

L'enquête géographique au service de la planification régionale : l'exemple breton

Louis Trotier

Volume 2, Number 2, 1957

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/020040ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/020040ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this note

Trotier, L. (1957). L'enquête géographique au service de la planification régionale : l'exemple breton. *Cahiers de géographie du Québec*, 2(2), 226–230. <https://doi.org/10.7202/020040ar>

souffle ou changé d'idée en cours de route. Une impression d'inachevé qui s'effacera peut-être quand l'édifice sera tout à fait terminé. Quoiqu'il advienne de nos impressions fugitives, Gilles Bélanger se révèle dans tous les cas, le plus urbaniste de nos architectes québécois.

Le *leitmotiv* premier d'une renaissance de l'architecture et de l'urbanisme, dans le Québec, devrait être la sauvegarde et la mise en valeur de la végétation originale, de la topographie des lieux et du paysage ambiant. Voilà une cause qui intéresse les géographes !

Jean CIMON

L'enquête géographique au service de la planification régionale : l'exemple breton ¹

On assiste en France, depuis quelques années, à un vaste effort de décentralisation industrielle. Cet effort a pour but de rétablir un sain équilibre économique entre les diverses régions françaises. Comme ce phénomène de déséquilibre causé par l'industrialisation n'est pas particulier à la France, mais se retrouve dans tous les pays, et dans le nôtre en particulier, nous avons pensé qu'il serait intéressant de parler ici d'un ouvrage marquant sur la planification d'une région peu développée, la Bretagne, écrit par un géographe breton, M. Michel Phlipponneau.

* * *

La Bretagne est un pays d'émigration : 700,000 personnes l'ont quittée depuis le début du siècle, dont 158,000 de 1946 à 1954. Aussi cherche-t-elle, pour résoudre ses problèmes démographiques et économiques, à favoriser la création d'industries nouvelles ; il semble en effet que le seul développement des industries existantes ne saurait suffire. Les responsables de l'économie bretonne s'intéressent donc depuis longtemps aux questions d'aménagement du territoire et de planification régionale. Ils ont mis au point une politique pour attirer des industries nouvelles et le gouvernement français a accordé des avantages aux industriels qui voudraient s'établir en Bretagne.

Le Comité d'étude et de liaison des intérêts bretons, plutôt que de laisser le soin à chaque centre de faire connaître lui-même les facteurs favorables à l'implantation d'industries nouvelles chez lui, ce qui aurait présenté de sérieux inconvénients, a plutôt chargé M. Phlipponneau d'élaborer un inventaire régional. Cet inventaire comprend deux parties : la première est consacrée à l'étude des conditions générales de l'industrialisation, la seconde reprend l'étude de ces conditions pour chacune des villes bretonnes, classées en cinq secteurs régionaux.

M. Phlipponneau pose d'abord le problème : pourquoi implanter de nouvelles usines en Bretagne ? Il répond aussitôt que si cette implantation est désirable pour la Bretagne, comme nous venons de le voir, elle peut être aussi très avantageuse pour des industriels étrangers à la région. Il faudra cependant que le choix de l'emplacement de la nouvelle usine soit judicieux. Ce choix peut être déterminé par une foule de facteurs, comme la présence de matières premières, l'existence d'un marché régional, ou simplement le désir de décentralisation d'une grande entreprise étrangère à la région.

Les chefs d'entreprise peuvent être intéressés par les possibilités d'utilisation de matières premières. Les produits minéraux, sauf l'uranium, n'offrent

¹ D'après Michel PHLIPPONNEAU, *Inventaire des possibilités d'implantations industrielles en Bretagne*. Comité d'étude et de liaison des intérêts bretons, Rennes, 1956. Préface de M. Émile ROCHE. 166 pp., 26 cm., graphiques, tableaux, illustrations, photos aériennes, cartes.

