

La Lande de Fréhel et sa nouvelle route ou l'histoire d'un scandale

par J.-C. LEFEUVRE

« Auparavant, il n'y avait pas de site parce que personne ne fréquentait ce sentier presque impraticable alors que désormais les touristes pourront emprunter aisément la nouvelle voie et contempler un magnifique paysage. Nous n'avons jamais voulu saccager le site au contraire. »

Ces propos tenus par M. HOURDIN, maire de Fréhel (1), situent bien le problème de la Conservation du patrimoine naturel en France et le niveau de compréhension que l'on rencontre auprès de certains maires qui ont la charge de préserver des sites d'intérêt public national voire international. Il faut reconnaître d'ailleurs que cette notion de sites souvent interprétée par les collectivités locales comme un moyen de focaliser l'attention du public sur ce qu'ils ont de bien dans leur commune, n'a souvent, hélas ! été que le prétexte justifiant la dégradation par des équipements plus ou moins lourds ou par des constructions qui font perdre, à ce que l'on voulait soit-disant mettre en valeur, tout son intérêt (que l'on pense à la Pointe du Raz, aux Rochers de Plougastel, à Crozon, aux Falaises de Plouha, etc...).

On aurait pu penser que M. le maire de Plévenon était conscient de l'intérêt que présentait pour sa commune, cette lande primitive littorale d'environ 400 hectares, considérée comme la plus grande mais aussi la plus intéressante de Bretagne et sans doute d'Europe pour plusieurs raisons :

— Elle présente une structure géomorphologique particulière due en grande partie à l'alternance de grès rose, de quartzite et de poudingue avec des filons de dolérites. Elle renferme en un espace restreint des aspects très divers : falaises verticales de grès rose, grotte marine, crête saillante, dépression marécageuse, coulées de solifluctions et dunes.

— L'alternance de crêtes et de dépressions rapprochées favorise la succession de différents faciès caractérisant la lande bre-

(1) Les landes de Fréhel sont situées sur l'ancienne commune de Plévenon. Cette commune a fusionné avec sa voisine Pléhérel pour devenir la commune de Fréhel. Monsieur HOURDIN, Maire de Fréhel est l'ancien Maire de Pléhérel. Le Maire de Plévenon est devenu son adjoint. Notons au passage que la nouvelle appellation des deux communes ne laisse planer aucun doute sur le fait que les habitants de ce secteur considère Fréhel comme un « focalisateur » pour touristes.

tonne et permettant ainsi une vue synthétique complète de cette formation végétale si particulière à notre région. Par ailleurs, cette intrication assure des possibilités d'hybridation entre les différents ajoncs et les bruyères avec une fréquence inhabituelle. Enfin, elle renferme des espèces rares en Bretagne.

— Elle abrite, grâce à ses falaises rocheuses, d'importantes colonies d'oiseaux marins rares, comme le Pétrel fulmar, la Mouette tridactyle (près du 1/3 des effectifs bretons), le Petit Pingouin et le Guillemot, ou plus communs mais représentés par des effectifs considérables (1/5^e des effectifs bretons de Cormorans huppés).

Nous étions persuadés que les habitants de la commune avaient compris que ce n'était pas l'intérêt géologique, ou botanique ou ornithologique de Fréhel, mais l'association des trois et, en particulier, de cette lande unique et d'un site de nidification remarquable qui faisait tout l'intérêt de cette micro-région. Comment ne pas l'être d'ailleurs quant à la suite de l'intervention, auprès de M. le Président PLÉVEN, de M. HEIM, Directeur du Muséum National d'Histoire Naturelle, membre de l'Académie des Sciences, faisant remarquer « *que des aménagements touristiques réalisés sans tenir compte de la nécessité de préserver ce site rare lui avait déjà porté de graves atteintes* » (route touristique (la première) dont le tracé a complètement détruit certains peuplements végétaux, terrains de camping, parcs à voitures dans les dunes, parcs à moutons, pâturage à bestiaux, droit de chasse créant de sérieuses perturbations dans la faune aviaire apeurée par le bruit des coups de feu), M. le maire de Plévenon (le même devenu adjoint du maire de Fréhel) convoquait son Conseil municipal le 3 avril 1960. Ensemble, ils constataient que le classement de la pointe du Cap Fréhel et l'inscription sur l'inventaire des sites des landes de Fréhel obtenue le 19 janvier 1943, étaient des structures insuffisantes et qu'il convenait d'exiger :

1^o) Le classement immédiat des parcelles cadastrales importantes de la lande de Fréhel, pratiquement la totalité de ce qui n'est pas encore classé ou qui se trouve seulement inscrit à l'inventaire des sites.

