

Le paysage, un patrimoine en grand danger

Max JONIN

Qu'est-ce que le paysage? Quelle attitude, quelles actions devons-nous avoir vis-à-vis du paysage? Il est le fruit équilibré de la juxtaposition des patrimoines et des activités humaines. Il est notre cadre de vie. Il peut être notre bonheur de vivre ou notre malheur.

Il nous semble urgent de se mobiliser sur le paysage. Cette contribution est une amorce de réflexion. Nous invitons les lecteurs de Penn-ar-Bed à y apporter leurs contributions écrites.

Est-il possible d'être tellement habitué au paysage dans lequel on vit qu'on ne le voit plus, qu'on n'en voit pas les lentes évolutions ou les mutations soudaines et brutales ?

Le paysage, l'actuelle Ministre de l'Environnement l'a placé sous les feux de l'actualité, annonçant une politique du paysage. Attendons et espérons.

Déjà en mai 1930, une loi était venue protéger les "sites, perspectives et paysages" donnant deux outils : les sites classés et les sites inscrits, pour prendre en compte, dans l'aménagement du territoire, la dimension paysagère d'une région. Après la législation sur la protection des monuments historiques, il est vraisemblable que le législateur de l'époque avait compris la valeur patrimoniale des sites et paysages. Ils font le caractère des régions, leur originalité. Ils traduisent aussi l'histoire des hommes et leurs cultures, tant il est admis que nos paysages résultent d'une lointaine et lente appropriation par l'homme de l'espace naturel dans lequel il a choisi de vivre.

Ainsi, pour qui a voyagé un peu, en réalité ou bien à travers les merveilleux et innombrables livres d'images publiés, s'il se trouvait soudainement parachuté dans une région, il reconnaîtrait sans peine le littoral breton, l'Argoat, un plateau granitique du Massif Central, les alpages de l'Aubrac, un village de Haute Provence, etc... Le paysage résulte d'un équilibre subtil entre l'environnement naturel et l'homme, élément de l'écosystème. De cela résulte, la richesse des voyages, le bonheur, la surprise de découvrir d'autres pays, d'autres paysages, d'autres peuples, d'autres cultures. La France - et on le lui envie - dispose de cette richesse sur son territoire qui offre une extraordinaire diversité de paysages.

Aujourd'hui où tout va très vite - trop vite bien souvent - devons nous accepter, au nom du sens de l'histoire, les mutilations de ces paysages-patrimoines et faire, une fois encore, figures de frileux, de conservateurs étroits, de passéistes ou bien dénoncer, critiquer, argumenter, expliquer, sauver, faire en sorte que l'aménagement, l'équipement du territoire se poursuivent



M. Jonin

La route Brest-Le Conquet : une route sans piste cyclable.

dans un maintien des équilibres ? Il y a aujourd'hui plus d'ingénieurs que d'ingéniosité, la notion de gestion "en bon père de famille" paraît bien désuète et P.A.O et C.A.O ⁽¹⁾ ont définitivement tué le bon sens.

Il y a vingt ans au nom du progrès...

Il y a une bonne vingtaine d'années, la Bretagne ne respirait qu'au rythme imposé par le modèle agricole breton. C'était beau, bien pensé, bien tracé et promis à un avenir sans faille pour un bonheur généralisé. Toute critique, toute résistance étaient inacceptables. Et le rouleau compresseur du modernisme technocratique a fait son oeuvre sur l'espace rural breton. Ce fut le remembrement. Oubliant que la révolution industrielle n'avait pas engendré que le bonheur dans les villes, on croyait naïvement que la révolution agricole sauverait les campagnes... Nous pouvons en parler librement, car l'histoire nous reconnaîtra la pertinence des analyses faites à l'époque par le mouvement associatif. Le paysage de Bretagne en fut bouleversé. Une partie de l'identité régionale disparaissait. Chacun se souvient aussi que tout cela

ne s'est pas fait sans conflits, sans contraintes, sans traumatismes chez les hommes, sans atteintes conscientes ou inconscientes, mais bien ressenties, au patrimoine, à la culture.

