
Le Conseil Régional peut-il agir contre le déséquilibre Est-Ouest qui se creuse en Bretagne ?

Il faut constater que, en la matière, c'est l'Etat central qui détient les budgets et qui prend les décisions

Or la montée en puissance du centralisme parisien, mise en œuvre par l'Etat depuis plusieurs décennies, continue de produire ses effets néfastes pour la Bretagne et, surtout pour sa partie occidentale

La Bretagne occidentale fait illusion du fait de son pouvoir d'attraction sur les vacanciers ou retraités aisés, générateur d'importantes difficultés à se loger pour les habitants, et de son modèle agro-alimentaire autrefois triomphant.

Mais, en réalité, sa population résidente baisse et vieillit, les jeunes partent faire leurs études supérieures à Rennes ou à Nantes, les centres économiques, décisionnels, industriels, migrent vers Rennes. Par ailleurs les activités phare de l'ouest breton, l'agriculture et la pêche, vivent une période mouvementée, faite de doutes et de remises en cause, et l'on ne voit pas arriver les nouvelles activités qui pourraient redonner un dynamisme à l'économie de ces territoires : il y a beaucoup à dire sur les difficultés du polder de Brest, initialement destiné à faire de Brest un pôle majeur des énergies marines renouvelables, équipement aujourd'hui très sous-employé.

On peut parler d'une tendance au déclin aux niveaux démographique, économique et des services publics, et d'une périphérisation croissante de l'ouest breton.

La localisation de la Bretagne occidentale à l'extrême ouest de l'Europe, ouvrant les portes de l'Atlantique Nord et de la Manche, pouvait laisser espérer un développement à la hauteur de ce potentiel maritime exceptionnel. Mais la réalité de la Bretagne occidentale d'aujourd'hui paraît bien en deçà de cette forte vocation maritime qui a pu s'épanouir à l'époque, bien lointaine, de la prospérité du commerce maritime breton. La réalité d'aujourd'hui est en effet toute autre, avec, par exemple, deux ports de commerce, Brest et Lorient, qui totalisent moins de 2% du trafic maritime national.

Les régions situées sur le contour du continent européen ont su trouver leur salut et ont pu s'épanouir quand elles se sont tournées résolument vers leur environnement maritime et vers les contrées situées de l'autre côté des mers et océans qui les bordent. De son côté, la Bretagne, fortement contrainte par les politiques imposées par Versailles puis Paris, et entraînée par sa partie orientale, moins naturellement tournée vers les océans que la partie occidentale, a du, au cours des derniers siècles, renoncer à toute ambition maritime et tourner le dos à son destin. Elle a du accepter de ne plus se tourner que vers son Est continental, et d'entrer dans une forte dépendance de Paris, avec des moyens de communication vers l'extérieur qui, aujourd'hui, se réduisent tristement à l'automobile et au semi-remorque. La Bretagne occidentale qui aurait pu avoir un destin à l'image de celui d'un Portugal, tête de pont vers l'océan, a du se résoudre à rester une péninsule périphérique, pénalisée par sa position excentrée et dépendante, à l'ouest des bassins rennais et nantais. Le désenclavement de la Bretagne occidentale est redevenu une priorité, mais on n'en prend pas le chemin comme le montrent les liaisons ferroviaires Rennes-Brest ou Rennes-Quimper, d'une durée anormalement supérieure à la liaison train Paris-Rennes, le retrait non compensé d'Air France des lignes Brest-Orly, l'absence de projet de développement maritime,....

Il suffit de s'intéresser au dossier du port de Brest. Plusieurs entités brestoises ont bataillé pour obtenir que Brest soit inscrit au réseau central du RTE-T européen, ce qui permettrait à ce port de bénéficier de financements européens et nationaux et de prendre place parmi les ports qui comptent en Europe. Brest présente un véritable potentiel, tant pour répondre aux besoins de liaisons avec l'Irlande et le Royaume Uni que pour contribuer à la mise en place d'une offre de cabotage sur l'ouest européen saturé par le trafic routier. Mais, si l'inscription au RTE-T a été obtenue de haute lutte, le projet risque de ne pas aboutir car il manque la volonté politique, notamment dans les ministères et à la SNCF, pour mettre en place l'indispensable offre de fret ferroviaire, actuellement absente entre Brest et Rennes.

Alors que les syndromes de la décennie actuelle frappent les territoires bretons, dérèglement climatique, inflation, paupérisation d'une partie importante de la population, montée du sentiment d'exclusion, raréfaction des dotations financières de l'Etat, crise démocratique, ... la partie occidentale de la Bretagne paraît plus touchée et plus fragile.

Et, si le déséquilibre Est-Ouest se fait sentir aujourd'hui, plus que dans les décennies précédentes, on ne peut actuellement compter, autant que dans les années 70-80, sur le dynamisme de la culture et de la langue bretonnes. Celles-ci constituaient, pour la Basse-Bretagne et ses forces vives, un ciment et une identité stimulante, véritables atouts face aux handicaps de cette périphérie imposée.

Le tableau peut paraître sombre, et non conforme au « tout va bien dans le meilleur des mondes » très en vogue chez nos politiques locaux et régionaux, mais il importe d'ouvrir les yeux.

Nul doute que seules la Bretagne, et une composante occidentale qu'il faudrait organiser, sont capables d'inverser cette tendance, à condition d'accepter de faire le constat de cette situation de déséquilibre et d'en rechercher les explications et les remèdes.

Une plus grande autonomie de la Région et une réelle capacité financière apparaissent indispensables pour que la Bretagne puisse faire face aux défis de ce début du 21ème siècle : transition écologique, mobilités décarbonées et transports publics, développement économique et territorial équilibré, souveraineté alimentaire, lien social et inclusion, logement accessible pour les bretons, souveraineté énergétique, culture bretonne rayonnante, vigueur démocratique,... et aussi lutte contre le déséquilibre Est-Ouest.

Le Rapport de 28 pages du Groupe de travail « Autonomie » produit par les élus régionaux présente un grand intérêt. Cependant le déséquilibre Est-Ouest et la question du développement maritime en sont absents. Espérons que l'on soit au départ d'une réflexion plus approfondie à laquelle il faudra absolument associer les citoyens et toutes les forces vives de Bretagne.

François ARBELLOT