

Bulletin

de la

Société pour l'Esthétique Générale de la France

Publié sous la Direction de M. Henri TEXIER
Président de la Société

S O M M A I R E

LA ROUTE COTIÈRE DE BRETAGNE

| | |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| PRÉFACE | 1 |
| LA MAGNIFICENCE DE LA NATURE EN BRETAGNE | 5 |
| LA ROUTE COTIÈRE DANS LES COTES-DU-NORD : PREMIER APERÇU | 7 |
| PREMIÈRE DÉLIBÉRATION DU COMITÉ DIRECTEUR DE LA SOCIÉTÉ | 10 |
| TÉMOIGNAGES ET PROTESTATIONS | 13 |
| LE POINT DE VUE DE L'AUTOMOBILISTE | 22 |
| LES CIRCONSTANCES DE LA LUTTE | 24 |
| SECONDE DÉLIBÉRATION DU COMITÉ DIRECTEUR DE LA SOCIÉTÉ | 26 |
| CONCLUSION | 28 |

Revue Trimestrielle

Bulletin
de la
Société pour l'Esthétique Générale
de la France

Fondée sous le Patronage du Maréchal LYAUTEY

PRÉFACE

La Société pour l'Esthétique Générale a pour but la sauvegarde de la beauté de la France par son respect absolu dans la Nature, sa conservation dans les ouvrages existant et sa réalisation dans les créations nouvelles. Consacrée à l'un des plus grands biens du Monde, elle fait pour lui appel à tous les hommes dignes de ce nom et demande d'abord à tous les Français de le défendre comme un élément essentiel de la dignité de ce pays et de la joie de vivre de ses enfants.

Nous consacrons un numéro spécial du Bulletin à la question de la route côtière de Bretagne, quoique sans prétendre épuiser ce sujet, dont il a déjà été fait mention et qui sera repris. Aucune affaire ne peut et ne pourra jamais avoir une importance comparable à celle-là : c'est la beauté sans pareille et le charme infini d'une des régions les plus précieuses de France qui sont en cause, et ce sont en même temps les principes fondamentaux de la conservation du caractère et de la valeur de notre sol.

La lutte s'est ici déclarée entre les conceptions du vandalisme qui prétend tout altérer, étendre sa main sacrilège sur les parties les plus belles et les plus pures de notre sol pour y incorporer les installations mécaniques à grand rendement en les saccageant dans leur matérialité même et en en détruisant l'âme, et, d'autre part, le respect dû à la Nature, le sens des valeurs profondes de la vie, la sauvegarde essentielle des éléments d'élevation et de joie, qui sont d'ordre psychologique, — qui forment le trésor de l'âme humaine et constituent, en réalité, la vraie richesse d'une région et d'un pays.

De l'issue de cette lutte dépendra le maintien des caractères du nôtre, la transmission aux générations futures de ce qui a par-dessus tout contribué à la formation des habitants de la douce France, à leur plaisir et à leur bonheur, de ce qui est et qui sera toujours le meilleur de leurs biens, de plus en plus précieux, précisément à mesure que la mécanisation générale de la vie s'accroît.

Au surplus, ce ne sont pas seulement ces biens d'ordre moral, les plus grands, les seuls féconds pour l'être humain qui sont menacés : ce sont même les sources de richesse financière, auxquelles pensent seulement ceux qui préparent de tels projets. S'il faut avoir un cœur et une âme pour comprendre la valeur des premiers, il devrait être facile d'apercevoir qu'il est absurde de gâcher une chose pour la faire valoir ou pour augmenter les facilités de l'approcher, que la valeur d'un ensemble est fait de celle de toutes ses parties; que l'intégrité d'une belle chose, celle surtout de ses éléments constitutifs, est aussi indispensable pour un site qu'elle l'est — ce qui est maintenant unanimement reconnu — pour un monument ou une œuvre d'art;

Que, d'abord, la valeur d'un paysage ou celle d'une région résulte de son caractère et qu'on la détruit en apportant à celui-ci des altérations, qui sont en opposition violente avec lui.

Il devrait être non moins aisé à comprendre que, s'il faut aux touristes des sites directement ouverts à la grande circulation, il leur en faut aussi qui possèdent et qui gardent la solitude, au moins relative, la tranquillité et la paix, dont on puisse ainsi goûter, sans hâte, à longueur de journée, le charme et la beauté dans l'épanouissement qu'ils nous donnent, que ces avantages sont les plus recherchés et qu'ils le seront de plus en plus. Cette manière d'en jouir, incompatible avec l'existence de la piste à autos, est le but principal et le fondement même du voyage d'agrément, celui qui attire les touristes dans les pays et qui les y fait séjourner; c'est pourquoi le tourisme de demain. — et cette tendance est déjà manifeste. — n'est pas le passage rapide dans un véhicule, qui ne donne de la contrée qu'une jouissance sommaire, superficielle et inférieure; c'est l'excursion individuelle, familiale ou par petits groupes, qui permet la « découverte » personnelle des sites et le plaisir sans pareil qu'elle procure.

Ces considérations pratiques devraient convaincre ceux qui ne peuvent atteindre plus haut, encore qu'elles demandent, pour être comprises, quelque justesse et quelque pénétration. Mais c'est jusqu'à l'intelligence des véritables valeurs de la vie, dont nous parlions en commençant, qu'il faut s'élever dans une question si grave, qui intéresse la conservation du pays dans ce qu'il a de meilleur. Ceux qui comprennent la magnificence grandiose de la nature inviolée et sauvage ou le bienfait pivoifiant et heureux de son charme intact, ce n'est pas seulement l'élite, (qui d'ailleurs ne devrait pas être totalement sacrifiée), mais c'est l'immense majorité des hommes, qui les sentent au fond d'eux-mêmes, quoique d'une façon plus ou moins distincte et auxquels il serait facile, pour leur plus grande joie, d'en donner pleinement conscience.

Si les côtes de Bretagne, leur beauté singulière et leur poésie pénétrante, devaient être sacrifiées, la législation sur les sites et l'administration qui est chargée de l'appliquer, auraient perdu toute raison d'être. Il n'en sera pas ainsi : cette élite et cette majorité elle-même, dispersée mais certaine, dont nous venons de parler, sauront défendre leur bien. Guidons-les et aidons-les dans cette défense car, ici comme en toute matière, protéger les valeurs permanentes et profondes contre le gâchage qu'en poursuivent l'ignorance, l'esprit de facilité excessive et la cupidité du profit immédiat, c'est sauver la véritable richesse et c'est faire son devoir envers ce qu'il y a de plus élevé dans l'humanité et envers ce qu'il y a de meilleur dans chaque homme.

