité est soutenue aussi par une industrie navale dynamique, les arsenaux de la Marine générant des innovations technologiques et rayonnant leur savoir-faire vers les acteurs locaux.

A partir de 1790 les guerres franco-anglaises successives ruinent le commerce. La marine de guerre française affaiblie par la Révolution est souvent bloquée dans ses ports par une marine anglaise bien équipée et bien entraînée. Les commerçants bretons chercheront des compensations dans la guerre de course dont les gains, au prix de lourdes pertes humaines, furent réels mais bien sûr très inférieurs aux profits antérieurs.

#### **5- Le 19<sup>ème</sup> siècle, le siècle des occasions manquées**

C'est au cours de ce siècle que le poids maritime de la Bretagne cesse d'être déterminant.

On assiste en effet aux conséquences des visions continentales et terrestres d'une France qui ne perçoit ni toutes les exigences d'une activité maritime commerciale, ni les bénéfices qu'elle pourrait en retirer. L'ouverture vers le monde maritime atlantique, en expansion vers les Amériques, est ignorée du pouvoir central strictement orienté vers le continent. C'est à cette époque que l'on commence à considérer que la Bretagne est trop éloignée de Paris pour se développer alors qu'avant son union à La France, et même encore au 18<sup>ème</sup> siècle, l'économie bretonne, ouverte sur le monde, était prospère : c'était plutôt Paris qui était alors très loin des pôles dynamiques de l'économie mondiale !

L'Etat maintient toutefois l'activité de Brest et Lorient mais ces ports dépendront désormais des décisions parisiennes. Les arsenaux contribueront cependant à élever le niveau technique de l'industrie navale. Un ingénieur lorientais Dupuy de Lôme conçut le premier cuirassé à vapeur du monde ce qui donna (un peu tard) un avantage décisif à la flotte française dans sa confrontation avec la Royal Navy.

Mais le commerce périclité faute notamment de négociants dont les rangs ont été éclaircis par les faillites et ...la guillotine (le "négociantisme" ayant été, un temps, motif d'arrestation). Les temps ont changé car les navires ont désormais des coques métalliques et leur tonnage a augmenté, les investissements nécessaires ont fortement augmenté et nombre de ports bretons ne peuvent plus les accueillir. Seul Nantes parvient à survivre alors que Saint Malo et les petits ports de la côte Nord s'orientent vers la grande pêche à la morue, tandis que la plupart de leurs marins embarquent sur les navires d'armateurs havrais ou marseillais. .

Dans une attitude empreinte de frilosité et sans doute aussi d'ignorance, les instances parisiennes vont accepter des opérations coûteuses mais rarement adaptées. La menace anglaise pesant notamment en cas de conflit sur le ravitaillement de la place forte de Brest, on entreprend en 1805-1840 la construction de canaux pour contourner les blocages maritimes : Nantes à Brest- Le Blavet –Ille et Rance. Ces canaux, très dispendieux, ne serviront à peu près à rien du point de vue commercial et leur faible utilité stratégique disparaîtra de toute façon en 1900 quand s'établira l'Entente cordiale.

Dans le même esprit, les travaux portuaires nécessaires à l'accueil des nouveaux navires ne seront réalisés qu'en 1885 à Saint Malo. Nantes dont l'hydrographie est plus favorable, n'achève ses transformations qu'en 1905 : bien trop tard, le trafic était perdu. On réalisera aussi une série de petits bassins à flot, à la suite de décisions aux motifs assez obscurs : Redon - Le Légué – Paimpol - Binic. Ces ports ne suffiront pas à sauver l'activité de cabotage qui dut s'effacer devant l'arrivée du chemin de fer.

## **6- Les mutations du 20<sup>ème</sup> siècle**

Au début du 20<sup>ème</sup> siècle alors que l'évolution de la Bretagne vers l'époque actuelle se dessine lentement, les activités maritimes sont particulièrement affaiblies et se relèvent difficilement des destructions matérielles et des pertes humaines successives que la Bretagne a subies durant les deux guerres mondiales..

La construction navale soutenue par les programmes militaires, eux-mêmes favorisés par les commandes dites "off-shore" des Etats Unis, retrouve un bon niveau d'activité dès 1950. Les chantiers civils, bénéficiant du rayonnement régional des savoir-faire des arsenaux, contribuent à réunir en Bretagne une grande partie des capacités françaises de cette activité. De nombreux sites sont concernés et principalement Brest et Lorient pour les navires de guerre, et, pour les navires civils, Saint Malo, Concarneau et surtout Saint Nazaire qui se spécialisera dans la construction de paquebots et navires de croisières.

Le tourisme côtier était apparu timidement au 19<sup>ème</sup> siècle et cette activité se développera progressivement, surtout à partir de 1950. La marine de plaisance se développe et redonne une certaine activité à de nombreux ports.

Mais toutes les autres activités maritimes connaissent de graves difficultés.

En raison de la baisse du niveau de la ressource, la pêche industrielle et les conserveries ont une activité en réduction permanente, tandis que la pêche côtière

parvient à survivre difficilement. Quant à la pêche à la morue elle devient anecdotique.

Le trafic de nos ports subit de même une chute d'activité : le cabotage côtier s'éteint tranquillement et désormais la Bretagne accueille bien encore quelques cargos de moyen tonnage à Saint Malo, Brest et Lorient mais seul Saint Nazaire conserve une activité régulière. Les marins de commerce, très nombreux en Bretagne Nord,- qui avaient dû, en 1920, pour exercer leur métier, se résoudre à embarquer sur les navires du Havre et de Marseille -, perdent une nouvelle fois leur emploi à partir de 1960, du fait de la perte de compétitivité des armements français : des secteurs entiers des Côtes d'Armor sont ainsi quasiment sinistrés.

L'économie bretonne tirée par les activités maritimes aurait pu alors gravement décliner. Heureusement l'agriculture bretonne, qui se cantonnait dans des activités de stricte subsistance, opère dès 1950 une mutation particulièrement spectaculaire en développant une agriculture dynamique de spéculation, adaptée aux marchés du moment. Le succès de cette nouvelle agriculture s'affirmera en générant un ensemble d'industries agroalimentaires qui placeront la Bretagne au premier rang des provinces agricoles françaises. Elles rééquilibreront ainsi le dynamisme d'une économie bretonne qui ne s'exprimerait, auparavant et surtout, que vers la mer et les zones côtières. Le colloque ***Entre terre et mer***, organisé par l'Université de Bretagne sud-Lorient, que nous citons plus haut, avait pour sous-titre *Sociétés littorales et pluriactivités (XVe-XXe siècle)* et proclamait d'entrée : « *L'étude des gens de mer révèle que nombreux sont ceux qui exercent à l'échelle individuelle ou familiale plusieurs activités. L'économie littorale révèle une forte intégration des économies maritimes et de celles des arrière-pays à dominante agricole. Il en résulte une réalité sociale complexe. Il n'ya pas de clivages décisifs entre le maritime et le non maritime* ».

A partir des années 1980, un groupe de chercheurs parmi lesquels Alain Cabantous, François Chappé, Alette Geistdoerfer, Françoise Péron, va contribuer dans une dimension pluridisciplinaire à renouveler les perspectives de recherches autour des usages des littoraux et des sociétés littorales., notamment à travers le *Centre de recherche sur les sociétés littorales du Ponant* et, depuis , à l'université Renne 2 sous l'impulsion de Claude Nières.

## Conclusion

Après ce rapide schéma historique rappelant les grandes étapes de l'évolution des activités maritimes de la Bretagne il nous est apparu normal de tenter de dégager les perspectives d'avenir de l'ensemble de ce domaine.