2^o) Limitation du camping et du stationnement des voitures aux environs immédiats des plages de Plévenon.

3^o) Interdiction d'allumer en dehors du terrain de camping agréé de la commune de Plévenon, tous feux, afin de réduire les risques d'incendies.

4^o) Interdiction de la chasse dans un rayon déterminé et son exercice sous certaines conditions dans d'autres secteurs.

5^o) Réglementation de pacage des bovidés et des ovidés.

6^o) *Protection et constitution organisée et surveillée d'une réserve naturelle zoologique et botanique.*

Seul, le quatrième point avait fait l'objet de discussions, ce qui avait incité le Préfet des Côtes-du-Nord à transmettre le dossier avec la recommandation suivante :

« L'arrêté de classement devrait prescrire que la chasse sera interdite sur toute l'étendue de la lande classée mais que, conformément aux dispositions de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture en date du 19 mars 1952, l'interdiction de chasse pourra être transformée en réserve de chasse. »

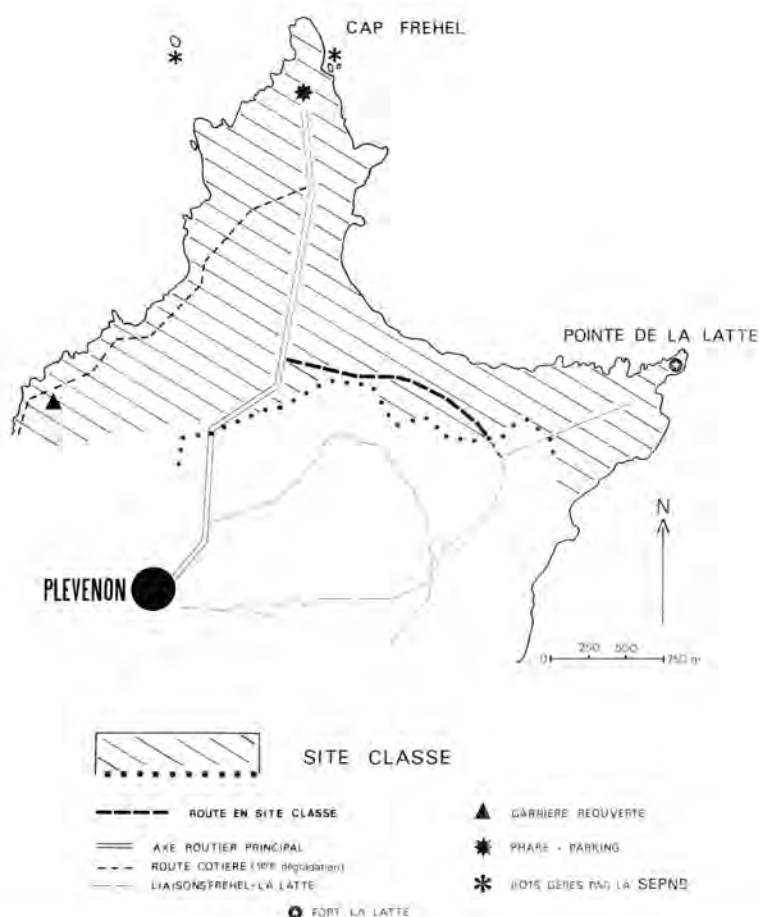
L'ensemble de ce programme approuvé par la municipalité avait été l'objet d'un accord unanime de la Commission des Sites des Côtes-du-Nord, qui « en conséquence, demandait de faire figurer dans l'arrêté de classement à intervenir, conformément aux dispositions de l'article 8^{bis} de la loi du 2 mai 1930 (et loi du 1^{er} juillet 1957, la complétant), *les prescriptions spéciales nécessaires à l'aménagement et à la conservation de la réserve naturelle formée par les landes et les falaises de Fréhel* ».