Nous commençons ce numéro, consacré à la défense des côtes bretonnes, par la reproduction d'une lettre écrite en 1930, sur la région particulièrement belle qui en constitue l'entrée : celle de l'embauchure de la Rance. En signalant les dégâts qui déjà étaient apportés à ce coin privilégié (et qui ont été singulièrement aggravés depuis), cette lettre formule les principes qui servent de fondement à l'action générale de défense de la beauté du pays et qui doivent être observés d'une façon rigoureuse dans tous les projets qui l'intéressent.

Nous avons reçu les approbations chaleureuses des esprits les plus éminents appartenant à tous les domaines de l'intelligence, à tous les partis dans l'ordre philosophique, politique ou social. Car c'est là simplement une question humaine dont la solution résulte du degré d'élevation et de justesse de l'intelligence et de la sensibilité.

Avant de publier les études et les conclusions précises de la direction de notre Société sur cette affaire, nous reproduisons, — dans l'ordre de leurs dates, — un certain nombre des lettres de protestation que nous avons reçues nous-mêmes, ou dont les auteurs, en les envoyant aux autorités administratives, ont bien voulu nous donner communication. Dans l'impossibilité de les reproduire toutes, — impossibilité que nous regrettons vivement, vu la personnalité éminente de beaucoup de nos correspondants, — nous avons borné cette publication à celles qui présentent, soit des démonstrations topiques de l'absurdité du projet général de route en corniche, soit des renseignements de fait ou des conclusions d'une précision particulièrement pratique.

Pour ce que le Bulletin se suffise à lui-même, nous remettons à leur place, parmi celles qui se définissent ainsi, les trois lettres si claires et si probantes qui ont déjà paru dans le précédent numéro (ce sont ici les première, deuxième et douzième). Les originaux de toutes ces lettres (ou ceux des lettres de transmission lorsqu'il s'agit de documents communiqués) pourraient, s'il en était besoin, être produits par notre Secrétariat; nous nous sommes donc abstenus de publier les adresses de nos correspondants (sauf celles qui, situées en Bretagne, établissent ainsi directement leur valeur de témoignage); les noms des personnes ayant une situation officielle ont été aussi supprimés.

Le rapprochement de ces exposés donne lieu à certaines répétitions, et il fallait les accueillir pour montrer l'unanimité des sentiments dans cette affaire. Mais pour cette raison, entre autres, il conviendrait de ne faire qu'en plusieurs fois la lecture du recueil ainsi formé; si l'on veut être immédiatement édifié, il faut lire les lettres, ou les parties de lettres, que nous avons fait imprimer en italiques — et qui suffiraient à résoudre la question — ainsi que l'exposé et les délibérations du Comité de la Société qui précèdent et terminent cette publication.

En remerciant les auteurs des communications publiées, nous exprimons aussi notre reconnaissance à tous les autres, et en particulier aux membres de l'Académie Française, de l'Académie des Beaux-Arts et des autres Académies, dont le témoignage d'union avec nous montre d'une façon décisive ce que commande la nécessité primordiale de sauvegarder les biens spirituels et artistiques de la France dont la protection légale est remise entre les mains du Ministre et des services « de l'Education Nationale et des Beaux-Arts ».

LA MAGNIFICENCE DE LA NATURE

LA PROTECTION CONTRE LE VANDALISME

Monsieur et cher Président, Lettre adressée de Dinard, en 1930, par
M. Henri TEXIER à M. BOIVIN-CHAMPEAUX,
Président de la Société pour la Protection
des Paysages de France.

Dinard, 12 août 1930.

Je suppose que vous employez vos vacances, ou une partie de vos vacances, à voyager. Quant à moi, qui suis venu à Dinard comme tous les ans, je ne peux m'empêcher de vous en envoyer quelques mots, tellement ce pays est la preuve typique de la nécessité de notre action et de nos efforts pour défendre la France. Il l'est par sa beauté et par l'importance des dégâts qu'elle subit.

C'est ici une vue unique au monde. Sur un point avancé de cette côte rocheuse, Saint-Malo, la ville de granit, fière et harmonieuse, posée sur la mer comme un joyau, reflète le soleil, et derrière elle le vaste estuaire de la rivière verte s'enfonce dans les terres, en se rétrécissant lentement dans les lignes majestueuses et douces de ses promontoires et de ses échancrures, harmonieuses aussi, car c'est l'harmonie, — l'essence même du beau, — qui forme le trait constitutif de ce paysage lumineux, où chaque détail semble fait pour achever le charme et la grandeur de l'ensemble.

Ainsi cette merveilleuse embouchure de la Rance, véritable décor de rêve que l'imagination n'aurait pas conçu, offre encore son caractère singulier, — dont la définition semble réunir les contraires, — d'un grandiose élégant et riant, — cause d'une pleine satisfaction pour l'âme qui est reposée et émerveillée à la fois. Mais elle est déjà, en un coin surtout (la Vicomté) violente et entamée. Là comme en beaucoup d'autres points, les rochers, les prés, les bois, parure indispensable, ou plutôt éléments essentiels du décor sont détruits et remplacés par des masses de maçonnerie, des murs, des bâtiments qui offensent la Nature, altèrent ses lignes et ses couleurs, détruisent ce qu'elle a de doux et de joyeux.

Ailleurs, on voit des affiches comme celle-ci : « Le Décollé est ouvert » (1), « Bar Américain, Dancing ». Partout où est un beau paysage, il faut des établissements semblables. Cependant, ceux dont le plaisir est de prendre des cocktails, ou plus vulgairement de « consommer », ne pourraient-ils le faire ailleurs ou du moins un peu à côté, afin de ne pas détruire ce qui les a un moment attirés, et ce dont d'autres peuvent tirer des émotions plus durables, plus vastes ou plus profondes ? Ils le feraient, mais c'est la spéculation qui leur trace cette méthode et leur établit ces exploitations.

Pour tâcher d'acquérir un gain plus grand encore chacun s'empresse à tailler dans le vif, sans se soucier aucunement de ce qu'il commet. Pour que cent personnes aient la satisfaction d'apercevoir, au moment où elles se lèveront, la mer, qu'elles vont voir toute la journée, on élève six étages de construction à l'endroit où ils départent tout et on dénature ce qui aurait donné à des centaines de milliers de personnes la jouissance supérieure du beau.

Le mot de « destruction » revient à chaque ligne en parlant de cette transformation ; c'est qu'en effet il la définit, et il en exprime le caractère absurde et criminel à la fois.