pas de grandes possibilités ; cependant il existe de gros débouchés pour certains matériaux de construction (ciment, chaux, briques) ainsi que pour la céramique, dans la fabrication desquels on peut utiliser les ressources abondantes en calcaire, sable et kaolin. Quant aux produits de la mer, l'utilisation des déchets de poisson et des algues pourrait être faite dans des industries de chimie organique. D'autres entreprises pourraient se spécialiser dans la production du poisson frais ; les conserveries éprouvent en effet des difficultés à l'heure actuelle. Parmi les produits du sol, le bois, les déchets de bois, la tourbe sont autant de produits qui abondent et pourraient être des matières premières, grâce à des conditions techniques favorables, pour plusieurs types d'industries (pâte à papier, carton, etc.). Si les produits alimentaires végétaux, céréales, légumes, pommes de terre, fruits, pourraient donner naissance à des biscuiteries, à des conserveries de légumes, à des usines de fabrication du cidre et de jus de fruits, à des confitureries, les produits animaux, à cause de l'importance de l'élevage, pourraient alimenter de nombreuses industries : laiteries, fromageries-beurreries, mais surtout industries utilisant la viande. L'auteur souligne enfin la possibilité d'importer facilement des matières premières, sinon des autres régions françaises, du moins de l'étranger, grâce aux excellents ports bretons.

M. Philipponneau analyse ensuite le marché breton, et conclut que son importance va s'accroître avec la modernisation des campagnes et le développement probable de l'industrialisation.

Plus que les débouchés extérieurs, en effet, les débouchés régionaux sont assez intéressants pour attirer certaines industries. Des industries implantées en Bretagne trouveraient des débouchés non seulement dans l'ensemble de la péninsule mais dans tout l'Ouest de la France, ce qui signifie un marché de plus de 6 millions de personnes. À cause de leur niveau de vie peu élevé, dans l'ensemble, le pouvoir d'achat de ces gens est évidemment plus faible que dans d'autres régions françaises ; mais l'auteur croit que l'évolution actuelle de l'agriculture et le développement de l'industrie modifieront cette situation. En fait, il y a des débouchés importants pour les industries d'équipement de toutes sortes, alors que le progrès de la construction assure des clients aux industries de la construction et de l'ameublement. Les débouchés pour les machines agricoles, pour les engrais et pour les produits animaux sont aussi très considérables. Il y a enfin place pour un groupe d'industries cherchant à satisfaire les besoins d'un autre marché, celui que constituent les 600,000 touristes qui passent leurs vacances d'été en Bretagne.

L'auteur nous assure que « si les ressources en matières premières et l'importance des débouchés régionaux peuvent déterminer l'implantation de nouvelles industries en Bretagne, c'est sa richesse en hommes qui constitue le plus puissant facteur de son industrialisation. Tous les types d'industries peuvent évidemment en bénéficier mais la présence de cet énorme réservoir de main-d'œuvre peut plus particulièrement attirer des établissements issus d'une décentralisation industrielle, ne recherchant spécialement ni matières premières locales, ni débouchés régionaux importants ». Les disponibilités actuelles et futures en main-d'œuvre rurale, aussi bien qu'en main-d'œuvre urbaine, sont considérables, comme en témoignent en particulier les chiffres élevés de l'émigration (moyenne annuelle de 17,500 de 1946 à 1954).

De plus les salaires moins élevés que dans les grandes agglomérations urbaines, les conditions sociales et politiques favorables sont d'autres éléments intéressants pour les chefs d'entreprises. Cependant les avantages qu'une industrie peut attendre de ces caractéristiques de la main-d'œuvre bretonne sont en partie annulés par le manque de qualification et de formation de celle-ci. M. Philipponneau croit que ces caractères défavorables constituent le plus sévère handicap au développement de l'industrie en Bretagne, et il insiste sur la néces-

sité d'assurer la formation et le logement de la main-d'œuvre. Cependant l'Enseignement technique se développe à pas de géants et les chefs d'entreprises actuels collaborent et sont tous satisfaits. Quant au problème du logement, il ne se pose aux industries que pour les cadres qui viendraient de l'extérieur.

L'auteur passe ensuite en revue les caractères généraux des conditions techniques des implantations industrielles. Les transports par mer ne peuvent être assurés par de gros cargos que dans les trois ports de Brest, Lorient et Douarnenez. Cependant la présence d'une foule de petits ports peut être intéressante pour un certain groupe d'industries, surtout celles qui ont des relations commerciales avec l'Angleterre et les pays de la mer du Nord. La présence de voies navigables peut intéresser certaines industries. Ce n'est pas là cependant un facteur important, non plus que le réseau ferroviaire. Les transports ferroviaires sont médiocres, lents et de faible densité, ce qui n'aidera évidemment pas l'industrialisation. Heureusement, le réseau routier bien organisé et le grand nombre d'entreprises de transports par route compensent pour ces déficiences des transports par chemin de fer. Les transports aériens sont nettement insuffisants. Cependant la région possède plusieurs aérodromes bien équipés, qui connaîtront un trafic plus important avec l'industrialisation de la région.

