

La Bretagne a une image touristique forte, mais qui peut s'avérer fragile. Aussi, avec la pollution due au naufrage de l'Erika, le littoral breton a vu sa réactivité commerciale mise à l'épreuve. Cette entrée accélérée dans un nouveau modèle de développement touristique dominé par le marketing s'inscrit pourtant dans une évolution plus longue.

UNE NOUVELLE PHASE DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

Au début des années 1980, le littoral breton, qui est une destination touristique significative, n'est pas sorti du modèle de développement touristique de masse. Bien sûr la croissance des capacités d'accueil a eu lieu de façon quasi constante, mais moins importante et moins structurante que dans d'autres régions. La Bretagne est encore la terre d'élection d'un tourisme balnéaire familial, souvent modeste. Vingt ans plus tard, les mutations profondes du système touristique dictent la mise en place de nouvelles stratégies qui s'intègrent dans une restructuration générale vers une économie tertiaire. Par ailleurs, la revendication de qualité environnementale conduit à rechercher un développement durable et spatialement plus équilibré.

Le choix du développement touristique est d'autant plus difficile à formuler que certaines notions sont devenues plus floues. Il y a 20 ans le tourisme se définit comme un déplacement hors du lieu de résidence habituel à fin de loisir. La première mutation concerne le loisir, qui devient de plus en plus un produit ayant pour clientèle le touriste, le résident principal ou secondaire, le résident de la grande ville plus ou moins proche. La notion de déplacement change aussi, et ce qui s'inscrivait dans la sphère de la résidence peut être de plus en plus distant et reporté sur le lieu touristique. Enfin, la notion de résidence bouge, une population plus large juxtapose deux lieux de résidence, dans lesquelles elle reproduit sa vie et ses loisirs habituels.

Le terme de stratégie renvoie à un jeu d'acteurs et à la notion de système qui plaident aussi pour une acception large du tourisme par de multiples intervenants. On assiste

(*)- Résumé de thèse de doctorat soutenue sous la dir. de G. Baudelle, université Rennes II, 2000.

à la mise en place d'un nouveau modèle de développement touristique qui s'éloigne de plus en plus du modèle de tourisme de masse des Trente Glorieuses. Notre hypothèse de recherche est que cette mutation est une troisième mue du système touristique mis en place il y a deux siècles. Dans ce cas les avantages comparatifs qui avaient présidé à la mise en place du premier modèle et qui s'étaient dépréciés à l'occasion du second, peuvent donc être réévalués, les déséquilibres spatiaux pouvant évoluer. Une logique de sélectivité économique accrue entraîne-t-elle des localisations nouvelles avec des concentrations ou des dispersions accrues? L'importance croissante des centres émetteurs renforce-t-elle un déséquilibre est-ouest? La mise en place d'un nouveau modèle permet-elle un rééquilibrage du Nord par rapport au Sud? L'importance du phénomène touristique, sa prise en compte par des relais politiques plus larges, soit sous le mode coopératif, soit sous celui de la domination, une logique marketing appelant des images de marques fortes ne permettent-elles pas d'envisager des bassins ou destinations touristiques plus larges? Se dessinerait alors une autre structuration de l'espace littoral breton.

Tourisme de pays développé, en provenance des pays européens, le tourisme littoral breton, est concerné par l'accroissement de concurrence internationale, dû aussi au déclin démographique de ces économies et à leur vieillissement. Il est confronté à leur intégration plus ou moins chaotique dans un système mondialisé. Tourisme d'une population de plus en plus urbanisée, le tourisme littoral breton est accessible de façon différentielle, selon les modes de transport et leur évolution. La Bretagne accroît l'accessibilité de son littoral, déjà bonne par la route et la voie express, pour la métropole parisienne et avec une meilleure liaison à l'Europe du Nord. Elle peut encore espérer améliorer prochainement la rapidité de sa desserte littorale par voie ferroviaire. Elle est encore handicapée en matière de desserte aérienne intercontinentale, mais peut améliorer sa position de destination européenne par une nouvelle utilisation des aéroports de deuxième niveau. Sa liaison transmanche est vulnérable. Mais avec sa position péninsulaire et ses îles, elle dispose d'une ressource de croisières et d'excursions en bateau considérable.