Détruire l'essence d'une chose pour en jouir est insensé, mais détruire une grandeur de la Nature, qui était faite pour tous les temps et pour tous les hommes, est monstrueux.

Celui qui possède une partie de terre à proximité ou en vue d'un paysage magnifique est déjà dans une situation privilégiée et trouve à cela un grand avantage. Que pour en tirer un profit plus grand encore il altère ou détruise l'aspect d'ensemble constitutif de ce paysage *qui ne lui appartient pas* (il faut le redire), cela n'est pas seulement contraire au bon sens, — contraire de l'intérêt de la collectivité, — contraire à l'ordonnance générale du monde, — c'est aussi contraire aux principes élémentaires du droit positif que par défaut d'attention, on s'imagine respecter en laissant s'accomplir de tels actes.

L'analyse de cette situation désastreuse fournit donc son remède ; elle fait apparaître la justification intégrale du principe mis en œuvre par la loi du 2 mai 1930 et donne la base non seulement d'une large application mais d'un renforcement de cette loi ainsi que de l'adoption de certaines mesures générales et absolues qui mettent un terme au fléau.

Ce que tous les âges passés ont vu et ce qui est le meilleur patrimoine de tous les hommes, ne sera pas détruit définitivement pour la basse commodité ou le profit éphémère de quelques-uns. L'immensité des âges futurs doit recevoir aussi ces beautés, qui ont été données à l'humanité pour sa consolation, son élévation et sa joie, — et qui même si l'humanité n'existait pas pour en jouir, seraient encore la gloire de la création. Nous avons le devoir de les sauver entièrement.

J'ai voulu vous apporter un de ces témoignages personnels que vous demandez, en y joignant les considérations générales qu'ils doivent suggérer. Vous pouvez les faire connaître en tout ou en partie.

Veuillez agréer, mon cher Président, l'expression de mes sentiments tout dévoués.

Henri TEXIER,
Président de la Société pour l'Esthétique
Générale de la France.

LA ROUTE CÔTIÈRE

Le premier aperçu du projet dans les Côtes-du-Nord-1936

RAPPORT SUR UN PROJET DE ROUTE EN CORNICHE DE MER EN BRETAGNE ENTRE LE GUILDO ET SABLES-D'OR (CÔTES-DU-NORD)

Toutes les personnes qui s'intéressent à l'esthétique de la côte bretonne sont vivement émus par les projets d'une route touristique en bordure de mer dite « Balcon d'Émeraude » entre Le Guildo et Sables-d'Or. Nous avons cru nécessaire d'exposer ici pendant qu'il en est temps encore les objections les plus évidentes soulevées par ce projet.

Ce genre de route présente de multiples objections de principe qui sont les mêmes en tous lieux :

1° D'abord du point de vue de l'esthétique de la côte, il en résulte des dégâts dans les rochers des falaises, empâtements des rochers dans le ciment, remblais en bordure de mer, qui envasent les plages, vallons bras de mer coupés de l'Océan par de hideuses chaussées déblais d'autant plus importants que la route est plus large et le site plus escarpé.

2° Du point de vue du tourisme la formule est aussi mauvaise, rien n'est plus vain que de vouloir longer la mer pendant des kilomètres. Le touriste habitué des cars y rencontrera d'un côté la monotonie, de l'autre la vue condamnée par le flanc de la falaise, si la route devient très fréquentée, seul le côté montant jouit du panorama. La formule préférable semble être de chercher les crêtes et les points de vue d'ensemble et de ménager dans le tracé d'une route touristique des effets de surprise et des panoramas. Le promeneur descendu de son auto se chargera de découvrir par lui-même les recoins cachés et charmants de la côte. Y faire passer une route ce n'est plus les mettre en valeur, c'est irrémédiablement les détruire et enlever aux touristes qui passent le désir de s'arrêter.

3° Du point de vue enfin de la mise en valeur du pays, la route en bordure de mer est également une formule malheureuse. Elle rend le rivage indépendant de la commune dont il faisait jusque-là l'attrait et la richesse. Le centre de la commune laissé à l'écart se trouvera du fait de la route abandonné, ruiné peut-être. La route touristique est le plus souvent impraticable pour les habitants, souvent même cause de dangers, elle endommage gravement et sans aucune utilité les propriétés riveraines déjà installées en bordure de mer, leur dépréciation comme à Saint-Briac par exemple, appauvrit la commune d'autant

Elle ne sert exactement que l'intérêt de ceux qui veulent lotir des terrains en bordure de falaises, des entrepreneurs, architectes et carriers. Comme la plupart du temps aucun site n'est classé, en faisant la route côtière, les maisonnettes, chalets et guinguettes poussent de toute part au hasard, enlaissant rapidement à jamais les points de vue les plus beaux que l'on avait voulu faire admirer. Je suis persuadé que l'on déjouerait bien des combinaisons actuellement échafaudées si l'on posait le principe du classement préalable de la portion de terre entre route et mer, là du moins où la route est vraiment côtière. Dire qu'il faut faire la route d'abord et qu'on se préoccupera ensuite du classement, est pure duperie : si vraiment l'Etat veut faire les frais d'une route pour donner aux touristes des panoramas, que l'on protège au moins ces points de vue. S'il s'agit uniquement de favoriser tout au long de la côte, l'écllosion de lotissements et de bistros, qu'on ose le dire. Mais dans ce cas la route concourt activement à un enlaidissement méthodique et progressif de la côte bretonne déjà réalisée hélas ! dans trop d'endroits et contre lequel tous les amis des sites se doivent de protester.

Premier secteur de la route :
Le Guildo à La Garde-Saint-Cast.

En partant du Guildo, le tracé de la route côtière évite d'abord de justesse, la propriété du Val, si étroitement liée à l'histoire du romantisme en Bretagne et au souvenir d'Eugénie de Guérin et d'Hippolyte de la Morvonnais, du moins on l'a affirmé au propriétaire. Mais la route tourne exactement derrière sa maison pour suivre la côte entre Saint-Jaguel et la mer presque en bordure de falaise, coupant d'agrestes vallons, des chemins creux pittoresques qui viennent aboutir à la mer. Arrivée au Moulin des Quatre-Vaux, la route touristique au lieu de suivre le chemin actuel, qui franchit la rivière un peu en recul de la côte, projette d'obstruer un petit estuaire vraiment charmant où quelques bateaux viennent mouiller sur le sable à l'ombre de grands arbres. C'est un endroit où Châteaubriand aime venir rêver et qui est resté tel qu'il l'a décrit, quand le flot remontant l'Arguon ramène au port les barques de pêche de Saint-Jacut. Il était facile de rendre le site du Moulin des Quatre-Vaux accessible sans le défigurer en obstruant l'estuaire par des travaux d'art.