La mer, les marins, les chantiers, les navires, les ports, la pêche et la plaisance font partie du particularisme de notre province. Les bretons sont toujours aussi concernés par la mer, ils s'impliquent toujours autant dans le domaine maritime, malgré les difficultés de tous ordres auxquels ils doivent faire face, la moindre difficulté n'étant pas que notre pays, tourné vers la terre, accorde rarement la priorité souhaitable à son potentiel maritime.

## II. LES ACTIVITES MARITIMES, NAVALES ET HALIEUTIQUES

Plusieurs domaines se partagent l'ensemble de ces activités

### 1. LA PECHE

Si l'on prend les derniers chiffres disponibles, la pêche recouvre en Bretagne un secteur économique, en déclin certes, mais encore important, avec :

- 1 500 navires soit 19,1% de la France mais le nombre de navires ne cesse de diminuer (de 27% en 15ans)
- 5 650 marins embarqués soit 29,4% du total français
- 41% des captures de la France métropolitaine
- 43% de la valeur des ventes
- Le tout avec 300 millions d'euros de chiffre d'affaire dont 157 millions pour le Finistère qui compte plusieurs ports de pêche comme Roscoff ou Brest et, en Cornouaille : Douarnenez, Audierne, Saint-Guérolé, Penmar'ch, Le Guilvinec, Loctudy, Concarneau qui est le premier port thonier de France avec 19 des 22 thoniers finistériens pêchant le thon dans l'océan Indien ou Atlantique ( source : COCEF, *Conférence des chambres économiques du Finistère*, 2011).

### 2. LA CONCHYLICULTURE

Sous cette dénomination on regroupe la culture des coquillages comestibles, des huîtres, des moules, des coques et des palourdes principalement Le Conseil Régional vient d'ailleurs de lancer un vaste plan d'aide pour l'ostréculture qui a déjà mobilisé 2,7 millions d'euros entre 2008 et 2010.

Le problème de la surmortalité des huîtres (70% des jeunes huîtres ou naissains sont touchées) fait l'objet de recherches à l'IFREMER. Le nouveau *Programme pour la Pêche et l'Aquaculture 2011-2014* prévoit également la création d'un centre scientifique et technique associant chercheurs et professionnels.

La Bretagne possède 45% des surfaces conchyloles françaises avec 560 entreprises, 2 500 emplois, et un chiffre d'affaire de 91 millions d'euros.

L'exploitation des **algues marines**, activité née vers 1863 en Morbihan, regroupe pour sa part 4 000 emplois permanents pour une production variant entre 60 000 et 80 000 tonnes par an, ce qui équivaut à 90% de la production nationale.

### 3. TRANSFORMATION DES PRODUITS DE LA MER

- 59 entreprises
- 5 000 actifs
- Soit plus d'1,1 milliard d'euros

#### 4. ACTIVITES DERIVEES

- 200 entreprises
- 1 100 emplois
- 655 millions d'euros de bénéfices

Cela recoupe :

- 1° les conserveries, saurisseries, produits surgelés, emballages et traiteurs de produits frais,
- 2° les transporteurs routiers et frigorifiques,
- 3° les fournisseurs de filets de pêche (Concarneau),
- 4° les chantiers navals dont, à titre d'exemple, les chantiers Piriou à Concarneau: 300 000 navires livrés de 1965 à 2006 dans 26 pays. Activité "dérivée" certes au sens économique mais considérable.

La Bretagne compte :

- 15 halles à marée, soit 40% du total français -152 points de débarquement, dont 47 dans le Morbihan et 82 dans le Finistère
- 330 poissonneries

Sur le pays de Lorient la Scapêche constitue le dernier gros armement hauturier français , avec des chalutiers allant de 33 à 46 mètres. La Scapêche collabore avec l'IFREMER en envoyant des comptes rendus aux scientifiques après chaque campagne de pêche. La nouvelle structure baptisée LESPARG milite sur Lorient pour une pêche artisanale et responsable.

#### 5. CONCLUSION

On arrive ainsi pour l'ensemble des activités halieutiques au chiffre non négligeable de 2 500 entreprises et 15 000 emplois. Mais cette réalité doit être nuancée car il s'agit en fait d'un secteur en très nette baisse.

En effet on constate qu'il y a aujourd'hui deux fois moins de marins embarqués qu'en 1984 et les *Assises de la pêche et de l'aquaculture*, qui se sont tenues entre décembre 2005 et juillet 2006, ont tiré la "sirène" d'alarme. Il faut absolument aller vers une gestion durable de la pêche. Et de ce point de vue il a jusqu'ici manqué une certification avec une marque régionale analogue à celle que confère *Produits en Bretagne*. Or est apparue récemment une opportunité avec la création de *Marque Bretagne* qui peut jouer pour la pêche le rôle d'une marque de "terroir". Ce label est explicite dans son positionnement : « Utiliser la marque Bretagne, c'est bénéficier de cette reconnaissance et contribuer de manière collective à construire une image enrichie et plus actuelle du territoire. C'est, par l'adhésion aux valeurs de la marque, s'approprier ce qui fait la force de la Bretagne : le sens de l'engagement, le sens du collectif, l'ouverture et l'imagination. C'est une démarche volontaire de s'engager dans un processus d'amélioration continue de ses pratiques, de son organisation, de ses activités... par la mise en œuvre d'actions et mesures qui vont dans le sens de ces valeurs ». Et le Président de la Région, par ailleurs Président de la conférence

des Régions Périphériques Maritimes (CRPM) de préciser : «La marque Bretagne, c'est la Bretagne qui construit, qui innove, qui invente ».

Mais la Bretagne a aussi une carte importante à jouer avec l'énergie venue de la mer à un moment où, après la catastrophe nucléaire au Japon, le développement de sources d'énergies diversifiées va s'accroître.

***Sur la pêche voir Pièce jointe 2 : la pêche en question(s).***

### **III. LE POTENTIEL ENERGETIQUE DE LA MER**

Eolien (notamment offshore), hydrolien, énergie houlomotrice, marée, tout peut contribuer à développer ce secteur porteur.

Songeons que les moulins à marée remontent en Bretagne au douzième siècle ! Quant aux usines marémotrices, c'est en 1925 que pour la première fois au monde un chantier a été inauguré, sur l'Aber-Wrac'h, même si, par faute de moyens financiers, il fallut l'abandonner en 1930. Mais les Bretons sont tenaces et ce fut la réussite de 1963 à 1966 du barrage de la Rance, la première usine marémotrice au monde.

Le Pacte électrique breton prévoit de doubler la capacité de production de champs d'éoliennes installés sur la terre ferme. Il prévoit aussi de mettre en route le premier parc éolien offshore sur une zone de 190 kilomètres carrés au large de Saint-Brieuc, susceptible de produire 500MW.

Un site d'essais d'éoliennes flottantes, ferme-pilote, sera implanté à l'horizon 2013 au sud de l'île de Groix. La proximité de Lorient et Brest, la disponibilité de leurs infrastructures, la présence d'un tissu industriel et scientifique offrant de très nombreux savoir-faire pour exploiter et assurer la maintenance d'un tel site depuis Lorient et Brest, constituent de précieux et réels atouts. Notons la filière nouvelle que constitue la plateforme brestoise des énergies marines : « c'est une reconnaissance considérable pour la Bretagne et un grand enjeu. Cette plateforme permettra de tester un ensemble de technologies : l'éolien offshore, l'hydrolien et l'énergie thermique des mers. Déjà l'ensemble de ces projets concerne directement 1500 chercheurs en Bretagne. On entre vraiment dans le 21<sup>e</sup> siècle et on joue la carte de l'excellence mondiale. » (Jean-Yves LE DRIAN)

Pour éprouver ces technologies nouvelles, il est indispensable de disposer de démonstrateurs. Le projet WinFlo, développé par Nass&Wind en partenariat étroit avec DCNS, est à ce jour le plus abouti. Soutenu par le pôle de compétitivité Mer, il a été retenu en décembre 2010 dans le cadre de l'appel à projets national de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) et sera aidé par l'Etat à hauteur de 14 millions d'euros.