Nous savons que dès cette époque, le maire adjoint de la nouvelle commune de Fréhel a pu apprendre à connaître les lenteurs administratives puisque la délibération du Conseil municipal de 1960 n'a été reprise par la Commission départementale des Sites qu'en 1962 ; il a fallu attendre ensuite le 31 juillet 1964 pour que la section permanente donne son avis, puis le 25 octobre 1965 pour que la Commission supérieure des Sites se prononce. L'année 1966 a vu l'adhésion au classement du Ministère des Finances puis celui du Ministère de l'Équipement, ce qui permettait au Conseil d'État (service de l'Intérieur) de décréter le classement des landes du Cap Fréhel et des abords du Fort-la-Latte le 1^{er} juillet 1967, soit 7 ans après. Ce qui est anormal dans ce décret, c'est que malgré la demande de la municipalité et des Commissions compétentes, l'article 8^{bis} n'ait pas joué et que nulle part, on ait fait mention de l'avis du Ministère de l'Agriculture permettant le classement réel en réserve naturelle des dites landes. Peut-être, pouvons-nous penser que dès cette époque, des coups de téléphone Province-Paris prenaient le pas sur les décisions administratives prises par les instances compétentes (1).

Quoiqu'il en soit, grâce à la compréhension, en particulier, du Conseil général des Côtes-du-Nord, la lande allait prendre statut de réserve en plein accord avec la municipalité acceptant de toucher une subvention de 10 000 F annuelle pour cette opération qui se matérialisait par la pose de pancartes ne laissant aucun doute sur la volonté des collectivités locales. Par ailleurs, la Société pour l'Étude et la Protection de la Nature en Bretagne soumissionnait pour 9 ans auprès des Pouvoirs publics, le droit d'occuper (à titre essentiellement précaire !) « en vue de la protection d'une réserve naturelle », les îlots dit « l'Amas du Cap » et « la Fauconnière » appartenant au domaine public et non cadastré (la soumission a été renouvelée le 8 janvier 1974). La S.E.P.N.B. paie pour protéger les Oiseaux de Fréhel 20 F par an à la Recette locale des Impôts de Plancoët ! La somme n'est pas élevée mais il y a vraiment là une question de principe qui n'a jamais été abordée. Comment ose-t-on encore en 1975, demander à une Société de Protection de la Nature de payer pour protéger un bien public, de payer un garde pour assurer la protection, de trouver un conservateur (actuellement M. TRÉHEN, Directeur de la Station Biologique de Paimpont et habitant de Saint-Jacques, 22) et de payer des animateurs pour valoriser cette réserve.

M. A. LUCAS a tenté en 1970 d'aménager le Cap Fréhel en réserve éducative analogue à celle du Cap Sizun. Les sommes

(1) Pourtant Monsieur Yves SABOURET, ancien de l'équipe MESSMER, considéré dans le n° 356 de *Réalités* (Septembre 1975) comme ayant pu intervenir plusieurs fois directement à Paris pour « régler » « l'affaire de Fréhel », n'avait pas encore été métamorphosé en Breton, en Maire et en Conseiller général par la grâce des habitants de Saint-Cast et des environs ; il ne peut donc être incriminé dans ce court-circuitage préalable.



perçues à l'entrée auraient été réparties de la manière suivante : l'entretien de la réserve et le paiement des gardiens et des amateurs ; la redevance communale ; la redevance départementale dont le montant aurait pu servir à l'achat et à l'entretien de réserves naturelles intégrales ou à la protection de sites naturels d'un intérêt majeur comme le sillon de Talbert. Cette proposition n'a pas été suivie d'effet. Par ailleurs, il faut savoir qu'en 1971, le Groupe d'Etudes des Landes Armoricaïnes, formé de Pédologues, de Botanistes, de Zoologistes, de Géographes, de Sociologues et d'Economistes, est chargé par la Délégation Générale à la Recherche Scientifique et Technique « d'effectuer un Inventaire des landes bretonnes, d'analyser le fonctionnement de ces formations et de se prononcer sur leur utilisation potentielle », prenait la lande de Fréhel comme lande-témoin pour l'ensemble de la Bretagne. C'est sur cette lande que les méthodes d'études utilisées depuis lors, étaient mises au point et c'est à partir de cette référence qu'allaient être étudiées pendant plus de 4 ans toutes les autres landes bretonnes (landes de Paimpont et Coëtquidan, de Lanvaux, des Monts d'Arrée, etc.). Devenant un véritable laboratoire vivant, les landes de Fréhel devaient attirer

l'attention du Délégué pour la France du Projet International « Man and Biosphere » M.A.B., patronné par l'UNESCO. Il avait demandé la constitution d'un dossier permettant d'envisager le classement de cette zone en réserve dite de « biosphère », dans le cadre d'une opération internationale destinée à préserver de la dégradation des morceaux d'écosystèmes représentatifs pour les générations futures.