Après les Quatre-Vaux la route remonterait à

flanc de falaise pour passer entre la propriété du Bois-ès-Lucas et la mer. Dans cette partie de la côte, la falaise se relève et vue de la plage des Quatre-Vaux est d'un bel effet. On peut envisager l'effet que fera une rampe de cette largeur en plein travers de la falaise. Ensuite le tracé pique en droite ligne sur le haut de la falaise qu'il côtoie jusqu'à la pointe du Bay, site désolé et intact sans aucune construction à l'heure actuelle et où vraiment le panorama est magnifique. Les projets des Ponts et Chaussées, dont les piquetages zèbrent en tous sens la malheureuse pointe, y favoriseraient rapidement les lotissements. Quel besoin d'amener une route de quinze mètres de large à l'extrémité de cette pointe, alors que de partout la vue est magnifique. Quelle erreur si l'on ne prend pas la précaution préalable de protéger cette extrême pointe contre les lotissements.

Après la pointe du Bay l'on s'est bien gardé de diriger la route sur la Garde-Saint-Cast, en longeant la mer. Pour ne pas nuire au golf de Saint-Cast on lui fait faire une large boucle en arrière de près de deux kilomètres pour aboutir devant un grand hôtel. On comprend mieux l'ironie de la chose quand on voit ailleurs les Ponts et Chaussées refuser de reculer de cinquante mètres une route qui endommage une falaise sous prétexte que la route doit rester « côtière ».

Dans ce secteur une conclusion s'impose : *Sauver le vallon des Quatre-Vaux.*

Deuxième secteur : La Garde-Saint-Cast, Port à la Duc.

On sait qu'à Saint-Cast l'opinion est divisée au sujet de la route touristique. Nous nous abstenons de nous immiscer dans un différend où les deux parties sont à même de faire valoir leurs arguments, les uns bons, les autres déplorables. La belle résistance de l'Association des Propriétaires de Saint-Cast et environs a tout de même réussi à alerter l'opinion. Le Balcon d'Emeraude créé pour les touristes doit être autre chose que le balcon des combinaisons des lotisseurs. En tous cas, un point devrait s'imposer à tous, *sauver le Bois de la Vieuxville*, l'un des joyaux de Saint-Cast.

Après l'île Saint-Cast on garde à l'heure actuelle un silence prudent sur le tracé de la route jusqu'à Port à la Duc. Il s'agit en effet ici de ne mécontenter personne. La route devait d'abord longer la baie de la Fresnaie pour son plus grand dommage mais le bourg de Matignon délaissé dans ce projet, a chaudement protesté auprès de ses représentants. Comme ce bourg est influent, il est maintenant question que le « Balcon d'Emeraude » aille se promener à Matignon, à plus de trois kilomètres dans l'intérieur des terres, ce qui d'ailleurs vaudrait mieux pour le paysage.

Troisième secteur : Port à la Duc, Fort La Latte.

En partant de Port à la Duc il est question d'un remblai coupant le fond de la baie et rejoignant la route en corniche au bas de la falaise, qui existe actuellement entre Port à la Duc et Port Nieux. La falaise est en roche et terre friables, et les éboulements y sont fréquents. Il a même fallu ces dernières années interrompre la circulation sur cette route estimée dangereuse. La partie supérieure de cette falaise où passe la rampe du tramway départemental s'est même effondrée il y a six ans au cours d'un orage, et une locomotive a été projetée jusque dans la mer avec mort d'homme. Pour protéger une nouvelle route il faudra de nombreux travaux d'art, plus ou moins esthétiques. La formule des routes au ras de l'eau n'est pas à préconiser.

Après Port Nieux la route quitte le bord de l'eau pour remonter la falaise, mais au lieu de suivre la route actuelle pourtant très pittoresque, au fond d'un joli vallon encaissé, elle défigure ce vallon en le bouchant par un remblai, pour reprendre à mi-falaise la côte jusqu'à la pointe du Sautray. Elle contourne ensuite, en le respectant, le bois du Meurtel, site qu'il importait essentiellement de ne pas défigurer. Le projet reste ensuite à une distance raisonnable de la mer en direction de La Latte.

Le site véritablement unique en son genre en Bretagne de la pointe de La Latte a suscité de tous côtés un intérêt particulièrement vif. Il importe que le double tracé de route des Ponts et Chaussées soit révisé. Il défigure cette pointe pour aboutir à un rond-point en cuvette d'où il n'y a aucune vue. Il faut ici de toute nécessité que le tracé adopté dessine une large courbe sur la crête qui s'étend de la Ville-Galopin au village de La Latte d'où l'horizon de mer et la vue sont absolument incomparables. La route aura de là, un panorama continu qu'elle ne peut trouver nulle part ailleurs. Une route en épi, élargissement du chemin actuel, mènera à l'entrée de l'enclos du Fort La Latte qui est classé depuis février 1934 comme périmètre de Monument Historique classé. Cette solution qui est celle adoptée pour le Cap Fréhel est de beaucoup la meilleure. Une seule voie d'accès est parfaitement suffisante et la courbe de la route touristique sur la crête ménage aux touristes, un effet saisissant que l'on n'obtiendrait nulle part ailleurs. Il faut donc obtenir ici que la route fasse une courbe entre la Ville-Galopin et le village de la Latte, et non plus en avant (1).

(1) Saisie de ce point particulier, la Commission Supérieure des Sites a fait droit à ces observations, dont elle a reconnu la justesse. La visite faite sur place par sa délégation, a fait constater, d'une façon frappante, le vice de conception de la route côtière.

Quatrième secteur : Fort La Latte à Sables-d'Or.

Dans cette partie, le projet des Ponts et Chaussées passe trop près de l'Anse des Sévigné, site magnifique, digne d'être entièrement classé car sa superficie est limitée et certains propriétaires du côté du Fort notamment seraient tout disposés au classement. Il faudrait que la route fût reculée ici d'une centaine de mètres et passât sur la crête et non à flanc de falaise, particulièrement dans un lieu connu sous le nom de *Terre des Fontaines de la Ville-Boutier*, site sauvage et magnifique et l'un des points où l'esthétique de la côte est le plus en péril. Ici encore le propriétaire admettrait le classement. Chacun sait qu'à l'heure actuelle aucun classement possible dès qu'il s'agit d'acheter à beaux deniers comptants aux propriétaires la renonciation à leur droit sur des espaces étendus, la seule ressource possible est dans le concours de propriétaires de la falaise, amis des sites, assez désintéressés pour en admettre sans frais le classement. Pourquoi les pousser à bout en défigurant leur côte bretonne à la beauté de laquelle ils sont attachés. Ne vaut-il pas mieux s'assurer leur concours et cela pour le plus grand bien des touristes admirateurs de beaux sites intacts. Il faut de toute nécessité laisser le sommet du *Terre des Fontaines de la Ville-Boutier* hors du parcours des automobiles pour l'intérêt évident de l'esthétique.