### **LE NUCLEAIRE : L'OPTION OFFSHORE ET LE PROJET FLEXBLUE**

Avec FLEXBLUE, DCNS innove un nouveau concept de centrale nucléaire de petite et moyenne puissance immergée de 60 à 100 mètres de profondeur à quelques kilomètres des côtes. Ces cylindres de 100 mètres de long et 12 à 15 mètres de diamètre peuvent alimenter une zone de 100 000 à 1 000 000 d'habitants et seraient

un atout considérable à l'exportation. La décision de construire FLEXBLUE pourrait être prise dès 2013 et le premier prototype réalisé en 2016 ou 2017. DCNS travaille le dossier FLEXBLUE en partenariat avec le CEA, EDF et AREVA. C'est l'Autorité de sûreté nucléaire qui examinera le dossier, sachant selon les propos de Patrick Boissier, PDG de DCNS, que les moyens de protections de ces centrales seront analogues à ceux des sous-marins nucléaires.

On est dans le questionnement que posaient le 28 janvier dernier les chercheurs, acteurs et professionnels réunis par l'Université de Bretagne Sud : 'Quelle économie pour les littoraux ? Les enjeux d'un développement soutenable ».

De fait la zone côtière est, pour la Bretagne, une chance et une responsabilité. Une chance parce que le littoral est un puissant facteur d'attractivité pour les hommes comme pour les activités et qu'il représente un atout indéniable pour les territoires maritimes, au regard des immenses champs potentiels de développement scientifique, économique, culturel liés à la mer et encore insuffisamment explorés. Une chance aussi parce qu'il est vecteur de qualité pour les personnes qui y résident, y travaillent ou y passent, dans un contexte où la qualité est devenue un critère essentiel de choix d'implantation.

Pour la population bretonne, la zone côtière devra, dans l'avenir, être :

- un espace préservé, avec des paysages variés et de qualité ;
- un territoire possédant une économie prospère, composé d'une grande variété d'activités créatrices d'emplois, toutes utilisant les ressources et les espaces de manière durable ;
- un patrimoine naturel et culturel riche et davantage valorisé pour mieux le faire connaître à la population et aux visiteurs ;
- un territoire accueillant et accessible pour tous, permettant une large diversité sociale et présentant une qualité de vie au moins égale à celle que nous connaissons aujourd'hui
- un atout et une source d'innovation pour le développement de la Bretagne.

Pour cela, sept grands enjeux peuvent être identifiés. De nature et d'échelles différentes, tous portent en eux des aspects essentiels pour la concrétisation de cette ambition pour l'avenir de la zone côtière bretonne :

- 1° Valoriser pleinement les atouts maritimes de la Bretagne en développant une économie diversifiée et ancrée dans l'innovation et le développement durable.
- 2° Maîtriser l'urbanisation et favoriser la diversité sociale sur le littoral.
- 3° Préserver le patrimoine naturel et maintenir le potentiel écologique des espaces côtiers bretons.
- 4° Restaurer la qualité des masses d'eau côtière et réduire les pollutions sur le littoral.
- 5° Préserver et valoriser le patrimoine culturel maritime.
- 6° Anticiper et s'adapter aux effets du changement climatique sur la zone côtière.
- 7° Préserver le potentiel social, écologique et économique des îles bretonnes.

En d'autres termes, il ne s'agit pas de maintenir à tout prix des activités maritimes, mais plutôt des *communautés maritimes*, c'est-à-dire des communautés qui vivent, de manière contemporaine et dans de bonnes conditions, de la proximité avec la mer ou de l'exploitation et de la valorisation des ressources maritimes et côtières. Il est capital de réinventer ces communautés maritimes.

Les communes littorales, qui représentent 18% de la superficie de la Bretagne, accueillent 40% des 3 millions d'habitants que compte aujourd'hui la Bretagne. Entre 1999 et 2005, la Bretagne a gagné 25 000 personnes par an : c'est le littoral qui a accueilli une grande partie de ces nouveaux arrivants, avec les conséquences que l'on connaît en termes d'urbanisation et de pression foncière. Selon l'INSEE, la population bretonne sera de 3,47 millions habitants en 2030 et de 3,66 millions en 2050. Si rien n'est fait, le littoral pourra difficilement supporter ce flux de population.

Or la Bretagne ne dispose que d'un potentiel maritime sous-exploité.

Si la Bretagne a une vocation maritime incontestée pour des raisons géographiques, historiques et économiques, son potentiel reste sous-exploité. En effet, elle compte une vingtaine de ports, mais seuls quatre d'entre eux traitent plus de 500 000 tonnes de fret par an (Lorient, Brest, St-Malo et Roscoff). 5 % du total des flux de marchandises transitant en Bretagne emprunte la mer (contre 93 % pour la route et un peu plus de 3 % pour le fer), ce qui reste faible (surtout pour les échanges interrégionaux). De plus, ce mode de transport est relativement spécialisé et utilisé pour l'approvisionnement de la région en produits pétroliers, ainsi que pour la fourniture des activités de l'agriculture et de l'élevage. Cette dépendance des ports à l'égard de ces filières d'approvisionnement crée une incertitude sur l'évolution à long terme de leur trafic (en raison notamment des interrogations suscitées par l'avenir des secteurs de l'agriculture et de l'agroalimentaire en Bretagne).

#### **IV. LA CRPM**

Créée en 1973 à Saint-Malo à l'invitation du CELIB (Centre d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons), la Conférence des Régions Périphériques Maritimes comprend 161 régions maritimes européennes et quelques régions ultrapériphériques, soit en tout 200 millions d'habitants répartis en 5 zones :

- Arc Atlantique
- Baltique
- Mer du Nord
- Méditerranée
- Régions ultrapériphériques

Le président en est le président de la Région Bretagne, Jean-Yves Le Drian et la vice-présidente Eleni Marianou, grecque qui a fait ses études à Paris et est désormais installée à Bruxelles.

Le siège de la CRPM est basé à la fois à Bruxelles et à Rennes, son siège historique.

Quant au Président de la Commission européenne, Manuel Barroso, qui, rappelons-le, est portugais et donc sensible au problème de la mer et notamment de la pêche,

a, dès le début de son second mandat, affirmé que la politique maritime serait sa priorité.

Il serait souhaitable que la CRPM établisse des liens maritimes entre régions voisines, qu'il s'agisse du cabotage ou autre.

## V. Construction et Réparation Navale (CRN)

La Construction et Réparation Navale est une activité importante en Bretagne. Ainsi, en 2006, 784 établissements travaillaient dans le secteur, correspondant à 4% de l'emploi industriel de la région.

Dans le domaine de la Construction et Réparation Navale militaire, qui génère plus de deux-tiers des postes de la filière, nous observons quelques grands acteurs, tels que DCNS et STX France.

Dans le milieu de la Défense, les activités de ces derniers dépendent très fortement des programmes nationaux (frégates multi-missions de classe Aquitaine (FREMM), bâtiments de projection et de commandement de classe Mistral (BPC) et « futur éventuel » porte-avions (PA2)).

Les sites de construction sont spécialisés :

- Construction des navires de moyen tonnage (corvettes – frégates) sur Lorient Grands bâtiments (BPC) à Saint Nazaire. Une des caractéristiques de construction des BPC est qu'elle se situe sur deux sites : St Nazaire pour la partie « paquebot », Brest pour la partie « militaire » et assemblage des deux à Brest (avec usage de la technique dite de *jumboïsation* )

- Les « petits tonnages » (inférieurs à 1000t) en Bretagne Sud (Concarneau, Lanester).