Voilà dans quel contexte a éclaté la lamentable histoire du Cap Fréhel. Celle-ci a débuté en 1974 par le dépôt d'un dossier de demandes de construction de route reliant Fort-la-Latte au Cap Fréhel. Le tracé proposé empiétant trop sur la lande, le Conseil Général des Côtes-du-Nord cohérant avec sa politique de protection de Fréhel se prononçait contre un tel projet considéré comme aberrant et trop cher (coût de l'opération : 1 280 000 F). Il était demandé à l'équipement d'effectuer une nouvelle étude pour le compte de la commune mais à la charge de celle-ci.

Le 20 mars 1975, le Conseil municipal, sous la présidence de M. HOURDIN et de son adjoint (le même qui, en 1960, demandait le classement et acceptait une subvention pour protéger la lande !) adopte dans les travaux à effectuer en priorité la jonction Fort-la-Latte-Cap Fréhel « rejetée par le Conseil Général et qui présente pour les habitants un caractère d'urgence. Cette jonction pourrait se faire selon le tracé joint qui a recueilli l'accord des propriétaires qui ont pu être contactés ». Devant cette décision anormale, un certain nombre d'habitants de la commune nous préviennent ainsi que l'Union Régionale Bretonne pour l'Environnement (U.R.B.E.). Nous alertons les services compétents.

Le Délégué régional à l'Environnement et la Conservation des Bâtiments de France interviennent auprès du Préfet des Côtes-du-Nord qui les rassure : « Aucun maire de mon département ne se permettrait d'aller à l'encontre des décisions que nous avons prises en commun avec le Conseil Général ». Les rumeurs continuant à circuler, la Conservation des Bâtiments de France téléphone à M. le maire de Fréhel et lui envoie une lettre le 14 avril lui précisant les limites du site classé et rappelant les prescriptions de la loi du 2 mai 1930 : pas de modification à l'état des lieux sans l'accord du Ministre. Le 24 avril, les travaux débutent et se poursuivent malgré l'intervention du Sous-Préfet et des gendarmes. Convoqué par le Préfet, le maire accepte dans la soirée d'arrêter les travaux. Le lendemain, malgré la promesse faite, les travaux reprennent : un peu plus de 1 km de lande sur 8 à 10 m de large sont passés au bulldozer et au rouleau compresseur. Il faut remarquer que les travaux ont commencé à l'Ouest dans la lande en plein site classé et non pas dans la partie Est (prairie et terre cultivées), ce qui prouve si besoin était, une volonté délibérée de provoquer l'irréparable et de pratiquer une politique du fait accompli.

Le 26 avril, le Groupe d'Etudes et de Protection de la Nature de Saint-Brieuc proteste sur la lande et se heurte aux cultivateurs venus soutenir le maire.

Le 2 mai, au cours d'une réunion à la Préfecture avec les différents services administratifs, le maire accepte de rentrer dans la légalité. Cette nouvelle promesse sera tenue comme la première puisqu'à la mi-mai, les travaux reprennent de plus belle mais cette fois avec 4-5 engins ; l'empierrement de la route est

effectué à l'aide, d'abord de la réouverture d'une carrière dite communale située dans le site classé, mais comme celle-ci est trop loin on ouvre une carrière à proximité de la route dans le site classé. Pendant ce temps, à l'échelon national, les services compétents du Ministère de la Qualité de la Vie nous assurent qu'ils iront jusqu'au bout et qu'ils vont demander une sanction exemplaire à l'égard du maire. Puis, brusquement, plus rien si ce n'est une convocation le 28 mai pour une réunion à la Commission départementale des Sites où on m'a demandé d'exposer l'intérêt présenté par les landes de Fréhel. J'apprends que tous les services administratifs représentés sont contre la route et semblent catastrophés par ce qui vient de se passer. Mais, parallèlement, j'apprends que la Commission a à se prononcer sur l'ouverture provisoire de la voie : « ... M. le Ministre de la Qualité de la Vie ayant spécialement autorisé l'ouverture de cette route sous les réserves suivantes : — que la voie soit effectuée sans terrassement ni assainissement permanent ; — qu'elle soit goudronnée légèrement (*sic*). »