La campagne devenait lieu de production industrielle de matière vivante, sans oser l'avouer. L'espace rural rejoignait l'espace industriel global, réduit au rang de maillon intermédiaire d'une chaîne, mais maillon indispensable pour faire fonctionner l'amont et l'aval, dans un ensemble parfaitement pensé par des têtes bien pleines... mais sans corps.

Tout a été dit et il n'est pas utile d'y revenir. Certes il était nécessaire de revoir le maillage d'un bocage inadapté à l'évolution de l'agriculture mais de là à faire table rase...

Ce remembrement, en rupture avec le paysage, la culture, la nature fut une première atteinte forte à l'identité patrimoniale esthétique de la Bretagne. Il n'a pas fallu vingt ans pour que l'analyse critique soit reconnue quasi unanimement, pour réhabiliter le talus et son rôle essentiel dans l'équilibre de l'espace rural à l'échelle du bassin versant. Aujourd'hui, on reconstruit des talus, on plante des haies... tandis que certains irréductibles poursuivent le réaménagement foncier, perpétuant parfois encore les mêmes erreurs.

(1) Programmation et Conception Assistées par Ordinateur.

Aujourd'hui, le progrès, toujours...

Les modèles anciens ne tiennent plus. On n'ose le dire sérieusement. La violence seule s'exprime. Ultime convulsion. Tolérée par impuissance. L'absence de projet n'empêche cependant pas les travaux dont on peut se demander si leur seul objectif n'est pas de continuer à faire fonctionner le système. Ici et là, des chantiers éventrent le paysage breton.

La modernisation du réseau routier bouleverse l'espace rural, c'est en quelque sorte un nouveau remembrement. Alors même que la Bretagne dispose d'un ensemble de routes remarquable, que bien des régions pourraient lui envier, on poursuit une modernisation. Après avoir amener le bitume dans la plus reculée des cours de ferme, allons-nous, demain, y mener la quatre voies, symbole puéril d'un avenir prometteur. C'est le règne de l'ingénieur et des normes qu'il crée lui-même dans une logique non discutée... Une route refaite a nécessairement une emprise plus large car la berme est sécurisante. Une route refaite est nécessairement plus rectiligne parce que les virages sont dangereux. Une telle approche, simpliste, ouvre la porte à une activité sans limite. C'est le "toujours plus", la fuite en avant chaque fois justifié sur la même base. Cela fait le bonheur matériel des ingénieurs et, bien sûr, celui des entreprises qui ont ainsi une véritable rente de situations. Jetez un coup d'oeil sur le budget de votre département, par curiosité. Dans le Finistère, le budget "routes" est le second poste budgétaire avec 12 %... devant l'enseignement 10 % ! (1) Une entreprise dynamique se devant d'être créatrice, le giratoire fut inventé... Excellente formule pour traiter un carrefour complexe que les Anglais ont mis en place depuis longtemps, mais lorsqu'il est érigé en quasi religion par une mise en oeuvre systématique, cela tourne au cauchemar.

Le bourg de Gouesnou (Finistère) vient d'être contourné par la route départementale. Le cas est exemplaire : sur trois-mille-six-cents mètres, il n'y a pas moins de quatre giratoires, un passage supérieur pour une voie communale, deux passages inférieurs (un pour une

route, un pour piétons) et deux ouvrages hydrauliques pour le passage des ruisseaux. La note s'élève à 19 millions de francs (2). Le Président du Conseil Général coupant le ruban inaugural a annoncé : "Ce réseau routier est un beau symbole de ce que veut le département", "il faut essayer de désenclaver les communes vers les voies express". Toujours plus vite...mais pour aller où ? Désenclaver quoi et dans quel projet ?

Si la modernisation des grands itinéraires n'est guère discutable (ceinture de la Bretagne par des voies express), celle du reste du réseau, au-delà de certaines limites, l'est très certainement. La ligne droite n'est pas moins dangereuse que les virages (vitesse plus élevée, attention relâchée) et sur un trajet court ou moyen, sur une voirie départementale où la vitesse est limitée à 90 km/heure gagner 10 minutes est une prouesse qui ne justifie pas nécessairement l'investissement public.