Il en est de même pour les sites de réparations, les bâtiments de la Marine Nationale (navires de surface et sous-marins lanceurs d'engins) étant majoritairement maintenus en condition opérationnelle sur Brest.

Il convient également de noter que ces sites de Bretagne sont en étroite liaison avec d'autres sites de « l'Arc Ouest » et notamment Cherbourg (construction des sous-marins et de corvettes export).

Quant à la triste actualité, le TK BREMEN, le cargo échoué sur une plage d'ERDEVEN a relancé le débat sur l'absence d'une filière bretonne de déconstruction des navires en fin de vie. L'enjeu est important: l'Union européenne attend un pic de déconstruction de l'ordre de 800 bateaux en 2015, notamment des pétroliers à simple coque. La Bretagne, et Brest en premier lieu, dispose d'infrastructures, de ports, capables d'accueillir des activités de déconstruction . Il est possible en effet de faire à la fois de la réparation et de la déconstruction et il faut une main d'oeuvre qualifiée pour démanteler les vieux navires. Jusqu'alors Brest semble refuser cette filière, privilégiant une monoactivité par souci de rentabilité. Il faudra certainement revoir cette position et réfléchir à une politique industrielle sur le long terme.

Dans le contexte actuel, les programmes d'Etat ne suffisent plus à alimenter, de façon pérenne, ces différents chantiers, ce qui entraîne une réorientation vers des

programmes export (Brésil, Inde...) mais également vers d'autres activités liées à la mer et aux énergies.

Ces dernières se décomposent en deux axes majeurs : l'un lié aux énergies marines renouvelables et l'autre à une unité de production d'énergie sous-marine nucléaire (projet FlexBlue®).

## **VI. LE SECTEUR BRETON DE LA MER A L'INTERNATIONAL**

Ce secteur comprend environ 450 entreprises actives à l'international sur les marchés de la construction navale, le nautisme, les TIC, techniques d'information et de communication, appliqués à la mer, les produits de la mer, la cosmétique marine, le transport maritime et les énergies renouvelables.

Elles représentent 18% des quelques 2.500 entreprises exportatrices bretonnes, et, fait notable, affichent collectivement des performances supérieures à la moyenne.

27% d'entre elles exportent dans le monde entier et le reste en Europe uniquement.

6% possèdent des filiales, dans un total d'une trentaine de pays. 60% de ces filiales se trouvent en Europe, 12% en Amérique, 18% en Afrique et 10% en Asie.

Nous avons par ailleurs identifié une centaine d'entreprises de ce secteur qui ne font pas d'export mais y présentent un potentiel.

Enfin, 8% des entreprises concernées appartiennent à des groupes étrangers, provenant en total d'une vingtaine de pays (l'Europe pour les deux tiers).

En valeur, les exportations bretonnes de ce secteur représentent environ 15% des exportations totales, à plus d'un milliard d'euros. Dont la moitié de produits de la mer.

Notre commerce extérieur dans ce domaine est excédentaire, dans un contexte de déficit global.

## **VII. LE TOURISME LIE A LA MER**

La Bretagne entretient des liens étroits avec la mer. Avec plus de 3 000 km de côtes et 95% de la population à moins de 60 kilomètres de la mer, c'est une région résolument côtière. Son histoire, sa culture, son identité, son économie et son développement sont intimement liés à l'espace maritime et côtier. Or cet espace est aujourd'hui sous pression : des activités de plus en plus nombreuses y cohabitent avec des besoins multiples (pêche, tourisme, agriculture). Dans l'esprit des touristes la Bretagne est liée à la mer, alors que c'est l'agro-alimentaire qui aujourd'hui fait la spécificité de la Bretagne. L'agriculture, qui comptait fort peu jusqu'à la seconde Guerre Mondiale, est devenue prépondérante grâce à l'action de pionniers qui ont su moderniser l'agriculture comme la JAC, Jeunesse agricole chrétienne ou, à Saint-

Pol-de Léon, la SICA (société d'intérêt collectif agricole), actuellement en difficulté pour la construction de sa nouvelle plateforme logistique (sur 7 ha).

. Les algues vertes, dont on reparlera plus loin, en sont la rançon. Aujourd'hui la région Bretagne est la première région française pour l'industrie agro-alimentaire, qui emploie 69 000 salariés et 2500 intérimaires. Elle représente 39% de l'emploi salarié industriel. Quant au secteur de l'agriculture, en 2010 il compte 68 000 agriculteurs (contre 89 000 en 2000), soit 34 000 exploitations contre 51 200 en 2000.

La Bretagne se situe à la 4<sup>ème</sup> place des régions françaises pour le nombre de nuitées après PACA, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon. Tous les chiffres qui suivent viennent du CRT, Comité Régional du Tourisme de Bretagne, qui bien sûr, ne prennent pas en compte la Loire Atlantique.

Mais dans l'esprit des touristes la Bretagne est d'abord liée à la mer.

Les emplois salariés liés au tourisme concernent 51 000 emplois salariés par mois en moyenne, le tourisme représentant 8% du PIB breton.

Quant au montant de la taxe de séjour, il atteignait en 2009 :  
7 864 838 euros soit 448 communes la percevant en Bretagne

Il est intéressant de noter que les 10 sites bâtis les plus fréquentés en Bretagne en 2009 sont :

- L'Océanopolis à Brest (29) avec 445 600 visiteurs
- L'Aquarium de Saint-Malo (35) avec 367 977 visiteurs

## **1. BE BREIZH ! LE NOUVEAU SLOGAN DU TOURISME EN BRETAGNE**

Parce que l'ambition du CRT (Centre régional du tourisme) est très clairement de rajeunir l'image de la Bretagne et lui donner la place qu'elle mérite à un niveau international pour le tourisme, le choix de ce slogan pour lancer la nouvelle stratégie marketing du CRT est résolument volontaire, moderne, dynamique, impliquant et impactant, voire même audacieux... véritable reflet de l'identité bretonne !

En adoptant "Be Breizh !", le CRT veut créer une expression unique qui ne peut appartenir qu'à la Bretagne, ancrée dans son identité, pour se démarquer encore plus fortement et durablement des autres territoires. "Be Breizh !" répond au double objectif de rajeunir l'image et de mobiliser les Bretons.

A écouter le CRT "**Be Breizh !**" est une invitation au monde à être transformé par la Bretagne. C'est un processus unique qui permet à toute personne foulant le sol breton de retrouver la force qui est en elle en puisant dans celle de la Bretagne. "Be Breizh !" peut ainsi être utilisé pour souhaiter "bon courage ou bon vent !" à quelqu'un.

## **2. STRATEGIE DE COMMUNICATION 2011 DU TOURISME EN BRETAGNE**

La stratégie développée par le pôle communication du CRT s'inscrit dans le contexte suivant :

- une fréquentation relativement stable en 2010 par rapport aux années précédentes,
- une exposition médiatique liée au phénomène des algues vertes qui invite à la vigilance et à la réactivité
- un marché britannique toujours à reconquérir
- des contraintes récurrentes depuis quelques années, telles qu'une météo incertaine, un contexte économique dont on sent encore les effets de la crise mondiale, une concurrence toujours aussi féroce, des difficultés toujours présentes de despécialisation de la clientèle du littoral vers l'intérieur...
- des tendances qui se confirment : la recherche "du vert, du soft", un marketing territorial identitaire et une recherche d'authenticité.
- Mais les problèmes demeurent, d'une part face à la **crise** - mais celle-ci est susceptible de détourner une clientèle des destinations lointaines et coûteuses vers la Bretagne-, d'autre part la récente mise en cause des plages bretonnes au sujet des **algues vertes**.