Le Préfet rappelle alors que la solution retenue est provisoire et qu'un autre projet de liaison Fort-la-Latte-Cap Fréhel est à l'étude. Par ailleurs, le Conseil municipal de Fréhel s'engage à faire détruire cette route dès qu'une autre voie aura été réalisée (ensemble de faits confirmés le 21 juillet 1975 par une lettre du Préfet à M^{me} BORDE, Secrétaire de l'U.R.B.E. Le Conseil municipal s'est effectivement engagé par la suite à détruire la route ! *sic*). Devant la gravité des faits qui remettent complètement en cause :

- la politique du Tiers-Sauvage définie à Pontivy par l'ensemble des Conseillers généraux des 4 départements bretons,
- la mise en place d'un Conservatoire du littoral,
- un schéma d'aménagement du littoral breton quel qu'il soit,
- toute décision administrative (Christian CRESSARD dans *Ouest-France* : « *Reste bien sur le camouflet que le maire donne à l'administration en enfreignant délibérément ses arrêtés !* »),

le Délégué régional à l'Environnement et le Conservateur des Bâtiments de France, dans des interventions remarquables, ont clairement défini pourquoi ils étaient contre une telle solution provisoire et pourquoi malgré l'attitude de leur Ministre de tutelle, il convenait de prendre des décisions exemplaires dont la première était l'interdiction de mise en service de la route. Devant cette attitude courageuse mais logique, et en fonction des dires des autres administrations concernées, malgré les interventions de M. SABOURET tentant une fois de plus de mélanger le problème de la réserve ornithologique et de la réserve lande (attitude soigneusement entretenue dans la presse : *les risques d'accident sur cette petite route (l'ancienne) sont, il faut bien le reconnaître nettement, plus importants que les risques de gêne pour les Oiseaux sur la nouvelle route. Et la défense de l'espèce humaine est aussi respectable que la défense de leur nature.* Christian CRESSARD, *Ouest-France*), nous sommes partis confiants. Hélas ! c'était ne pas tenir compte des pressions exercées préalablement à la réunion, ce qui fait que la Commission a émis un avis favorable à la solution de « route provisoire » (6 voix contre 5), clôturant administrativement par un acte illogique une affaire aussi dramatique que lourde de conséquences pour l'ave-

Fréhel :
a charge des Chouans (5)
la goudron

Des individus pleins de jactance... des nus-produits d'une civilisation citadine ont l'outrecuidance ne connaît plus de bornes... etc. Pour qui ces aménités ? Pour des écologistes et les défenseurs de la nature, de la part de Joseph Hourdin, maire de Fréhel, dans son hebdomadaire communal *L'Unité de Fréhel* du 2 mai 1975. Et comme Joseph Hourdin taquine les nœuds en rude gaillard, il les fustige d'un premier trait : « Aujourd'hui ils s'agitent comme des moucheron englués dans une souce de vache ». Et toc. On négligera le fait que la logique de cette image puissante désigne implicitement la commune sous les aspects lourdement parfumés.

Ce serait plutôt la poudre de la révolte frêhelaise le Cap Fréhel. La route doit passer dans la lande, n'en déplaise au Conseil général, à l'administration et aux associations de protection de la nature. A l'origine de ce conflit, les touristes bien sûr : les estivants qui ne pensent qu'à faire trempette quand les bûes n'attendent plus, qui klaxonnent à tue-tête derrière les moissonneuses-batteuses apeurées. En effet, pour effectuer les cinq kilomètres qui séparent le Cap Fréhel et sa réserve d'oiseaux du Fort de la Laitte, deux sites parmi les plus visités de Bretagne, mille voitures empruntent chaque jour une vieille route, étroite et sinueuse : le croisement y est difficile, voire dangereux s'il s'agit de cars ou de machines agricoles. Depuis de nombreuses années, la tranquillité des riverains et la sécurité des usagers n'étaient plus assurées. Et pourtant les services de l'Equipe n'en se décident pas à remodeler un tracé.

Le maire de Fréhel, Joseph Hourdin, régulièrement élu depuis trente ans, efficace et autoritaire, se fatigue des errements des services officiels et propose au Conseil général des Côtes-du-Nord, en automne 74, un projet estimé par l'équipement à 1 280 000 francs. La subvention lui est refusée et le projet déclaré aberrant : trop cher d'abord, mais surtout les 1 780 mètres de la route passent, sur plus de la moitié du parcours, au travers de la lande de Fréhel : site classé en raison de son intérêt biologique et botanique. Tout aménagement y est donc interdit sans l'autorisation du ministère de la Qualité de la vie. Le département demande une nouvelle étude mais ne la paye pas. Le 20 mars 1975, le Conseil municipal, unanime, adopte le principe de la construction de cette route. Financée sur le budget de la commune : Fréhel, seul, devra aller plus vite et faire moins cher. Les études sont menées bon train : quelques heures seulement pour modifier légèrement le projet initial. Afin d'éviter le prix et l'attente des expropriations, la route empruntera le territoire communal, c'est-à-dire la lande.