A la démassification de la société due au changement dans le travail, s'ajoute la mutation des modèles familiaux

plus instables. Cette mobilité sociétale accrue laisse apparaître une place croissante réservée au court séjour, à la brève rupture de l'activité. La Bretagne littorale, positionnée : moyen bas de gamme de gamme, peut avoir à souffrir des tendances négatives qui affectent sa principale clientèle, tandis que le développement du hors saison connaît une contrainte climatique.

Dans ce contexte, le littoral breton enregistre pourtant un effet bénéfique d'image. La culture bretonne a été réinterprétée, et s'ancre dans la modernité et l'ouverture au monde. Cette image, qu'elle soit diffusée par le prisme du cinéma, des nouveaux guides et des nouvelles revues, reste fortement littorale, maritime, voire insulaire, enracinée dans sa culture maritime et proche de la nature. Mais c'est aussi dans l'agrément de la consommation de cette nature, que la Bretagne a une image fragile. L'aspect climatique, mais surtout les risques environnementaux et les dégradations paysagères doivent être sérieusement pris en compte. Le mitage de la campagne bretonne et l'hyper spécialisation agricole ont produit leurs effets pervers.

RECU L QUANTITATIF, HAUSSE QUALITATIVE

Un phénomène de conversion de la résidence secondaire en résidence principale est à l'œuvre sur le littoral breton, que ne compense pas généralement la construction neuve de résidences secondaires, qui reste cependant soutenue. La résidence de vacances est, soit la future maison de retraite, soit de plus en plus l'apanage d'une classe aisée, qui conserve les moyens d'une résidence secondaire en bord de mer. Dans ce cas, son utilisation assez modérée est en train de se fragmenter, du fait d'un phénomène de *zapping* en matière de vacances et du travail des femmes. Enfin, la proximité géographique, amène à une autre utilisation des week-ends pour les résidences secondaires et l'on voit que le marché local est souvent important. Le phénomène de résidence secondaire a aussi plus d'impact économique, le résident secondaire consomme plus sur place, et plus longtemps sur l'année, mais ses normes de consommation sont urbaines.

La stratégie des offreurs d'hébergement et des services marchands est dominée par une logique de rentabilité économique plus exigeante. On constate une baisse quantitative importante qui s'est accompagnée d'une amélioration qualitative. En matière d'hôtellerie la restructuration s'est traduite par une concentration de l'offre deux étoiles sur les

grandes stations, les villes et leurs proches banlieues, l'offre haut de gamme qui y est présente a pu sélectionner aussi des emplacements exceptionnels qui ont moins de centralité. Les impacts géographiques de la purge du bas de gamme doivent aussi s'interpréter en fonction de l'ancienneté du parc. On observe pour les campings ce même double mouvement. Un marché dont la norme basse devient le deux étoiles, soutenu par les campings municipaux, s'est réaffirmé à côté d'un marché quatre étoiles pour une clientèle européenne, qui comporte une proposition d'hébergement et d'animations variée, avec une qualité esthétique améliorée. Quantitativement la côte sud a payé le tribut de cette baisse. Les nouveaux modes d'hébergement qui sont profilés pour un milieu de gamme européen (résidences avec service hôtelier, meublés labellisés) peuvent privilégier la station importante, fût-elle côte nord. Tandis que les chambres d'hôtes peuvent occuper l'espace rétro littoral et celui laissé vacant par l'hôtellerie traditionnelle. En même temps un pan important de tourisme social disparaît.