Après ce site on peut prendre en flagrant délit les influences qui s'exercent sur le tracé de la route en corniche. On arrive à la partie la plus haute, la plus belle sans contredit, de la côte nord bretonne, aux falaises les plus escarpées, à la zone des grottes et des précipices, et l'on pense que les protagonistes de la route côtière vont montrer tout cela. Mais il n'en est rien, justement à cet endroit même, le « Balcon d'Emeraude », la « Corniche de mer », pique droit à l'intérieur des terres. Les clients des cars ne verront rien pendant trois kilomètres s'ils ne veulent pas prendre la peine d'en descendre. C'est qu'ici il importe sans doute de ne causer aucune peine, même légère, au syndicat qui possède la lande de Fréhel. Les ronds-points, les Balcons d'Emeraude restent pour les autres. On les mettra n'importe où, sauf justement peut-être où il aurait fallu les mettre pour être logique avec le principe de la route en corniche. Ainsi les apôtres de la route côtière s'infligent à eux-mêmes le plus flagrant démenti. Notez bien que nous nous félicitons de ne pas voir ceindre les falaises de Fréhel d'une ceinture de route qui perdrait tout, mais recommander ici le vice de cette corniche, c'est l'abuser d'une manière patente pour les autres lieux. Il y a là, semble-t-il, un argument puissant à faire valoir.

Après être sortie de la lande de Fréhel, la route

recommence à suivre la côte le long des dunes pour rejoindre le Vieux Bourg de Préhel. Le trajet en cette partie présente moins d'inconvénients.

Après le Vieux Bourg de Pléhel, il existe une section déjà faite depuis deux ans de cette route touristique jusqu'au village de La Carquoy. L'on peut y voir clairement ce que donne la formule de la route côtière quand elle n'est pas accompagnée d'un classement de la partie entre route et mer. Ici la route a été faite et aucun classement de site n'est intervenu, aussi la route est actuellement bordée de hangars, débits de boissons, maisons de carriers, car justement la carrière de Préhel difficile d'accès auparavant a été la première à tirer partie de ce débouché inattendu. Elle en a profité pour s'étendre. Aussi tout le fond du vallon est-il aujourd'hui à jamais perdu par une usine, des chantiers et des cônes de déblais; hôtels et villas, sont venus s'apposer comme des verrues autour de la vieille chapelle il y a peu d'années encore, isolée sur sa lande. On peut constater là une belle faillite ! Croit-on vraiment que les touristes viendront longtemps grâce à ces routes voir des paysages que l'on s'acharne à enlaidir. Croit-on que la constitution de chantiers et de carrières qui peu à peu débilitent la falaise, les explosions incessantes de dynamite, les projections de pierres soient faites pour attirer sur ce coin de la côte, les familles qui jadis venaient pêcher au ras du flot. La carrière de l'anse des Sévigné qui avait commencé il y a dix ans à grands frais le massacre de ce coin unique et qui mordait déjà sérieusement la pointe de Fréhel est actuellement en faillite. Elle espère sans doute que la route touristique lui permettra de repartir bientôt d'un pied léger. Est-ce vraiment le but que poursuivent en France les défenseurs des Beaux-Arts ? C'est sûrement le but ou des fins similaires que certains poursuivent localement et il convient de le dénoncer. Voici une superbe occasion de montrer si oui ou non les sites de France sont protégés contre ceux qui sont leurs véritables ennemis.

C'est en chaque point du parcours que la route doit être étudiée afin d'éviter les dommages irréparables que ses erreurs entraîneraient : elle doit être avec le souci de faire voir les plus beaux panoramas de la côte, mais aussi avec celui d'en respecter absolument le caractère et l'intégrité : ces deux nécessités sont conciliables et les facilités données pour admirer ces paysages uniques étant déjà grandes c'est le souci de leur conservation, — condition de leur existence et de cette admiration que l'on désire, — qui doit par-dessus tout prévaloir.

L'Union de défense de la côte
Saint-Cast, Plévenon, Pléhel.

PREMIÈRE DÉLIBÉRATION

du Comité Directeur de la Société pour l'Esthétique Générale

Mars 1937.

PROJET DE ROUTE CÔTIÈRE EN BRETAGNE ENTRE LE GUILDO ET LES SABLES D'OR

I

L'idée d'établir une route de « tourisme » qui suive la côte dans tout son pourtour d'une façon continue est une conception tellement rudimentaire, qu'elle décourage tout désir de critique. Cependant, à raison même de son caractère simpliste et, il est permis de le dire, puéril, elle est propre à séduire une catégorie d'esprits qui n'est que trop nombreuse : il est donc nécessaire de formuler son erreur et d'exposer ses inconvénients.

Ceux-ci sont de deux ordres bien différents : l'un, relatif à l'opportunité pratique et immédiate, et l'autre, concernant les hautes vérités d'ordre général qui commandent la vie humaine et sociale, et, par suite, l'aménagement du pays.

Les premiers inconvénients sont exprimés tant dans les réclamations qui ont été présentées contre le projet que dans l'examen détaillé qui en sera fait plus loin : ils se résument dans le fait que la route altère la consistance matérielle des côtes par son assiette et détruit le caractère de ces dernières par les transformations complètes qu'elle prépare, sans faire connaître plus de points de vue intéressants que si elle était discontinue; qu'ainsi elle détruit la nature sans aucune compensation, apportant dès lors, sans avantages réels, des conséquences désastreuses, et allant en définitive contre le but même qui l'a fait décider, puisqu'elle dénature ce qu'il s'agissait de faire admirer.

Mais c'est le principe même de l'accessibilité universelle et intégrale à toutes les parties de la région de beauté qui constitue une erreur et alors même qu'il n'entraînerait pas les inconvénients ci-dessus rappelés, il devrait être écarté comme contraire à l'organisation générale du monde et aux nécessités d'ordre psychologique aussi bien que d'ordre matériel qu'elle comporte.

La valeur et l'attrait de ce monde physique en effet, aussi bien que ceux de la vie humaine qui s'y déroule, sont constitués par leur variété et la diversification de leurs éléments, en nature d'une part, et, d'autre part, en intensité ou en degré. Relativement à la beauté, dont il s'agit ici, il est nécessaire qu'il existe des régions diverses, non seulement par leurs caractères, mais par leur qualité, la facilité plus ou moins grande d'en jouir et, corrélativement, la nature et la profondeur des jouissances auxquelles elles peuvent donner naissance dans l'âme humaine.