## **LA REACTION DU CRT ET DU CONSEIL REGIONAL DE BRETAGNE FACE A LA CAMPAGNE SUR LES ALGUES VERTES**

Cette campagne lancée par *France Nature Environnement* contient notamment plusieurs images extrêmement violentes, dont celle qui a été reprise dans *Ouest France* et le *Télégramme*, et associe les algues vertes aux vacances en Bretagne, aux plages et au danger de mort pour les enfants. Autant d'amalgames fortement anxiogènes, qui dissuadent de venir en Bretagne (car même si le nom n'est pas mentionné, tous les éléments amènent à repérer notre région) et qui sont totalement mensongers. Mensongers sur l'idée qu'on peut se faire de la surface envahie par les algues, sur la nocivité des algues vertes quand elles ne sont pas pourries et surtout, mensongers, car nous nous sommes évertués au ramassage mais aussi à une information la plus complète possible et à une totale transparence.

L'association *Eau et Rivières de Bretagne* a contacté France Nature Environnement, afin d'expliquer ce même point de vue et de leur demander de retirer ce visuel.

Le CRT, a fait la même démarche et porte plainte auprès de l'Autorité de Régulation Professionnelle de la Publicité

Quant au Président de la Région Bretagne, Jean-Yves Le Drian, il s'est fermement exprimé en dénonçant une opération « malveillante » au moment où un vrai dialogue se crée en Bretagne pour la reconquête de la qualité de l'eau ; et il a annoncé qu'il prendrait toutes les initiatives nécessaires pour défendre les intérêts de la Bretagne.

### **3. DU CODE DE MARQUE BRETAGNE AU TOURISME DURABLE**

Première Région française à s'engager dans cette démarche nouvelle, la Bretagne a lancé sa marque de territoire, *Marque Bretagne*, en janvier 2011 ! Une marque à

partager avec tous les acteurs des entreprises, des arts, de la recherche, de l'enseignement ou encore du sport qui souhaitent se référer au territoire breton et à ses valeurs sur la scène nationale et internationale.

Loin d'être un gadget, la marque Bretagne constitue un projet structurant qui va aider au rayonnement de la Bretagne à l'extérieur et être un outil fédérateur à l'intérieur.

Un code de marque : c'est une boîte à outils accessible à toutes les entreprises, collectivités, associations pour faire évoluer leur communication + un ensemble de valeurs partagées. L'engagement, le sens du collectif, l'ouverture et l'imagination sont les 4 valeurs associées au code de marque Bretagne.

L'appropriation de ces éléments par le plus grand nombre d'acteurs touristiques permettra collectivement d'avancer dans la modernisation de l'image de la Bretagne et de son offre. Utiliser le code de marque Bretagne, c'est bien sûr s'imprégner des éléments visuels et graphiques proposés mais c'est aussi s'engager dans les valeurs du tourisme que la région et le CRT défend depuis plusieurs années : l'engagement *Be Breizh* ! Il faut accentuer l'image d'un tourisme préservant l'environnement et notamment l'environnement maritime et côtier. **C'est cela s'engager dans le tourisme durable ouvert vers l'international**

C'est pourquoi pleinement investie dans le domaine maritime, la Région Bretagne a pris l'initiative de lancer en 2007 l'élaboration d'une **Charte des espaces côtiers bretons**, avec tous les acteurs de la zone côtière. Cette **Charte** est devenue une référence nationale. C'est là une réflexion commune pour construire ensemble l'avenir de la zone côtière bretonne, c'est-à-dire une nouvelle dimension territoriale. La zone côtière est l'espace de rencontre entre la terre et la mer. Alors que le littoral véhicule implicitement une dimension linéaire et essentiellement terrestre, la gestion durable de la zone côtière implique de prendre en compte un espace élargi associant pleinement la mer et la terre, que l'on nomme zone côtière.

En ce qui concerne le tourisme, les attendus de la *Charte* précisent ce qu'est la « *promotion des activités touristiques et nautiques durables* ».

Le tourisme est en effet fortement dépendant de la qualité des paysages, des sites naturels, de l'environnement et du caractère authentique des territoires maritimes. Il importe donc de promouvoir des formes de fréquentation garantissant la préservation de ces éléments, l'accès de tous à la mer et un développement équilibré des territoires. Pour cela plusieurs actions peuvent être envisagées :

- Favoriser un tourisme durable axé sur le patrimoine naturel et culturel, et sur les pratiques de plein-air (pistes cyclables, etc.) ;
- Offrir des équipements et des produits touristiques contribuant à un tourisme social sur le littoral ;
- Favoriser l'accès universel aux équipements touristiques et aux équipements de plaisance ;
- Promouvoir la découverte du littoral par la mer (mini-croisières entre les ports bretons) et développer des circuits de découverte combinant différentes formes de déplacement (train, vélo, car, bateau) ;
- Améliorer les conditions de circulation par le développement de modes de déplacements collectifs et plus écologiques ;

- *Etaler la fréquentation touristique dans le temps et dans l'espace en développant notamment le tourisme en arrière-pays ;*
- *Former les professionnels du tourisme aux enjeux de la zone côtière et de sa gestion.*

**Voir en pièce jointe :**

**Le GRENELLE DE LA MER.** *Aménagement, protection et gestion des espaces littoraux.*

#### **4. Nautisme et plaisance**

En matière de nautisme, les solutions à apporter doivent s'orienter vers une démocratisation de la pratique et une limitation de l'empreinte écologique des activités et des équipements. La recherche d'équipements moins consommateurs d'espaces et mieux intégrés au paysage doit être une priorité. L'utilisation des équipements portuaires doit être maximisée, les bateaux naviguant réellement doivent être favorisés. De nombreuses initiatives existent, il s'agit de capitaliser ces expériences et de les étendre à d'autres territoires. Mais de nouvelles réponses sont encore à inventer pour inscrire le nautisme dans une logique de développement durable :

- *Penser la gestion des ports de plaisance à l'échelle de bassins de navigation ;*
- *Promouvoir les croisières côtières autour de la Bretagne et favoriser une gestion des ports en réseau ;*
- *Optimiser la gestion des ports de plaisance en favorisant, lorsque cela est possible, le stockage à terre des bateaux, l'installation de ports à sec, les équipements légers et réversibles, la location, et en réduisant le nombre de « bateaux ventouses » ;*
- *Inciter les gestionnaires de ports à pratiquer une segmentation de clientèle afin de proposer des offres adaptées aux modes de pratiques ;*
- *Reconvertir certaines friches portuaires pour accueillir les bateaux de plaisance, dans une logique de réversibilité ;*
- *Bien mesurer la réalité des coûts et les faire supporter prioritairement par les utilisateurs ;*
- *Maîtriser les flux pour l'accès aux cales de mise à l'eau ;*
- *Développer de nouveaux produits nautiques plus respectueux de l'environnement et nécessitant moins d'espace ;*
- *Promouvoir la mise en place d'une filière de déconstruction des bateaux de plaisance ;*
- *Développer les sites de carénage propres et poursuivre les efforts de récupération et de traitement des eaux grises et des eaux noires ».*

Rappelons que la Bretagne compte 55 ports et 533 zones de mouillage.

Majoritairement composée de PME, contrairement aux grosses entreprises de Vendée, la filière nautique en Bretagne se porte assez bien, en dépit de la crise, grâce notamment à une grande capacité d'innovation et d'adaptation.

Les chiffres de la filière nautique sont encourageants avec plus de 750 millions d'euros de chiffre d'affaires, sur les 4 milliards que génère ce secteur pour la France entière.