La logique des acteurs publics est prise dans un balancement entre efficacité économique et rééquilibrage social ou spatial. Avec la décentralisation, elle a vu de nouveaux acteurs, Région et départements, prendre du poids, avec des actions souvent conjointes en matière d'investissement et moins coordonnées en matière de communication. Tandis que s'affirme une réelle possibilité d'autonomie de l'échelon municipal. Le résultat de ces actions est une bonne attractivité globale du littoral, où les espaces les plus atones ont pu jouer la carte de la résidence secondaire. Mais l'attractivité de la ville littorale, de sa banlieue et surtout de sa banlieue balnéaire, qui est une mutation de la station trop proche des villes est plus frappante. Tandis que se maintient l'attractivité de la station, quand elle est consistante et diversifiée. En examinant les marges de manœuvre financière des communes littorales et leur évolution, on retrouve bien une problématique de ville qui amortit le coût de sa centralité urbaine par une centralité touristique. Dans la mouvance urbaine, la banlieue littorale peut prendre le profil spécifique de banlieue balnéaire et conjuguer les coûts d'une station vieillissante et d'une nouvelle banlieue, mais elle peut se trouver dans une situation plus favorable et profiter d'effet d'adjacence. Enfin des stations importantes, en fonction de leur ancienneté, de leur position au regard d'un cycle d'investissement, se trouvent soit dans des positions d'effort soit de confort financier. Sur la côte sud, certaines stations sont dans un cercle vertueux d'investissement touristique avec un endettement important. Tandis que sur la côte nord, des stations

anciennes paient le prix du maintien ou de l'adaptation d'une centralité touristique.

L'INSCRIPTION DES STRATÉGIES DANS L'ESPACE

Les stratégies des différents acteurs s'inscrivent donc dans un cadre spatial nouveau, celui d'une destination touristique plus large, qui consolide la notion de côte, renvoie à des régions historiques bretonnes et ne peut ignorer le poids des villes. Les destinations ont toute une accessibilité multimodale plus ou moins performante. Elles disposent de capacités d'accueil diversifiées. Leurs équipements en loisirs urbains, mais aussi spécifiquement liés à la mer, se multiplient sur l'ensemble de la zone. Ils sont plus ou moins socialement distinctifs. Les destinations disposent d'une image forte, tirée par des hauts lieux naturels et culturels et souvent d'un fédérateur politique. La destination peut satisfaire les diverses demandes temporelles de mobilité et de sédentarité, promenade à la journée par différents moyens de transport, court séjour, étape d'un tour d'une croisière, secondes vacances, vacances principales.

A l'intérieur de cette destination une nouvelle typologie apparaît avec des unités touristiques urbaines, suburbaines, balnéaires qui peuvent jouer la spécialisation, la complémentarité mais aussi le positionnement concurrentiel. Entre la stratégie de ville et la stratégie de station nous avons vu la déspecialisation s'installer dans les banlieues balnéaires. La station ville joue l'urbanité et la panoplie complète de prestations permettant l'accueil d'une clientèle de masse, elle vise l'allongement de la saison qui permet d'amortir des investissements importants. La station île vise un retrait géographique une distinction sociale qui nécessite un investissement en équipements marqués socialement. Des arrières-pays s'esquissent souvent sur un axe fluvial, là où les villes relais existent. La ville centre ajoute à une centralité de service une centralité touristique plus basée sur le loisir quand la vocation touristique de la ville est récente, elle peut aussi jouer sur le tourisme culturel.

La typologie que nous avons dressée en distinguant neuf zones et en évaluant leur pertinence pourrait connaître une simplification dans le temps. Un certain rééquilibrage du Nord par rapport au Sud peut être aussi observé, il doit être combiné avec le poids croissant de l'Est, du à l'influence rennaise et nantaise. Ce qui avait favorisé le Sud dans un développement plus bas de gamme est corrigé nettement. Au nord les éléments d'une centralité touristique sont reviv-

fiés dans les stations importantes et des effets d'image les positionnent favorablement par rapport à une clientèle plus haut de gamme. Le centre émetteur rennais, l'avantage de distance conservé par rapport au grand centre parisien et à ceux de l'Europe du nord permettent de l'inscrire plus vite dans le loisir urbain et la nouvelle résidence de retraite. Tandis que l'ouest garde tous ses atouts, auprès des villes et comme destination de retrait ou de distance.