Ainsi, les êtres d'une valeur supérieure peuvent réaliser leur personnalité et les autres poursuivre leur évolution ascendante.

Pour parler d'une façon plus concrète encore, il est nécessaire qu'en même temps que des zones facilement accessibles il subsiste de vastes étendues où la Nature, rigoureusement préservée d'atteintes directes et graves, demeure dans son intangibilité et sa pureté primitives.

Tout ne peut pas être à tous, sous peine qu'il n'y ait plus rien de profond et de vraiment grand pour personne.

Au point de vue du tourisme, qui est invoqué pour multiplier indéfiniment et au maximum toutes les facilités d'accès, la notion de la hiérarchie nécessaire des choses est aussi fondamentale qu'à celui de la réalité objective : une variété de degrés doit subsister, depuis les plus simples jusqu'aux plus rares, dans la difficulté, d'une

CORRECTIONS

L'impression de ce Bulletin ayant dû être hâtivement terminée à cause de l'imminence d'une délibération sur le sujet traité, certaines coquilles ont subsisté. Il y a lieu d'apporter, notamment, les corrections suivantes :

- page 11, au milieu, dixième ligne au-dessous du II : au lieu de "carrières", mettre : caractères;

- page 12, au paragraphe V, troisième ligne : supprimer le mot "est" (essentiel);

au paragraphe VI, au lieu du mot "la chaussée" mettre "la route". Il s'agit en effet ici de la largeur totale de la route, alors que la "chaussée" n'est que la partie "empierrée" pour les voitures.

Au fond, il est à remarquer que la chaussée des routes à grande circulation n'est que de 5 m 50 à 6 mètres. Elle a été portée à 7 mètres pour les grandes routes nationales à trafic commercial (et de voyageurs) très intense, qui partent de Paris vers les grandes villes de France, par exemple route de Paris-Amiens-Dunkerque : cas essentiellement différent de celui d'une route touristique.

CORRECTIONS

L'impression de ce Bulletin ayant dû être hâtivement terminée à cause de l'imminence d'une délibération sur le sujet traité, certaines coquilles ont subsisté. Il y a lieu d'apporter, notamment, les corrections suivantes :

- page 11, au milieu, dixième ligne au-dessous du II : au lieu de "carrières", mettre : caractères;

- page 12, au paragraphe V, troisième ligne : supprimer le mot "est" (essentiel);

au paragraphe VI, au lieu du mot "la chaussée" mettre "la route". Il s'agit en effet ici de la largeur totale de la route, alors que la "chaussée" n'est que la partie "empierrée" pour les voitures.

Au fond, il est à remarquer que la chaussée des routes à grande circulation n'est que de 5 m 50 à 6 mètres. Elle a été portée à 7 mètres pour les grandes routes nationales à trafic commercial (et de voyageurs) très intense, qui partent de Paris vers les grandes villes de France, par exemple route de Paris-Amiens-Dunkerque : cas essentiellement différent de celui d'une route touristique.

part, dans la puissance et l'élévation des émotions conquises, d'autre part; afin que ceux qui en sont dignes et en sont capables puissent atteindre par leur volonté et un degré plus ou moins grand d'initiative et d'effort, par la mise en œuvre de leur puissance personnelle, la satisfaction plus profonde de toutes leurs facultés. En un mot, si beaucoup des plus grandes beautés naturelles doivent pouvoir être atteintes facilement par tous, il faut qu'il subsiste dans le monde de vastes réserves de nature libre et sauvage, des asiles de la solitude et de la grandeur. C'est là une nécessité primordiale pour un grand pays comme la France, et l'une de celles qui doivent être retenues dans la conception d'ensemble qu'il faut se former, au point de vue de l'intérêt national, de l'aménagement qu'il comporte.

Nous nous référons à cet égard à l'exposé de principe que la Société présentait le 21 mai 1934, au ministre des Beaux-Arts à l'occasion des projets concernant la Meije.

Or, s'il est une contrée où ces aires d'indépendance et de rêve doivent être maintenues en faveur de ceux qui ont l'amour de la nature et le goût de l'effort et du tourisme personnel, c'est bien la Bretagne, beauté unique en France et même en Europe, pays dont la poésie si délicate et si profonde ne peut être que lentement comprise et qui, d'autre part, à raison de cette délicatesse même, serait si facilement et si gravement altérée par des atteintes indiscretes. A côté des paysages d'une grandeur et d'une perfection suprêmes dont l'accès est ouvert dans cette contrée même à la foule, il doit en subsister qui restent à l'écart des voies de grande communication et qui constituent ces zones de solitude, de grandeur et de beauté dont nous venons de rappeler la nécessité et le rôle dans la vie humaine et nationale.

II

Passant à l'examen pratique du projet de route côtière et aux conclusions qu'il appelle, le Comité directeur de la Société pour l'Esthétique Générale de la France estime :

1° Qu'il est vain de vouloir établir un parcours routier qui suive exactement la côte sur de très grandes distances, la vue restant la même pendant plusieurs kilomètres, ce qui produit une monotonie affaiblissant l'impression causée par cette vue, quelle qu'en soit la beauté.

Les touristes obéissent à deux tendances opposées qui les divisent en deux catégories suivant la prédominance de l'un ou l'autre de ces deux éléments : d'une part, le désir de jouir véritablement, en les comprenant, des carrières et des beautés du paysage, et, d'autre part, celui de changer de points de vue et d'impressions en se transportant d'un point à un autre. Pour ceux qui sont dominés par ce dernier, le parcours le plus direct sera toujours préféré; pour les autres, au contraire, ils sont capables et désireux de se rendre dans les lieux qui en valent la peine, de s'y arrêter, pour en goûter le charme avec la tranquillité qui est indispensable à cette haute fonction de l'esprit et du cœur. Pour les uns comme pour les autres, bien que pour une raison différente, la route côtière est inutile.

2° Par contre, la route épousant toute la côte y apporte par elle-même des causes graves d'altération : d'une part, en modifiant matériellement dans des conditions plus ou moins grandes, mais toujours défavorables, la consistance et l'aspect des lieux par son assiette même; d'autre part, ce qui est plus grave encore, en favorisant, — et en rendant même inévitable, — la création de constructions diverses qui tendent à se multiplier, et qui détruisent complètement le caractère et la valeur de la Nature.

