

Impression d'un survol du littoral

Catherine Bergeron *

Le cartésianisme ne semble pas le plus court chemin d'un problème à sa solution, du moins lorsqu'il s'agit de prévoir, pour aménager l'avenir, c'est-à-dire d'inventer. La technique dite du « survol » qui amène à prendre en compte, parallèlement à des données élaborées, les impressions qui littéralement « sautent aux yeux », en est une bonne illustration. Comme si l'on parcourait un atlas géant, on ne voit en effet d'avion que les grands traits d'une géographie, qui au sol apparaît, surtout en France, extrêmement nuancée. On en arrive donc à tenir pour important et caractéristique d'une région donnée, des évidences sommaires et des perceptions naïves, que des analyses plus fines tendent trop souvent à faire oublier.

C'est ainsi qu'en mai dernier, après plusieurs jours de survol à basse altitude de la côte atlantique, des cerveaux passant pour éclairés formulaient sans fausse honte des opinions telles que : « la façade atlantique française c'est tout petit (comparée à l'ensemble européen qui va de l'Irlande à Gibraltar) », ou bien : « c'est encore vert, on dirait le jardin maritime de la France, exceptions faites de Brest, Nantes, et Bordeaux », ou encore : « le littoral est vide, des kilomètres de plages de sable, en Vendée ou dans les Landes, restent vierges. Par rapport à la côte méditerranéenne espagnole ou française, c'est le désert ».

Le survol permet de voir grand dans les constats, mais aussi dans les projets d'aménagement envisagés. Ainsi, après quelques tours au-dessus du Finistère, faire de Brest un grand port en eau profonde à l'extrême pointe atlantique de l'Europe, permettant l'accès de pétroliers de 500 000 tonnes, peut paraître, à défaut de souhaitable, possible. Une digue jusqu'à l'île d'Ouessant, à 200 mètres d'altitude, rend concevable à l'esprit le gigantisme de l'an 2000 ; c'est une mise à l'échelle du futur.

Un autre ingrédient du survol, la fatigue, déterminant un certain recul de l'irrationnel au niveau des discussions, permet d'imaginer des solutions « rêvées » d'aménagement. Pour peu que ces solutions s'imposent par la suite comme politiquement souhaitables, il suffira alors de rechercher méthodiquement les techniques nécessaires. Il y aura à ce moment-là un bond en avant, la fin provoquant les moyens, et non pas les moyens conditionnant la fin. Le processus d'évolution sera alors innovation, et non reconduction d'un processus donné.

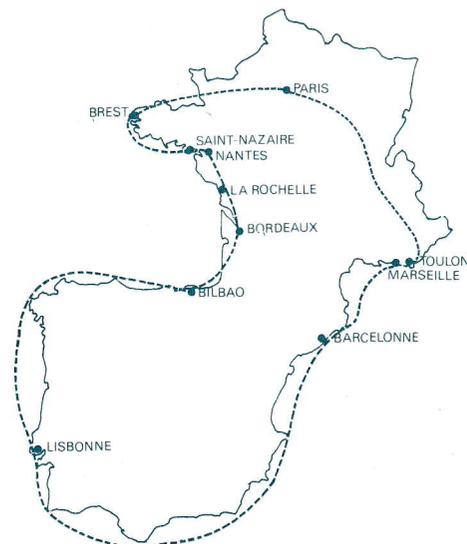
Enfin chaque soir, des contacts avec les responsables locaux - il est dommage peut-être que l'on s'en tienne à des notables, à l'exclusion d'autres représentants de la population - permettent de jauger les desiderata des habitants. Cela peut éviter à des technocrates ainsi tombés du ciel, d'avoir à se battre plus tard pour imposer des schémas d'aménagement purement et simplement « parachutés » de Paris. Chacun a ainsi pu constater de Brest à Hendaye, un grand attachement à une incontestable qualité de vie, qui risque

parfois de confiner à un refus de la croissance économique dans la mesure où elle entraînerait diverses sortes de pollutions visuelles, atmosphériques ou maritimes. A cet égard, les Américains présents - un autre intérêt du survol est d'assortir, ou plutôt d'opposer les compétences et les nationalités des participants - n'ont pas manqué d'alerter les responsables français, souvent sceptiques, sur l'importance de la pollution, dans les faits comme dans les esprits. « Vous verrez, ce sera comme chez nous dans cinq ans, « ils » ne vous laisseront pas construire vos centrales nucléaires ni vos raffineries ». De fait, tous les élus rencontrés ont réclamé des industries propres de haute technicité, exigeant une main-d'œuvre spécialisée. Car qui dit industrie lourde, dit non seulement dégradation du cadre de vie, mais aussi, dans les conditions actuelles, présence de ghettos d'immigrés engendrant des conflits continuels, voire une croissance « injustement » ou artificiellement obtenue. Certains participants ont alors évoqué la nécessité d'une division internationale du travail, localisant les industries lourdes sur les lieux de production des matières premières - dans les pays sous-développés - là où sont également les réservoirs de main-d'œuvre.

Cinq mois après ce survol, les impressions en sont devenues floues. La seule chose que l'on puisse dire, c'est que le futur de la façade Atlantique n'est pas encore engagé. Tourisme, industrie, échanges transatlantiques, tout y est encore possible ; rien aujourd'hui ne s'inscrit nettement sur le sol, si ce n'est une certaine préservation du littoral, en retrait de la croissance économique française. Pour les amateurs d'environnement, d'écologie ou autres qualités de vie, c'est là précisément un formidable atout.

C. B.

Le survol du littoral atlantique, effectué en mai 1973.



* Journaliste au « Point ».