LA BRETAGNE LITTORALE DANS UN MODÈLE TOURISTIQUE DE L'OUEST

On peut remettre en perspective l'évolution du tourisme. On part d'un modèle du nord: le tourisme aristocratique d'origine britannique, avec l'invention des lieux touristiques et des espaces touristiques canoniques. Lui succède un modèle du sud, par ce que la démocratisation du tourisme pendant les trente glorieuses pour les pays développés, s'accompagne d'un mouvement estival massif vers la mer et le soleil. Ce qui se met en place est un modèle de l'ouest où la référence dominante est une middle class américaine. C'est un modèle plus marchand et libéral, où le congé est fragmenté, qui a besoin d'artificialisation et de ludique, d'une patrimonialisation élargie et d'une mise en scène du patrimoine. Ce modèle propose un loisir de classe moyenne qui est une consommation solvable, non un loisir gratuit. Il opère une segmentation de marché par le biais du prix. C'est un modèle qui comme le reste de l'économie se pense mondial. C'est à ce modèle dominant que la Bretagne doit acclimater ses spécificités.

La spécificité de la Bretagne touristique littorale, tient à la taille modeste de beaucoup de ses composantes et à une intensité du phénomène touristique moindre, à une certaine fidélité au modèle de tourisme familial et populaire, ce qui a ralenti des évolutions. Globalement comme son modèle agricole et son modèle industriel, le tourisme breton est fait d'un tissu de petites entités très dispersées. La stratégie de montée en gamme, la professionnalisation de ce secteur même si elle apparaît encore insuffisante, est enclenchée. C'est un choix de valeur ajouté, plus que de productivité. Et ce choix paraît plus juste, au vu des risques écologiques. Et par le biais du loisir urbain que facilite l'homogénéisation des modes de vie autour d'une norme urbaine, par le biais d'un usage de la résidence secondaire plus fréquent ou plus long, il y a aussi une appropriation locale du tourisme par les Bretons qui peut se réaffirmer.

Quelques références

- BAVOUX Jean-Jacques, *Les Littoraux français*, Paris, PUF, 1996, 125 p.
 - BRETEILLE Roger, *Le Tourisme vert*, Paris, PUF, 1996, 128 p.
 - CANEVET Corentin, *Le modèle agricole. Histoire et géographie d'une révolution alimentaire*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1993,
 - CAZES Georges, *Le Tourisme en France*, Paris, PUF, 1995 (1989), 125 p.
 - CLARY Daniel, *Le Tourisme dans l'espace français*, Paris, Masson, 1993, 358 p.
 - Commissariat général du Plan, *Réinventer les vacances. La nouvelle galaxie du tourisme* (rapport du groupe d'expert "Prospective de la demande touristique à l'horizon 2010" présidé par Jean Viard), Paris, La Documentation française, 1998, 335 p.
 - CORBIN Alain, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier, 1998, 411 p.
 - HOERNER Jean-Michel, *Introduction au géotourisme*, Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, 1993, 233 p.
 - KNAFOU Rémy (coord.), *Tourisme et loisirs, Atlas de France*, Volume VII, Paris, La Documentation française, Montpellier, 1997, 126 p.
 - LE RHUN Pierre-Yves (sous la direction de) *Géographie et aménagement de la Bretagne*, Morlaix, Ed. Skol Vreizh, 1994, 240 p.
 - LESCOAT Jacques, *La Bretagne ou l'environnement égaré. Essai sur l'organisation de l'espace en France à partir de l'exemple breton*, Spezet, Nature et Bretagne, 1996, 164 p.
 - MARCANDON Jacques, AUPHAN Étienne, BARRE, Alain CHESNAIS Michel, *Les transports. Géographie de la circulation dans le monde d'aujourd'hui*, Paris, Armand Colin, 1997, 215 p.
 - PERON Françoise, *Des îles et des hommes. L'insularité aujourd'hui*, Rennes, Ed. Ouest France, 1993, 286 p.
 - PERON Françoise, RIEUCAU Jean (sous la direction de) *La maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, 1966, 335 p.
 - PHILIPPONEAU Michel, *Le modèle industriel breton 1950-2000*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1993, 419 p.
 - Pierre PY, *Le tourisme: un phénomène économique*, Paris, La Documentation, 1986, 144 p.
 - RICHARD Nathalie, PALLIER Yveline (sous la direction de) *Cent ans de tourisme en Bretagne 1840-1940*, Rennes, Ed. Apogée, 1996, 150 p.
 - ROCH André, *Vacances en France de 1830 à nos jours*, Paris, Hachette, 1996, 279 p.
-