De ces deux constatations, il résulte que l'idéal d'une route touristique est, d'une part, de joindre les principaux points d'où l'on a la plus belle vue, en se gardant bien de suivre la côte d'une façon continue, et, d'autre part, d'éviter soigneusement tous les parcours qui n'apportent pas de vues nouvelles par rapport aux points dominants, afin de rendre plus fortes les impressions produites par ceux-ci, et de n'apporter aucune altération dans les autres parties, elles-mêmes destinées à être vues.

En résumé, il s'agit de respecter la Nature le plus qu'il est possible, en donnant les occasions les meilleures de l'admirer : ce n'est que par une extrême discrétion et par un choix judicieux d'endroits espacés que l'on peut y parvenir.

III

En conséquence de ces principes, il y a lieu de formuler et d'imposer, pour l'exécution du travail dont il s'agit, les règles suivantes :

I. — La route devra passer à proximité du rivage dans les endroits d'où l'on a la vue la plus étendue ou la plus belle, sans suivre la côte d'une façon continue et sans revenir en des lieux dont la vue est la même.

II. — Cette nécessité étant ainsi assurée, il est nécessaire au contraire, pour les parcours intermédiaires, de s'écarter largement de la mer, tout en épousant autant que possible les hauteurs d'où l'on aperçoit les côtes opposées. Ces horizons se trouvent à une telle distance du rivage dont on s'est écarté, que l'éloignement relatif que l'on a pris par rapport à celui-ci, et qui le sauvegarde, ne modifie pas sensiblement la vue.

III. — La route ne devra jamais ni longer immédiatement la mer, ni passer à mi-hauteur des falaises ou des rochers ou des pentes aboutissant à la mer, qu'elle endommagerait gravement.

IV. — Il est nécessaire d'éviter d'une façon absolue :

1° De traverser, et par là d'obstruer, les vallons et les estuaires, même de peu d'importance, aboutissant à la mer;

2° D'établir, soit des déblais, soit des remblais, soit des massifs de maçonnerie, même de faible importance, soit des ouvrages d'art, dans les rochers, pentes ou falaises, que ce soit pour l'exécution de la route même ou pour des accessoires de celle-ci tels que des ronds-points.

V. — Il y a lieu évidemment de classer le terrain existant entre la route et la mer, ce classement étant imposé par la cause même de l'établissement de la route, et est essentiel à la conservation de son but. A défaut de classement, il est possible d'établir une servitude non œdificandi, par application du décret-loi du 25 juillet 1935, sur l'aménagement régional.

Mais ces mesures sont absolument insuffisantes lorsque la route et la mer sont rapprochées, pour sauvegarder le paysage et les caractères de la contrée, et il n'est pas moins nécessaire de classer aussi ou d'établir la servitude non œdificandi ci-dessus rappelée, sur l'autre côté de la route, qui est celui de l'intérieur des terres, dans tous les endroits où l'établissement de constructions altérerait les caractères d'un site intéressant ou d'un point dominant. La route doit éviter aussi bien de défigurer le paysage que de perdre la vue qu'elle recherche.

VI. — La chaussée, tout en permettant une grande circulation, doit être réduite au minimum nécessaire à celle-ci; ce minimum est, suivant les endroits, de 8 ou 10 mètres et non pas de 14, alors et surtout qu'il s'agit de parcours où il n'y a pas à desservir des agglomérations.

Si l'on veut assurer, en certains points, pour un avenir assez lointain, l'éventualité, peu probable, d'un trafic extraordinaire, il y a lieu, comme on doit le faire pour toutes les grandes routes projetées dans la région parisienne de procéder à l'expropriation d'une bande suffisante pour porter ultérieurement la route au maximum de 14 mètres, laissant la partie en réserve dans son état actuel, sans y faire de travaux qui créeraient, sans utilité, une altération beaucoup plus grande du pays et une dépense superflue.

VII. — Il est posé en règle absolue que la route sera entièrement exempte de toutes superstructures, notamment de panneaux quelconques, de postes d'essence, de lampadaires et lignes de transport électrique (force, télégraphe, téléphone...) et qu'il n'en sera jamais établi.

L'application de ces règles, qui ne présente pas de réelles difficultés, est indispensable pour que la route touristique respecte la beauté des pays qu'elle a pour but de faire admirer, c'est-à-dire corresponde au principe même de sa conception et ne cause pas, dans un point particulièrement précieux pour la France, l'altération grave ou la destruction de ce qui en fait le prix infini.

TEMOIGNAGES ET PROTESTATIONS

Saint-Malo, 4 Avril 1937.

Monsieur,

Par un ami j'ai su que vous vous occupiez du projet de la route touristique de Notre-Dame du Guildo à Saint-Cast et extensions.

Voulez-vous bien me permettre de vous soumettre à ce sujet les idées suivantes. J'habite Saint-Malo où j'exerce la médecine depuis de nombreuses années, et, comme tel, j'ai parcouru et connais toute la région. J'y vais encore souvent à cause d'une propriété de famille sise auprès de la grève des Quatrevaux. La route touristique projetée du Guildo à Saint-Cast, par la côte, ne sera d'aucune utilité pour les habitants de cette côte peu habitée et dont les champs sont suffisamment desservis par les chemins ruraux existants. Elle sera d'un prix très élevé, en raison des travaux d'art que l'on sera obligé de faire, notamment sur le ravin de Quatrevaux et ne servira qu'à un tourisme purement automobile et saisonnier auquel la route de Saint-Cast modifiée serait largement suffisante. Elle endommagera un site jusqu'ici intact de construction et ayant gardé intégralement son caractère breton avec son vieux moulin, ses criques isolées et ses belles falaises; chose très rare actuellement dans cette partie de la Bretagne qui, depuis Rothéneuf-en-Paramé jusqu'à l'embouchure de l'Arguenon est hérissée de constructions plus ou moins hétéroclites et le long desquelles on n'a même pas ménagé de chemins de ronde pour piétons généralement plus admirateurs de la belle nature que les fervents de l'automobile.

Il est indispensable que de temps à autre, le long de nos côtes, on trouve quelques points isolés où l'on puisse se recueillir et admirer le paysage, sans tous les bruits modernes (trompe d'auto, piano mécanique des guinguettes, etc.). Nous avons comme exemple l'Ecosse dont certaines parties des lacs sont respectées, la Suisse dont certains cantons sont également respectés, etc.

Saint-Cast jusqu'à présent est occupé par des familles aimant le repos et le calme, qui voient avec déplaisir la construction de cette route, qui va troubler leur quiétude; d'aucuns menacent de quitter le pays si on la construit. Nous croyons que, dans l'intérêt local, il y a tout avantage à conserver les familles habitant la région du Guildo et de Saint-Cast, plutôt que de faciliter le passage de touristes n'y séjournant pas.