Informée de cette résolution, l'inspection des sites de Rennes rappelle au maire les termes de la loi Néannoins, le 24 avril, les bulldozers commencent leur office. Le sous-préfet, alerté par les services de l'environnement, intervient et obtient du maire la promesse d'interrompre les travaux. Mais le sonotone de M. Hourdin, sourd à ses heures, n'a pas dû fonctionner. Le lendemain, les bulldozers ont fait le nombre a doublé, continuent de balayer la lande.

Les bulldozers tracent depuis hier une route illégale à travers une réserve naturelle au Cap Fréhel (Côtes-du-Nord)

Un maire des Côtes-du-Nord a fait démarquer hier les bulldozers qui doivent tracer une nouvelle route au milieu de la réserve d'oiseaux du Cap Fréhel, malgré l'opposition de la préfecture qui avait retenu un tracé différent épargnant la réserve. Aujourd'hui le Groupe

commune font partie du site classé et consacré à la réserve naturelle gérée par la Société pour l'étude et la protection de la Nature en Bretagne.

Il y a une quinzaine de jours environ, le préfet des Côtes-du-Nord a donc étudié ce problème

nature n'admettent pas qu'on les mette ainsi devant le fait accompli. Cet après-midi, ils organisent cette manifestation à 15 h au Cap Fréhel et hier soir les responsables de la S.E.P.N.B. affirmaient « nous irons jusqu'au bout ».

Cap Fréhel : heurts sur la lande pour une route contestée

DINAN. — Quelques coups ont été échangés samedi sur la lande de Fréhel, dans les Côtes-du-Nord : bien que des tracteurs aient été placés sur les voies d'accès, quelque deux à trois cents manifestants, appartenant pour la plupart à des mouvements de protection de la nature, ont tenu sur les lieux, pendant deux heures. Un projet de route oppose, en effet, le conseil municipal de Fréhel et en particulier son maire, M. Joseph Hourdin, à l'autorité de tutelle et

à divers organismes (voir « O.F. » des 26 et 27 avril) qui se sont donnés pour mission la défense de la nature et des sites, notamment l'Association pour l'étude et la protection de la nature et l'Union régionale pour l'environnement breton. C'est pourquoi ces organismes avaient invité leurs adhérents à se rassembler samedi après-midi sur la lande de Fréhel pour manifester leur désaccord à l'ouverture de cette route.

Le maire : « La population locale est d'accord »

dernière session, le conseil général des Côtes-du-Nord avait rejeté le tracé proposé par le conseil de

une subvention de 10 000 F par an au titre de dommages pour des pertes de recettes. De son côté, la

Bretagne

LA ROUTE DU CAP FRÉHEL Le maire a fait reprendre les travaux

Depuis le début de la semaine, les travaux de construction de la route du Cap Fréhel au Fort de la Laitte, à travers la lande, ont repris, sans se soucier des protestations des défenseurs de la nature, sans se soucier de l'arrêté préfectoral du 1^{er} juillet 1967 qui classe le site de Fréhel. M. Hourdin, maire, a décidé de terminer cette route pour le 1^{er} juillet.

Commencés en avril, les travaux avaient été suspendus sur l'intervention du préfet des Côtes-du-Nord. On pensait que le maire allait céder à l'administration et attendre qu'on lui propose un nouveau tracé pour solliciter une aide du Conseil général qui l'avait reportée lors de la session d'hiver en raison de l'avis défavorable du député régional à l'Environnement. Mais, fort du soutien que lui apporte la population de Fréhel, M. Hour-

din a donné l'ordre aux entrepreneurs de poursuivre les travaux.

Quand on va sur les lieux on est bien obligé de constater que cette route n'endommage pas le site. Elle court tout droit à partir de la voie du Cap à Plévenon jusqu'au Fort de la Laitte et si elle passe à quelque 300 à 400 m de la côte, au fond de l'anse des Sévignes, on ne voit pas le bord de la falaise de la route et inversement, du Cap Fréhel on ne voit pas plus cette route où pourtant les engins font actuellement un gros usage de poussière.