La Bretagne ne serait pas un bon choix pour des industries qui consommeraient de grandes quantités d'énergie. Cependant des industries légères n'éprouveraient aucune difficulté à s'approvisionner. Toutes les demandes d'électricité de la part de nouvelles industries pourraient être satisfaites, et il y a possibilités de développements importants. La fourniture du gaz est assurée dans la plupart des villes susceptibles d'accueillir de nouvelles industries. Les facilités d'approvisionnement en pétrole sont aussi très grandes, grâce à la proximité de la mer et à la raffinerie de Donges. Quant à la houille, s'il est difficile de la faire venir de Lorraine ou du Nord, il est possible de l'importer d'Allemagne ou de Belgique, surtout avec la nouvelle Commission européenne du charbon et de l'acier.

L'approvisionnement en eau est suffisant dans presque toutes les villes bretonnes, sauf pour des industries très grosses consommatrices. Enfin, des terrains bien situés, à prix raisonnable, aménagés ou pouvant l'être rapidement, sont généralement prévus dans les zones industrielles réservées dans les plans d'urbanisme. Les conditions varient évidemment d'une ville à l'autre. Aussi M. Phlipponneau nous présente-t-il, dans une deuxième partie, une étude régionale, après avoir terminé la première par un coup d'œil sur les avantages fiscaux et financiers qu'offre la Bretagne aux nouvelles industries.

L'auteur classe les villes bretonnes en cinq secteurs régionaux « dont, dit-il, les caractères géographiques particuliers sont susceptibles d'attirer différents types d'industries. » Voici ce qu'il écrit à propos de ces villes :

« Les villes de la Bretagne orientale sont les mieux placées pour accueillir des établissements industriels créés par décentralisation d'entreprises parisiennes, conservant des liens techniques étroits avec ces dernières, désirant bénéficier des services divers qu'assure une capitale régionale.

« Le long de la zone littorale, les centres urbains se localisent soit directement sur le front maritime, soit plus fréquemment au fond d'estuaires, sur le passage de la grande rocade routière et ferroviaire de l'Armor.

« Dans les villes du secteur septentrional, de Lamballe à Morlaix, les communications faciles, la présence de matières agricoles insuffisamment utilisées rendent possible l'implantation d'industries de divers types, mais ce secteur manque de ports en eau profonde.

« Le secteur occidental, de Brest à Douarnenez est gêné par sa situation excentrique, mais il est possible d'utiliser cette situation en attirant vers des ports excellents, une partie de l'intense trafic maritime qui longe la pointe du Finistère.

« Le secteur méridional, de Quimper à Vannes, connaît déjà un développement industriel relativement important, grâce à l'utilisation des produits du sol et de la mer ; d'autres industries du même type peuvent être créées, mais surtout la situation géographique est ici plus favorable à la création d'industries non « déterminées » et la zone industrielle du port de Lorient conviendrait admirablement à l'implantation d'industries liées au trafic maritime.

« La Bretagne centrale, mal desservie en moyens de communications, paraît plus difficile à industrialiser. L'importance de la production agricole, la présence d'une main-d'œuvre nombreuse et peu exigeante peuvent déterminer la création d'industries liées à l'agriculture et d'industries légères, pour lesquelles le problème des transports aurait peu d'importance. »

Nous n'entreprendrons pas de résumer plus longuement cette seconde partie qui est la plus considérable des deux. M. Phliponneau y repasse en effet non seulement les villes les plus importantes ou les mieux placées pour recevoir de nouvelles industries, mais aussi tous les petits centres qui ont manifesté qu'ils seraient intéressés à l'implantation d'industries chez eux. Qu'il suffise de dire que pour chacune de ces agglomérations l'auteur reprend l'étude de la structure de la population, de l'utilisation de matières premières, du marché, de la main-d'œuvre, des communications, de la situation et des conditions techniques précises d'implantations industrielles.

L'ouvrage comporte un très grand nombre de cartes, tant dans la première partie que dans la seconde. On trouve dans la première des cartes montrant divers types d'industries, la structure de la population, le chômage et la possibilité de recrutement de la main-d'œuvre, les zones de salaires, la structure syndicale, les établissements publics d'enseignement technique ou du deuxième degré, les ports de commerce, les voies navigables, les relations ferroviaires, les transports routiers, l'énergie électrique, la fourniture du gaz, le réseau bancaire. La deuxième partie abonde en plans de villes indiquant les fonctions des principaux quartiers (résidentielle, commerciale et industrielle) et les grandes voies de communication. L'auteur reproduit un grand nombre de photos aériennes, sur lesquelles il a inscrit les principales zones industrielles présentement aménagées pour l'industrie ou devant l'être dans le futur.