On y trouve 4 000 emplois (40 500 pour toute la France). Comme on a pu le constater lors du dernier salon NAUTIC de Paris en décembre 2011, les chantiers locaux sont sur un vent porteur, à Concarneau notamment avec des entreprises comme Espace Vag, IDB Marine, Marée Haute ou encore à Loctudy Pichavant Yachting, à Pont-l'Abbé ACCF et particulièrement le Chantier STRUCTURES à Combrit, constructeur des POGO dont la réputation d'excellents bateaux de croisière et de course est largement répandue, le chiffre d'affaires annuel de cette Société s'élevant à 5.500.000 euros.

## **VIII. POLITIQUE PUBLIQUE ET SECTEUR MARITIME**

A la croisée des chemins, entre terre et mer, les collectivités territoriales sont les lieux d'échange et de convergence de tous les enjeux de territoire. Encore plus marqué du fait de la longueur de son trait de côte, du nombre d'îles et de son éloignement / proximité (ou proximité / éloignement) selon l'angle d'analyse, le Bretagne jouit d'avantages significatifs et paradoxalement fragiles.

Le cumul des obligations législative et réglementaires telles que la loi littorale, la réforme des collectivités territoriales, les objectifs européens (sur l'eau, etc...) impose un engagement fort des politiques publiques qu'elles soient portées par l'Etat, la région, le département ou les collectivités locales.

Alors que la Bretagne ancienne (avant le XIXème siècle) était maritime et de terroir, l'évolution de la société a orienté notre région vers le brassage social. Pendant la même période, elle tourne le dos à son patrimoine maritime. Le poids maritime de la Bretagne cesse d'être déterminant.

Dans ce contexte, et nous l'avons vu précédemment, les enjeux des activités halieutiques comme de la construction navale amène les décideurs à revoir leurs politiques publiques. Cette situation est d'autant plus sensible dans les périodes de contraintes économiques actuelles.

La recherche de solutions croisées est impérative. Elle permet d'adapter les gouvernances locales et les projets de territoires aux ressources locales (économiques, industrielle, sociales, etc.). Cette démarche donne du sens à l'organisation, fournit des scénarios cohérents pour accompagner les politiques publiques dans la prise en compte du secteur maritime.

Le secteur maritime ainsi repositionné, (collectivités, département, région) doit permettre aux décideurs locaux d'allier évolution et préservation. Evolution en tenant compte des recherches universitaires dans le secteur de la pêche, de la construction navale de pointe (civile, sportive et militaire), de l'énergie hydrolienne ou tout autres

secteurs de recherche innovants. Préservation en permettant à certains secteurs en souffrance (la construction navale par exemple) de maintenir les compétences sur le territoire surtout pendant les périodes de crise et quelque soit la compétition internationale.

La mise en relation des régions maritimes, par le biais de la CRPM, peut être en ce sens un levier de coordination afin de limiter, voir de temporiser, les effets « compétitions » des conséquences économiques de la crise, tout en préservant l'effet positif de la concurrence.

C'est dans ce sens que l'on doit aussi concevoir le lien entre mer et terre comme un champ de prospection maritime au service de l'enjeu de développement terrestre. Les politiques publiques sont en tout point acteurs, aides, appuis et soutiens du développement local. C'est cette dynamique qui alimente et préserve le service public à la française pour être aujourd'hui comme demain au service des entreprises et de ceux qui font le développement local, national et mondial.

Tout ceci ne pourra néanmoins avoir de sens que s'il y a prise de conscience et volonté nationale en se dotant (enfin ?) d'un ministère de la mer, garant du développement coordonné des régions maritimes et de l'interface complexe entre terre et mer.

Dans un autre domaine, les évolutions démographiques font peser sur les territoires côtiers et plus particulièrement sur la Bretagne de nouvelles contraintes auxquelles les politiques publiques doivent faire face, que ce soit pour l'aménagement du territoire, pour les offres de formation ou le développement économique.

La Bretagne doit pouvoir assurer demain l'afflux d'une population sédentaire, vieillissante sur une bande littorale d'environ 60 kilomètres. Le tourisme, comme nous l'avons évoqué, ne fait qu'amplifier ce phénomène. Au moment où l'Etat cherche à rationaliser et centraliser, la population peut être en droit de demander une prestation adaptée, de proximité, allant à l'encontre des orientations nationales. C'est à ce titre que l'on est en droit de se poser la question de l'intérêt d'appliquer aux collectivités la RGPL, sorte de RGPP (réforme générale des politiques publiques) appliquée aux collectivités locales sans tenir compte des évaluations en cours sur les réformes de l'Etat et des conséquences locales car, ne l'oublions pas, la France n'est, comme le dit Braudel qu'une composition de Frances.

Pour autant, cette vision ne doit pas altérer les démarches de dynamisme et de vigilance de nos collectivités, en lien étroit avec l'échelon national. Il convient plutôt de réfléchir aux méthodes partagées d'évaluation permettant aux politiques d'orienter les décisions de développement territorial afin de mettre en adéquation besoin et réalisation, orientations nationales et adaptations locales.

Les politiques publiques peuvent ainsi se traduire comme la gestion des paradoxes locaux et nationaux. Elles doivent s'adapter de façon permanente et avec souplesse au développement local et faire ce lien indispensable entre terre et mer. C'est ainsi que l'on peut se projeter et garantir le « vivre durable » sur un territoire respectueux et respecté.

Ceci est d'autant plus fort que l'identité et la culture de la Bretagne est marquée, connue et reconnue bien au-delà de nos frontières.

## **EN GUISE DE CONCLUSION**

# **SYNTHESE ET PROPOSITIONS**

**« La mer, la mer, toujours recommencée »**  
Paul Valéry, *Le cimetière marin*

### **1. La zone côtière bretonne**

Sept grands enjeux peuvent être identifiés. De nature et d'échelles différentes, tous portent en eux des aspects essentiels pour la concrétisation de cette ambition pour l'avenir de la zone côtière bretonne :

- 1° Valoriser pleinement les atouts maritimes de la Bretagne en développant une économie diversifiée et ancrée dans l'innovation et le développement durable.
- 2° Maîtriser l'urbanisation et favoriser la diversité sociale sur le littoral.
- 3° Préserver le patrimoine naturel et maintenir le potentiel écologique des espaces côtiers bretons.
- 4° Restaurer la qualité des masses d'eau côtière et réduire les pollutions sur le littoral.
- 5° Préserver et valoriser le patrimoine culturel maritime.
- 6° Anticiper et s'adapter aux effets du changement climatique sur la zone côtière.
- 7° Préserver le potentiel social, écologique et économique des îles bretonnes.

C'est pourquoi pleinement investie dans le domaine maritime, la Région Bretagne a pris l'initiative de lancer en 2007 l'élaboration d'une **Charte des espaces côtiers bretons**, avec tous les acteurs de la zone côtière. Cette **Charte** est devenue une référence nationale. C'est là une réflexion commune pour construire ensemble l'avenir de la zone côtière bretonne, c'est-à-dire une nouvelle dimension territoriale. La zone côtière est l'espace de rencontre entre la terre et la mer. Alors que le littoral véhicule implicitement une dimension linéaire et essentiellement terrestre, la gestion durable de la zone côtière implique à prendre en compte un espace élargi associant pleinement la mer et la terre, que l'on nomme zone côtière.

### **2. Le tourisme**

Parce que l'ambition du CRT (Centre régional du tourisme) est très clairement de rajeunir l'image de la Bretagne et lui donner la place qu'elle mérite à un niveau international pour le tourisme, le choix du slogan "Be Breizh !" pour lancer la nouvelle stratégie marketing du CRT est résolument volontaire, moderne, dynamique, impliquant et impactant, voire même audacieux... véritable reflet de l'identité bretonne !