Bien sûr, quatre des six-cents hectares de la zone protégée sont écornés à cet endroit, mais les rochers où nichent les oiseaux sont très éloignés et les véhicules qui passeront ne les gêneront guère.

Par contre, pour les habitants, de la petite route sinueuse qui va de Plévenon au Fort de la Laitte et

où passaient en saison, 900 véhicules par jour, ce sera un gros soulagement.

Les risques d'accidents sur cette petite route sont, il faut bien le reconnaître, nettement plus importants que les risques de gêne pour les oiseaux sur la nouvelle route. Et la défense de l'espèce humaine est aussi respectable que la défense de leur nature.

Reste bien sûr, le camouflet que le maire donne à l'administration en enfreignant délibérément ses arrêtés. Quand on sait que le conseiller général, M. Sabourat, et toute la population, soutiennent M. Hourdin, on ne peut s'empêcher de sourire et de penser qu'en démocratie il peut arriver que l'administration soit prise à contre-pied par les élus, faute d'avoir su à temps regarder la réalité en face.

Christian CRESSARD.

BEAUCOUP DE BRUIT AUTOUR D'UNE ROUTE

Des individus pleins de jactance, qui n'ont d'importance que celle qu'ils veulent bien leur accorder les journaux, ont cru bon de venir parader samedi dernier au Cap Fréhel pour protester contre la construction d'une route qui, paraît-il, troublerait l'amour qu'ils portent à dame Nature.

Même pour eux, il, les habitants ne sont chargés de leur rabattre le caquet, fort pénible, ils ont dû regagner leurs pénates sans avoir vu l'objet de leur courroux.

Aujourd'hui ils s'agitent encore comme des moucheron englués dans une boue de vache.

Mais je pense que personne ne se fait d'illusions. Les "sauvages" de FRÉHEL, qui ne vont pas à Saint-Erieux, ni à Rennes, ni ailleurs, essayer d'imposer leur point de vue à une municipalité quelconque, n'ont pas le droit de laisser coloniser par certains nus-produits d'une civilisation citadine dont l'outrecuidance ne connaît plus de bornes. Ils sauront le prouver aussi souvent qu'il le faudra.

A bon entendre, Salut !

Le Maire de FRÉHEL : J. Hourdin

EXTRAITS DE PRESSE : (1) Ouest-France du 26-27 avril 1975 ; (2) Ouest-France du 28 avril 1975 ; (3) Ouest-France du 7-8 juin 1975 ; (4) Vent de Fréhel, Bulletin municipal du 2 mai 1975 ; (5) "Réalités" - n° 356 - septembre 1975.

nir d'une politique saine de l'environnement breton. M. GILLES, de Collinée, doit regretter fortement, lui qui a été condamné à 1 mois de prison ferme pour dégradation du milieu naturel (pollution de la Rance), de n'avoir pas été soutenu par M. SABOURET, ancien de l'équipe de M. MESSMER, ou par d'autres. En effet, le hiatus entre la volonté des services compétents du Ministère d'agir d'une manière exemplaire et les décisions du Ministre ne peuvent s'expliquer que par des interventions directes au niveau le plus élevé, c'est-à-dire auprès du Chef de Cabinet de M. JARROT, Breton d'origine, pour qui, une telle affaire malgré les conséquences évoquées ci-dessus ne méritait pas qu'on s'y attache car « *il n'y avait pas de quoi fouetter un chat* » (il faut savoir que depuis, M. le Chef de Cabinet est devenu Préfet des Côtes-du-Nord). Nous préférons toutefois cette hypothèse émise par la revue *Réalités*, dans son numéro 356, à celle avancée par ce même journal : « *Volonté de ménager les 2 100 électeurs de Fréhel dans une circonscription qui est passée de peu aux Socialistes en 1973 ?* » La braderie des milieux naturels les plus grandioses de Bretagne (HEIM) pour la récupération de quelques voix est une image trop odieuse pour qu'on s'y attarde. Il est difficile de s'y retrouver dans toutes les contradictions que l'on peut retrouver dans cette affaire :

— demande de classement et de mise en réserve de la lande de Fréhel par le maire de Plévenon (M. HOURDIN) en 1960 et dégradation par la volonté d'un Conseil municipal dont il est l'un des dirigeants en 1975 ;

— demande de subvention pour maintenir la lande en état et demande de subvention pour construire une route dans la lande ;

— défense du projet de mise en réserve de la lande par M. le Président PLÉVEN et défense de la route par son suppléant aux élections législatives, M. Yves SABOURET ;

— rejet du projet de route par le Conseil Général et soutien après cette décision de la construction de cette route par un Conseiller général (M. Yves SABOURET, *Ouest-France* du 28-4-75 : *j'approuve le principe de cette route et son tracé...*) ;

— opposition des administrations concernées et décision inverse du pouvoir central.

