

maux, Touring-Club de France, Camping-Club de France, Tourisme et Travail, Scouts de France, etc...

Ne nous leurrions pas, une bataille est engagée : si le projet dit de Val-Thorens Val-Chavière parvient à franchir le dernier barrage qu'est le Conseil d'Etat, un principe aura été bafoué, qui empêche encore les partisans de la société de consommation (disons plutôt de la société de profit) de livrer la nature française tout entière à leurs appétits et à leurs intérêts.

Tombe le vallon de Polset, tombera bientôt tout le Parc de la Vanoise (un nouveau projet a déjà été porté à la connaissance du Conseil général), tombera aussitôt le récent Parc National des Pyrénées occidentales (deux projets de stations d'hiver à l'intérieur même du Parc sont déjà connues), tomberont tôt ou tard les Parcs naturels régionaux dont la France tente actuellement de se doter. »

Ajoutons que le projet Schnebelen a été adopté par le Conseil d'administration du Parc le 23 mai 1969 ; par un Conseil Interministériel le 26 septembre 1969 ; par un Comité restreint le 6 octobre 1969. Dès le lendemain 7 octobre, un Communiqué du Premier Ministre annonçait l'accord du Gouvernement pour « la mise à l'enquête de la rectification demandée des limites » du Parc.

Durant cette « enquête » les protecteurs de la Nature ne doivent pas demeurer inactifs. Déjà à l'instigation de la S.E.P.N.B. plus de 2.000 personnes ont signé des pétitions en faveur de l'intégrité du Parc National de la Vanoise. Nous vous invitons à intensifier cette action en réclamant à notre secrétariat des feuilles de pétitions et à les faire signer autour de vous (1).

Quant au Bureau de la S.E.P.N.B., il a pris l'initiative de reproduire le texte intégral de l'article de Philippe LEBRET et de l'envoyer, accompagné d'une lettre, à tous les députés et sénateurs de Bretagne et Cotentin, en leur demandant de prendre position.

Albert LUCAS.

MENACES SUR LE LITTORAL BRETON

On le sait, la construction s'étend comme une lèpre sur le littoral breton. Les espaces sauvages sont de plus en plus fréquemment défigurés par les villas des amateurs de solitude ou anéantis par des lotissements et des routes côtières. On le sait, mais aucune mesure d'intérêt public n'est prise par les Autorités. Bien au contraire, dans les zones « protégées » les dérogations succèdent aux dérogations. Le littoral breton est en passe de devenir une banlieue continue.

C'est sans doute la raison pour laquelle les promoteurs ont lancé en 1969 une offensive de grand style pour implanter des ports privés dans les ultimes sites encore disponibles de Bretagne.

Le projet de Pornic, évoqué dans le précédent numéro de « Penn ar Bed », en est un exemple caractéristique. Il n'est, hélas ! pas le seul. Les promoteurs n'ont aucune difficulté pour convaincre les municipalités visées. Leur argumentation est extrêmement simple :

1. Le marasme économique sévit en Bretagne.
2. Les aménagements proposés apporteront des emplois (pour quelques mois).
3. Il y aura relance du tourisme, donc réactivation de l'économie de la commune.

On oublie systématiquement, que l'activité économique de toutes les agglomérations côtières bretonnes est débordante pendant deux mois de l'année, même s'il n'y a pas de « port privé » ou de « marina » ; que l'existence d'installations portuaires n'empêchera pas l'inactivité économique de réapparaître pendant dix mois de l'année ; que ces installations qui prennent possession d'un espace libre et le dénaturent, demeurent comme un corps étranger vis-à-vis de l'agglomération existante, tandis que leur clientèle constitue un milieu fermé qui ne se mêle pas à la population du pays.

(1) Dans sa séance du 28 novembre 1969, le Conseil municipal de Saint-Brieuc a adopté une motion en faveur de l'intégrité du Parc National de la Vanoise.