Le paysage, toujours sacrifié

Comme pour le remembrement rural, cette évolution du réseau routier, au nom de la modernisation, est pensée et conduit de façon technicienne par des ingénieurs dont c'est le métier, pour des élus qui, de tous bords et par tradition politique, aiment cela, peut être parce que cela se voit, parce que cela peut marquer un mandat. On peut regretter l'absence d'une politique globale des transports et communications, l'économie regrettable d'une réflexion collective ouverte à d'autres disciplines, à d'autres sensibilités. Force est de constater que si la route est belle et le revêtement idéal, de part et d'autre le paysage s'efface ou se banalise. La technique utilisée en est responsable principalement. La route moderne, à la différence de la route ancienne, s'affranchit de la topographie. Les moyens utilisés, l'économie du projet engendrent une succession de déblais-remblais et une multiplication des ouvrages de toutes tailles qui détachent la route du paysage dans lequel elle ne s'inscrit plus avec le temps. Cela est particulièrement vrai en Bretagne où le relief bien que modeste est très marqué

(1) Budget 1992, données Conseil Général du Finistère.

(2) somme ne prenant pas en compte un giratoire et un kilomètre de voirie réalisés antérieurement.

et de plus en plus balaféré par les voies nouvelles.

L'aménagement, l'urbanisation, liés à cette nouvelle structuration de l'espace, constituent un impact supplémentaire tout aussi important. En effet, les voies express ont vu, contrairement aux projets initiaux et dans une certaine anarchie, se multiplier les échangeurs à partir desquels se sont développées des zones d'activités en linéaire, chaque entreprise recherchant un effet de façade sur l'axe routier. Il en résulte un nouveau mitage de l'espace rural qui n'est absolument pas géré et qui doit nous inquiéter par le gaspillage engendré et la banalisation du paysage. Les exemples ne manquent pas : la RN 12 entre Brest et Landerneau, au niveau de Landivisiau, ou encore entre Saint Brieuc et Lamballe, la RN 165 à l'Est de Quimper ou entre Scorff et Blavet, etc...

A-t-on pensé au touriste découvrant la Bretagne par les voies express ? Il faut vite avoir envie de les quitter ... mais voilà que le même mal gangrène la voirie départementale dans une folie de rocade, de giratoires et de création de petites zones d'activités dans un contexte malsain de concurrence intercommunale.

Avez-vous remarqué qu'un voyage à travers notre pays nous guide de plus en plus uniformément sur ce modèle routier généralisé gommant toute identité régionale. Les paysages sont traversés dans des saignées ou sur des remblais, les villes sont contournées dans un univers fade de ZUP ou de ZAC et rien ne vous indique plus si vous traversez le Limousin ou l'Aquitaine.

Demain

Nous avons évoqué le paysage dans l'espace rural, il y aurait bien sûr beaucoup à - dire ou à redire - en ce qui concerne le paysage littoral où, notamment, la vague de ports de plaisance lourds visant à retenir une mer dont on ne supporte plus qu'elle se retire deux fois par jour, contribue à dénaturer un des éléments les plus forts et les plus caractéristiques du patrimoine paysager breton.

Ainsi, de manière évidente, par petites touches ou par grands chantiers sous la bannière puérile de la modernité, de façon plus ou moins consciente chez les uns et les autres des acteurs impliqués, le paysage de Bretagne s'appauvrit. C'est une perte de patrimoine inestimable. C'est une perte culturelle. Vous avez peut-être remarqué, comme moi, que ces dernières années, le Conseil Régional de Bretagne a axé toute sa communication vers l'extérieur de la région sur l'authenticité du patrimoine paysager de la Bretagne à travers précisément des images superbes de ce que tout un chacun saccage chaque jour dans sa commune.

Pour que ce ne soit pas là de la publicité mensongère, il est grand temps de faire une pause, de prendre le temps de la réflexion avant d'achever de détruire l'essence même de ce qui peut être demain la richesse naturelle de la Bretagne en Europe. ■



M. Jonin

L'incontournable rond-point.