Nul ne conteste que le problème du trafic entre Fort-la-Latte et le Cap Fréhel était devenu crucial et devait être résolu. Nul ne conteste pour les habitants et, en particulier, pour les agriculteurs situés en pleine région touristique, le droit à une existence normale surtout au moment crucial de la récolte. Nul ne conteste non plus le droit, pour un maire, qui a des urgences à régler, d'être excédé par des lenteurs administratives dont nous avons donné un exemple ci-dessus.

Ce que nous contestons c'est l'ensemble de faits suivants :

1^o) La violation d'un site classé et sa dégradation en pleine illégalité (car même si la Commission des Sites des Côtes-du-Nord et le Ministre ont pris la décision de légaliser la chose en votant pour une mise en service provisoire de la route, ils l'ont fait après la dégradation préalable du site).

2^o) Cette violation de la loi est d'autant plus impardonnable qu'elle a été effectuée *en pleine connaissance de cause*.

3°) La route n'est pas seule en cause car l'ouverture d'une carrière est également régie par la loi, ce qui constitue une deuxième infraction.

4°) Par-delà le flagrant délit et les deux infractions à la législation constatés par huissier, il y a la remise en cause de toute la politique du littoral clairement définie par les Collectivités locales à Pontivy.

Nous passerons sous silence les promesses non tenues (chacun se fait une opinion particulière de l'honneur). Nous passerons sous silence le détournement de fonds (car nous ne pouvons nous empêcher de penser que la subvention du Conseil Général destinée à protéger la lande ait servi à aider à la dégrader). Nous passerons sous silence la question des journalistes : « Qui paiera ? ».

Mais ce que nous voulons dire en terminant, c'est qu'il n'est pas possible de laisser l'anarchie s'installer dans notre région. Il est impensable que notre génération qui est déjà responsable de la mutilation la plus intense qu'ait subie la Bretagne depuis des siècles, continue dans cette voie et ouvre la route (encore une) pour les générations futures à la construction d'une Bretagne répulsive dans laquelle nous-même ne voudrions vivre.

Voilà pourquoi M. Jean HULAUD, Huissier de Justice, dressait le 21 mai 1975 à la demande de la S.E.P.N.B. un procès-verbal de constat mettant en évidence les diverses dégradations occasionnées à la lande de Fréhel.

Voilà pourquoi le Secrétaire Général de la S.E.P.N.B., le 4 juin 1975, déposait une plainte auprès du Procureur de la République contre le maire de Fréhel, suivi en cela par l'U.R.B.E. et le G.E.P.N. de Saint-Brieuc.

Voilà également pourquoi, malgré le fait que le Procureur général, considérant que l'intervention du Ministre de la Qualité de la Vie « couvrait » le maire, rejetait l'accusation et estimait qu'il n'y avait lieu de poursuites, la S.E.P.N.B. s'est portée partie civile devant les magistrats de la Chambre d'accusation.

Voilà pourquoi la justice suit son cours. Mais voilà pourquoi aussi, nous qui ne sommes pas aussi optimistes que M. CRESSARD disant en substance : « La nomination du nouveau Préfet des Côtes-du-Nord, ancien Chef de Cabinet de M. JARROT, laisse penser que l'environnement se portera bien dans les Côtes-du-Nord », nous surveillerons Fréhel de très près (M. HOURDIN n'a-t-il pas déclaré récemment qu'il aimerait planter des résineux sur la lande !). A quand le lotissement ? Mais surtout qu'on le sache, nous surveillerons la progression du contre-projet, la construction de la nouvelle route proposée par l'Equipement et veillerons à la destruction de l'ancienne, car dans cette affaire il y a eu assez de promesses non tenues. Les 65 000 adhérents de l'U.R.B.E. et de la S.E.P.N.B., les 100 000 adhérents de la Fédération Française des Sociétés de Protection de la Nature sont là pour les faire tenir.

Nota : Ce texte a été approuvé à l'unanimité par le Conseil de la S.E.P.N.B. réuni à Mur-de-Bretagne le 16 novembre 1975.