La S.E.P.N.B. ne s'oppose pas, par principe, à tous les aménagements littoraux. Elle admet la nécessité du développement du tourisme et donc la mise en place de « structures d'accueil ». Elle réclame seulement une urbanisation équilibrée qui respecterait des secteurs naturels variés. C'est pourquoi, à maintes reprises, elle a demandé à participer bénévolement et à titre consultatif à l'élaboration des plans d'aménagement des zones littorales. Elle n'y a été que très partiellement associée et seulement dans le Finistère. Il va sans dire que ces plans officiels d'urbanisme ont très souvent fait fi de richesses naturelles. Mais ils sont eux-mêmes dépassés par les multiples initiatives d'organismes privés qui, au mépris des lois, ont déjà compromis la plupart des schémas de structure, par suite de leurs réalisations anarchiques.

Dans ces conditions, que peut faire la S.E.P.N.B., quand l'Administration elle-même est incapable d'enrayer le mal ? Nous le demandons à nos adhérents.

Albert LUCAS.

LE PORT DE PLAISANCE DE LA FORÊT-FOUESNANT

L'article sur le port de plaisance de La Forêt-Fouesnant (Finistère) rédigé par A. DUCHESNE dans « Le Courrier du Léon et du Tréguier » du 13 décembre 1969, est pour nous extrêmement instructif. Il établit avec précision la genèse d'un grand projet et met en évidence le rôle considérable des Sociétés d'économie mixte dans notre pays. En voici des extraits :

« UN PEU D'HISTOIRE

Au cours de 1962, une équipe d'habitants de La Forêt-Fouesnant a une préoccupation : créer sur la commune, une école de voile. Les bâtiments existaient, une ancienne colonie de vacances. Dans le feu de la discussion, on émit l'idée de barrer le fond de l'anse, de manière à avoir un plan d'eau permanent. Ce mot fit fortune.

La Caisse des Dépôts montra dès 1963 qu'elle s'intéressait au projet, elle commença à pratiquer des réserves foncières, une cinquantaine d'hectares sur le pourtour de la baie.

La D.D.E. établit aussitôt une première étude technique qui était alors relativement considérable. Un barrage était projeté au niveau du Cap Coz et de la plage de Kerleven, donnant ainsi un plan d'eau d'une surface de 150 hectares. A l'intérieur de celui-ci, un port de plaisance aurait été construit, impliquant par le fait même d'importantes opérations immobilières.

Il fallut déchanter. L'opération coûtait extrêmement chère. Elle impliquait une masse de remblais considérable pour faire les enrochements.

Le couperet du Plan de Stabilisation vint mettre un terme à cette étape. La Caisse des Dépôts ne fut plus à même de continuer ses réserves foncières, faute de crédits.

La Municipalité, sous la conduite de M. Henri LE REST, prit le relais pour avoir le soutien des pouvoirs publics.

LA CREATION DE LA S.A.T.F.I.

La commune obtint en 1966 une entrevue avec M. Olivier GUICHARD, alors délégué général à l'Aménagement du Territoire.

Devant M. ERIAU, préfet du Finistère, et M. André COLIN, président du Conseil Général, M. Olivier GUICHARD déclara que la condition *sine qua non* était la création d'un support juridique important. Il parla d'une Société d'Economie Mixte, sans en fixer l'ampleur. On voit déjà là les prémises de la future SATFI.

C'est finalement à ce projet que travaillèrent les édiles. Nous passerons par-dessus les détails. Il reste en tout cas que cette Société de réalisation entra dans le collimateur de tout le département du Finistère. Pour la créer, il fallait justifier plus de 500 millions d'A.F. par an de travaux sur une période de dix ans. Forcé fut donc de se concerter sur le nombre de wagons (et aussi leur identité et leur nature) à mettre derrière cette locomotive du Développement.

Dans l'intervalle, l'idée du port de plaisance était prise en compte par tous les habitants de La Forêt. En janvier 1967, dans une réunion mémorable (plus de 500 personnes pour une commune de 1.300 habitants), le projet était présenté publiquement. Il était constitué cinq commissions extra-municipales