En adoptant "Be Breizh !", le CRT veut créer une expression unique qui ne peut appartenir qu'à la Bretagne, ancrée dans son identité, pour se démarquer encore plus fortement et durablement des autres territoires. "Be Breizh !" répond au double objectif de rajeunir l'image et de mobiliser les Bretons.

### 3. Marque Bretagne

Première Région française à s'engager dans cette démarche nouvelle, la Bretagne a lancé sa marque de territoire, Marque Bretagne, en janvier 2011 ! Une marque à partager avec tous les acteurs des entreprises, des arts, de la recherche, de l'enseignement ou encore du sport qui souhaitent se référer au territoire breton et à ses valeurs sur la scène nationale et internationale.

### 4. La gestion politique de l'espace maritime

-La Bretagne comme première région maritime française en terme d'EMR (énergies marines renouvelables)

-Grenelle de la mer : copartage de la zone des 12 milles (voir annexe). Il s'agit de bien distinguer le fond, la colonne d'eau et la surface. Il faut faire coexister les pêcheurs, le nautisme, la ressource en sable et les énergies marines renouvelables. Car dans le cas des fermes éoliennes, il peut y avoir refus du propriétaire du terrain. On se bornera à évoquer pour mémoire la croissance exponentielle des conflits d'usages qui ne peuvent trouver de solution que dans une régulation partagée des espaces maritimes et littoraux. Une taxe s'imposerait alors. L'accord sur le partage des 12 milles exige un accord national et une nouvelle gouvernance.

Or un constat général s'impose ; nous ne sommes qu'au début de la prise en compte des problématiques liées à la mer et au littoral.

Il faut innover dans la gestion politique de l'espace maritime.

Il est important de changer l'expression si on veut tenir compte des 3 dimensions de la mer/domaine c'est à dire le fond, la colonne d'eau et la surface sur lesquels les compétences peuvent être différentes tant au sein de l'État qu'en envisageant une répartition partagée avec les collectivités locales – objet de cette proposition – si l'on veut promouvoir la valorisation des ressources et la protection des milieux maritimes en respectant l'identité du littoral et des professionnels de la mer.

La recherche d'une nouvelle gouvernance est donc une nouvelle priorité qui mérite des clarifications.

En effet, les enjeux des territoires littoraux s'imposent de plus en plus à cet espace maritime, tandis que l'impact des décisions prises sur l'usage de l'espace maritime impactent de plus en plus la gestion des espaces terrestres limitrophes : productions marines (pêche, aquaculture...), production d'énergies marines, concurrence des fonctions (défense, pêche, plaisance, agriculture, protection de l'environnement marin, extraction de sables, dépôts de dragage...) notamment...

En conclusion, une évolution majeure est attendue en matière de gouvernance de la mer et du littoral.

Mais pour de nombreuses filières économiques (construction navale), pour des raisons de transport routier et de logistique la Bretagne **ne peut être dissociée des**

**régions périphériques**, notamment la région des pays de Loire, indépendamment même de considérations historiques. Que l'on songe au Grand aéroport breton avec Nantes, ou au Grand port international breton avec Saint Nazaire, l'avenir de la Bretagne passe très certainement par **un rapprochement des capacités de ces deux régions**.

# Pièce jointe 1

## GRENELLE DE LA MER

### *Aménagement, protection et gestion des espaces littoraux*

#### **Loïc Le Meur, Maire de Ploemeur, Conseiller Général du Morbihan**

Lors des différentes réunions du COMOP 6, des difficultés sont apparues dans le traitement du sujet de la clarification des compétences Etat/Collectivités Locales afin de mieux intégrer la mer dans la planification (engagement 83) pour faciliter la mise en œuvre opérationnelle des outils de planification (engagement 72).

Un constat général s'impose ; nous ne sommes qu'au début de la prise en compte des problématiques liées à la mer et au littoral.

Il faut innover dans la gestion politique de l'espace maritime.

Il est important de changer l'expression si on veut tenir compte des 3 dimensions de la mer/domaine c'est à dire le fond, la colonne d'eau et la surface sur lesquels les compétences peuvent être différentes tant au sein de l'État qu'en envisageant une répartition partagée avec les collectivités locales – objet de cette proposition – si l'on veut promouvoir la valorisation des ressources et la protection des milieux maritimes en respectant l'identité du littoral et des professionnels de la mer.

La recherche d'une nouvelle gouvernance est donc une nouvelle priorité qui mérite des clarifications.

Actuellement s'enchevêtrent des documents de planification et des méthodes de gestion spécialisées sur telle ou telle préoccupation, de la politique de l'eau à la protection de la biodiversité en passant par l'aménagement du territoire et l'urbanisme à travers SDAGE, SCOT avec volet maritime, SAR, contrats de rade, contrats de baie, SMVM, DTA, SRADT, SRAL, parcs naturels marins, aires marines protégées et c.

Il peut s'y ajouter de nouvelles démarches comme la gestion intégrée de la zone côtière (**GIZC**) dont l'ambition de réunir les objectifs terre et mer dans une vision globale se heurte à la rigidité sectorielle des procédures spécialisées d'une part, et d'autre part à l'archaïsme de la répartition des compétences entre l'Etat et les collectivités territoriales sur la gestion de la mer.

Si personne ne conteste à l'Etat la responsabilité souveraine de défendre la frontière maritime et d'assurer sécurité et sûreté en mer, l'importance de cette prérogative ne doit pas occulter la légitimité des collectivités territoriales riveraines de la mer à développer, à l'heure de la décentralisation, une vision stratégique sur le devenir de leur territoire qui s'étend, en droit, jusqu'aux limites de la mer territoriale, comme

d'ailleurs l'a déjà souligné le Conseil d'Etat à travers plusieurs jurisprudences (Schwestof 1973, St Quay Portrieux 1981 notamment).

En effet, les enjeux des territoires littoraux s'imposent de plus en plus à cet espace maritime, tandis que l'impact des décisions prises sur l'usage de l'espace maritime impactent de plus en plus la gestion des espaces terrestres limitrophes : productions marines (pêche, aquaculture...), production d'énergies marines, concurrence des fonctions (défense, pêche, plaisance, agriculture, protection de l'environnement marin, extraction de sables, dépôts de dragage...) notamment...

Au surplus, la plupart des nouveaux usages de la mer et du littoral s'inscrivent dans la longue durée autant par le volume des investissements mobilisés que par les conséquences induites sur la qualité des milieux (algues ; qualité de l'eau ; gestion du trait de côte pollutions marines ; développement d'infrastructures et d'équipements off-shore ; équipements d'accueil à terre etc.)

On se bornera à évoquer pour mémoire la croissance exponentielle des conflits d'usages qui ne peuvent trouver de solution que dans une régulation partagée des espaces maritimes et littoraux.

Il est maintenant évident, et l'Union européenne le rappelait encore dernièrement par un appel à projet aux régions maritimes, que seule une planification stratégique arrêtée de manière concertée peut optimiser le bon usage des ressources de la mer dans une perspective de développement durable.

Or, en dépit de cette nouvelle exigence et en méconnaissance de la convention d'AARRHUS, les élus territoriaux ne sont guère partie prenante des décisions prises sur l'ensemble de l'espace maritime de leur territoire.

Aborder le sujet de la place des collectivités littorales sur le seul angle des redevances fiscales et du montage économique des projets n'est pas satisfaisant : c'est une vue tronquée de la problématique globale de l'avenir des littoraux et de la valorisation des ressources maritimes pour les riverains.