Cet inventaire de M. Phliponneau est un ouvrage remarquable de géographie appliquée. Il prouve de façon indiscutable que la formation géographique prépare éminemment bien à certaines recherches débouchant dans des applications bien concrètes. Ce rapport n'est pas de la littérature mais un inventaire précis et bien présenté, avec chiffres, cartes et plans à l'appui. Voilà un document que les chefs d'entreprises industrielles français consulteront sans doute avec grand intérêt.

Nous avons voulu présenter un résumé substantiel de ce travail, pas tellement pour faire connaître les problèmes de la Bretagne, mais surtout pour montrer comment les méthodes et les techniques propres au géographe peuvent être utilisées pour aborder des problèmes de planification.

Il serait souhaitable que des géographes canadiens se tournent vers cette nouvelle orientation à l'intérieur du champ de la géographie. Des inventaires comme celui-ci seraient extrêmement utiles pour le développement de l'industrie au Canada, et dans notre province en particulier. Il existe un peu partout chez nous des organismes de promotion industrielle (on vient d'en créer un à Québec l'an dernier). Les géographes pourraient certainement rendre de grands services dans ces organismes de planification en suivant l'exemple de M. Phliponneau.

Louis TROTIER

Le prochain Congrès de l'Acfas et la géographie

On nous a fait remarquer, et avec raison, que la section dite des sciences de l'homme n'était pas une nouvelle venue à l'Acfas. Pendant plus de quinze ans, au temps où M. Jacques Rousseau était secrétaire général, il y avait une section des sciences de l'homme qui s'appelait le plus souvent « sciences morales », et qui groupait tous les travaux relatifs aux sciences sociales et humaines. Certaines années, la section se nommait « histoire, géographie et sciences sociales » ou « ethnologie, géographie et sciences sociales ». La section des sciences de l'homme reprend donc vie.

La géographie, lors du prochain congrès qui sera tenu à Québec durant la première fin de semaine de novembre, aura sa propre section. Toutes les communications géographiques seront alors groupées et présentées séparément. Le comité exécutif de l'Acfas nous a demandé d'organiser cette section. Voici donc le premier avis officiel : préparez des communications d'intérêt géographique et nous vous invitons à les présenter en novembre prochain.

Pierre CAMU

Conférence internationale des professeurs de géographie à Grenoble

La III^e Conférence internationale des professeurs de géographie se tiendra à Grenoble du 25 au 31 août 1957. Plusieurs communications sont au programme ainsi qu'un bon nombre d'excursions. Les réunions d'études porteront sur *la géographie des montagnes, la glaciologie et les divers problèmes que pose l'enseignement de la géographie*. Parmi les excursions, nous notons la visite du célèbre Laboratoire dauphinois d'hydraulique (Neyrpic), de l'usine d'appareils électriques Merlin-Gérin et du barrage de Donzère, sur le Rhône. Les congressistes pourront ensuite participer à une excursion de deux jours dans les Alpes. Pour renseignements complémentaires, on est prié de s'adresser à Monsieur Paul Veyret, Institut de géographie alpine, 2, rue Très-Cloître, Grenoble (Isère). Monsieur Louis-Edmond Hamelin représentera l'Institut de géographie de l'université Laval à cette conférence.

Fernand GRENIER

Les géographes canadiens se réunissent à Ottawa

Le prochain congrès de l'Association canadienne des géographes se tiendra dans la ville d'Ottawa du 5 au 8 juin. Les congressistes seront reçus à la fois par l'université d'Ottawa et par la Division géographique du ministère des Mines et Relevés techniques. En plus des séances consacrées aux problèmes administratifs, plusieurs permettront la présentation des communications, groupées cette année autour d'un thème défini : géographie physique, aménagement du territoire, enseignement, etc. Il s'agit là d'une initiative heureuse. L'organisation matérielle du congrès a été confiée à M. T.-P. Jost, de l'université d'Ottawa, et à M. N.-L. Nicholson, de la Division géographique. On prévoit aussi des excursions et des visites dans les divers Services du gouvernement canadien.

Fernand GRENIER