La participation à la réflexion, aux débats, à la décision des populations concernées par l'intermédiaire de leurs représentants élus doit être concrètement envisagée. Au demeurant les bouleversements induits tant par l'adaptation au changement climatique que par les innovations et par l'évolution des modes de vie et de production seraient d'autant mieux compris et les projets nouveaux mieux acceptés.

Il apparaît ainsi nécessaire de partager avec l'Etat la réflexion stratégique sur cet espace en mer, d'en apprécier ensemble les enjeux et donc d'introduire une co-gestion des décisions structurantes telle que par exemple l'implantation de structures off-shore.

Plusieurs figures de cette co-gestion peuvent être envisagées :

Cette compétence peut être conçue comme facultative, donc laissée à l'appréciation des collectivités littorales concernées par les projets implantés dans la bande des 12 miles, conformément aux dispositions du Livre Bleu portant stratégie nationale pour

la mer et les océans. Celles-ci prévoient expressément que les collectivités seront associées directement à l'élaboration des politiques publiques auxquels appartiennent de plein droit la réalisation de projets en mer.

Les collectivités littorales, selon les enjeux et l'importance des projets, pourraient recevoir une compétence partagée avec les représentants de l'Etat en mer tout en ayant la liberté d'en déléguer la mise en œuvre aux représentants des territoires jugés les plus pertinents pour en assumer la charge (intercommunalité conséquente, pays, métropole, département, région...).

Elles pourraient avoir une possibilité d'initiative sous réserve d'un avis conforme de l'Etat, et réciproquement, celui-ci garderait un pouvoir de proposition sous réserve d'un avis conforme des collectivités concernées, l'arbitrage et la régulation des cas difficiles pouvant bénéficier de l'intervention du conseil national du littoral appelé à devenir conseil national de la mer et du littoral au terme du premier projet de loi Grenelle...

L'exemple des sites de production d'énergie éolienne en mer est révélateur de l'insuffisante co-responsabilité actuelle. Des territoires, comme la Bretagne, ont besoin de cette ressource énergétique, ont développé une réflexion qui fait référence dans le domaine de l'énergie et pourtant ne peuvent peser clairement sur les décisions de l'Etat.

L'appel à projets annoncé par l'Etat envisagerait de limiter les candidatures aux porteurs de projets d'au moins 300 Mégawatts et ouvrirait l'approche à une tarification unique sur le territoire sans prendre en compte des prix de rachat différenciés selon les sites en fonction des difficultés techniques des lieux.

La fixation de ce genre de seuils ne devrait pas se faire sans une discussion approfondie avec les responsables des institutions locales quitte à ce que des solutions différentes adaptées aux différentes géographies et aux différentes priorités territoriales soient retenues.

Si cette tarification unique et un seuil haut de production étaient retenus en l'absence de réflexion et de décisions partagées, nous constaterions que bon nombre de projets, de filières régionales, ne verraient pas le jour alors qu'ils relèvent bien de priorités pour la population des territoires concernés.

En conclusion, une évolution majeure est attendue en matière de gouvernance de la mer et du littoral.

# Pièce jointe 2

## LA PÊCHE EN QUESTION(S)

Gwendal Rouillard – Député du Morbihan

Rencontre avec Mme Damanaki – Commissaire européenne à la Pêche  
Paris, 12 octobre 2011

### 1- Objectifs

Alimentation – nutrition des populations  
Développement économique et des territoires  
Gestion durable des ressources halieutiques et des milieux

### 2- Contexte

Discussions sur l'avenir de la Politique commune des pêches  
Négociations comme chaque fin d'année sur les TAC (quotas)  
Débat contradictoire sur la pêche de grands fonds et sa légitimité

### 3- Pêche de grands fonds : deux conceptions s'opposent

La conception « **Mettre fin à la pêche** »

Celle de certaines ONG et autres : retour à l'état originel des océans et des mers  
Ces acteurs militent notamment pour l'interdiction de la pêche au chalut  
Leurs attaques contre la pêche de grands fonds n'est qu'un début...

Notre conception d'une « **pêche durable et responsable** »

Volonté de concilier activités économiques, emploi, territoires et gestion durable des ressources.

Démarche d'expertise partagée entre professionnels de la pêche et scientifiques (cf Ifremer).

Faire reconnaître la diversité des pêcheries et des pratiques de pêche durable et responsable.

### 4- Chiffres clés sur la pêche au Pays de Lorient

300 entreprises de pêche

3000 emplois de l'amont à l'aval de la filière

Plusieurs partenariats avec les acteurs locaux, dont l'Université de Bretagne-Sud, le CCSTI...

Armement Scapêche (capitaux français) : 220 marins embarqués sur 17 bateaux, 25 personnes à terre

Tonnage : 14 000 T/an dont 5000 tonnes de poissons de grands fonds (sabre noir, grenadier...)

Pèse 20% de la criée de Lorient avec un chiffre d'affaires de 38 millions d'euros par an

## **5- Arguments en faveur du maintien de la pêche de grands fonds**

### **Les activités de pêche concernées sont viables économiquement... Sans aucune aide publique !**

- Depuis 2 ans notamment, les résultats de la Scapêche sont positifs
- La part du carburant est contenue à environ 20% du chiffre d'affaires
- Les salaires des marins sont jugés très attractifs par eux-mêmes

### **La pêche de grands fonds à des impacts écologiques maîtrisés**

- Cette pêche concerne seulement 10% des espaces maritimes au-delà de 400 mètres de profondeur
- Constat donc : 90% des espaces de plus de 400 mètres n'ont pas été impactés et ne doivent pas l'être
- Les captures accessoires non souhaitées représentent au plus 25% des captures totales, et non « *de 30 à 40% des prises moyennes mais parfois bien plus* » (Greenpeace)
- 90% des captures accessoires sont constituées d'une seule espèce, le mullet noir, considérée comme très abondante par les scientifiques. La Scapêche travaille à la valorisation de ce poisson très riche en eau.
- Pour les autres espèces, les prises accessoires sont très faibles, car le poisson capturé est adulte (lingue bleu, sabre noir) et aussi parce que les pêcheurs évitent les zones de concentration de petit poisson (grenadier), ou encore parce qu'ils ont agrandi leurs maillages pour être plus sélectifs.

## **6- La Scapêche « sort » cette semaine le « chalut économe »**

- Un outil amélioré : raccourci à 68 mètres au lieu de 72, mailles augmentées de 25% (de 60mm à 75mm, fibre synthétique qui remplace l'acier dans certaine portion.
- En clair, un chalut plus léger et plus fluide dans l'eau, qui demande moins de puissance pour être tracté, le moteur consomme donc moins.

## **7- Une démarche d'expertise partagée entre scientifiques et professionnels**

- La réglementation impose depuis 2003 l'embarquement d'observateurs scientifiques indépendants pour collecter des « données représentatives permettant d'évaluer et de gérer les stocks de poissons d'eau profonde », incluant de fait également un suivi de l'impact environnemental de l'activité.

- Pour répondre au besoin d'améliorer la qualité et la quantité des données servant à l'expertise scientifique, les pêcheurs français – dont la Scapêche – ont collecté des données de pêche, trait de chalut par trait de chalut, pour plus de 33 000 opérations de pêche à ce jour en cours d'études.

- Ces données sont transmises à l'Ifremer pour analyse et évaluations de l'état des stocks servant de base aux mesures de gestion de la pêcherie. Cette démarche est très prometteuse pour l'avenir des pêches maritimes dans leur ensemble.

## **8- La démarche de pêche responsable de la Scapêche**

- Depuis 2006, la Scapêche s'est engagée dans une démarche dite « de pêche responsable »
- Une pêche moderne doit intégrer les dimensions économique, social et écologique
- L'enjeu : développer une filière de pêche durable en France, en Europe et dans le monde.