On ne manquera pas de donner l'argument de la construction de la route pour occuper les chômeurs. Ce serait autant de bras enlevés à l'agriculture de ce pays qui en manque déjà. N'y a-t-il pas dans la région d'autres travaux plus intéressants au point de vue du confort et de l'hygiène, notamment l'électrification des écarts, l'établissement d'égouts et l'adduction d'eau potable dans les bourgs et villages? Ils seront beaucoup moins dispendieux et plus utiles et ménageront les sites, qui, si cela continue, n'existeront plus le long de nos beaux rivages de la Manche. Hélas! tout sera uniformisé.

Veillez m'excuser de venir ainsi vous importuner et agréer l'assurance de mes sentiments distingués.

Docteur NOURY,
Saint-Malo (I.-et-V.).

22 Avril 1937.

C'est en parfaite connaissance de cause que, de toutes mes forces, je proteste joignant ma protestation à la vôtre et à celle de ceux qui connaissent directement le sujet contre l'établissement de la route touristique qui, allant du Guildo à Saint-Cast, passerait par la petite plage des Quatre-Vaux. Si cette route se réalisait, je serais sans doute l'un des propriétaires les plus lésés et, à ce titre, je devrais demander des dommages très élevés.

Laissant toutefois mon intérêt de côté pour n'envisager que le projet tel qu'il se présente, j'avoue qu'à mon avis, il ne saurait être trop critiqué. La petite plage de Quatrevaux est l'une des plus charmantes qui se puissent rencontrer. On y accède par un joli vallon boisé jusqu'à la mer. De vieux souvenirs romains y sont conservés auxquels se joignent les souvenirs de l'enfance de Châteaubriand. Cette plage a un caractère romantique délicieux. Elle est par excellence la plage des enfants qui y viennent nombreux, qui n'y sont exposés à aucun danger. Pour mon compte, j'y envoie chaque année pendant deux mois, plus de 120 petits parisiens de Mémilmontant. Ils arrivent là tout malingres et ils en reviennent pleins de vie et de santé.

Or, la route touristique projetée, de quelque façon qu'on la pose, une fois réalisée, brisera certainement la petite plage de Quatrevaux, anéantissant ses souvenirs romains, lui enlevant son caractère si délicat, son aspect romantique, contrariant son efficacité bienfaisante. A cet endroit, la route touristique serait d'un tel danger pour les enfants qu'il faudra renoncer à les y envoyer. Et pour réaliser cette œuvre, il faudra dépenser des millions qui seront soutirés à la fortune publique.

Vraiment le projet en question est d'une telle folie et d'une telle malversation qu'il faut être aveuglé par je ne sais quel parti pris, pour oser le présenter et le soutenir.

D'où mes protestations — celles de qui habite sur les lieux et que je vous autorise à publier.

LABAUCHE,
6, rue du Regard, Paris (VI).

ANALOGIE DÉMONSTRATIVE

Extrait d'une lettre du 10 mai 1937
de M. P. de RIENCOURT DE LONGPRÉ.

...De mon côté, je me permets de vous signaler que la « Côte d'Azur », qui était, de l'avis général, un des plus beaux pays du monde, est de plus en plus saccagée par les constructions aussi nombreuses qu'incohérentes qui s'effectuent, sans relâche, sur tout le littoral et, en particulier, sur les côtes des Maures et surtout de l'Estérel qui était encore d'une si prodigieuse sauvagerie il y a peu d'années.

Etat-Major du Maréchal Pétain

Paris le 26 mai 1937.

Le Chef d'Etat-Major

Monsieur,

Le Maréchal Pétain a étudié le dossier que vous m'avez communiqué sur le projet de route côtière en Bretagne.

La construction de cette route sur l'itinéraire actuellement envisagé porterait des atteintes inadmissibles à la beauté de certains sites de la côte bretonne.

Toutefois, le Maréchal me charge de vous dire qu'il ne se trouve pas qualifié pour intervenir personnellement auprès des Ministres intéressés. Mais il ne s'oppose pas à ce que vous fassiez état de sa manière de voir entièrement conforme à la vôtre.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Colonel VAUTHIER.

Ci-joint, en retour, le dossier communiqué.

Brest, le 15 Juin 1937.

Monsieur,

Votre entreprise est du plus haut intérêt. Il y a longtemps qu'on souhaite quelque chose de semblable pour défendre enfin nos pauvres paysages déshonorés, et surtout nos côtes couvertes d'hôtels installés partout où il était possible de détruire l'harmonie, et de ces abominables « villas » de tout style, montées en hauteur pour avoir « la vue » et la détruisant elle-même à tout jamais.

J'espère que vous trouverez beaucoup d'aide dans les Sociétés Savantes du département et je souhaite vivement que vous rencontriez enfin la faveur du grand public dont l'éducation est encore à faire.

Quant à moi, je ne puis que vous souhaiter bon succès et vous assurer de toute ma sympathie en même temps de ma très haute considération.

X.

Extrait d'une lettre de M. Pierre Barbier, 4, rue de Mouësse Nevers.

2 Juin 1937.

Quant à la question de l'autostrade côtière, je ne vois pas, à mon avis, qu'elle s'impose présentement. La Bretagne a un bon réseau de routes, exception faite de la région Pontivy-Loudéac. Il suffirait d'élargir certaines routes à grande circulation, telle la route de Saint-Brieuc-Paimpol-Tréguier-Perros, etc., de couper certains virages et abattre quelques talus, et l'autostrade serait tout fait, sans nuire au pittoresque de la côte, et à peu de frais.

Pierre BARBIER.

Université de Paris
Faculté des Lettres.

Institut d'Histoire Moderne et Contemporaine.

11 Juin 1937.

Monsieur,

J'ai passé sur la côte bretonne les meilleurs moments de ma vie. C'est vous dire que je comprends et partage votre sentiment. J'apporte donc mon entière approbation, et à l'œuvre générale que vous entreprenez, et à l'effort particulier que vous croyez en ce moment nécessaire pour sauvegarder l'intégrité de la côte bretonne, ou du moins ce qui a été préservé jusqu'ici.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de ma haute considération et de mes sentiments très distingués.

Georges PAGÉS,
Membre de l'Institut.

Ecole Nationale Supérieure
des Beaux-Arts

12, rue Max-Blondat,
Boulogne-sur-Seine.

Le Directeur.

Le 8 Juin 1937.

Monsieur le Président.

Je partage votre émotion à propos des projets qui vous inquiètent avec raison et qui risquent de dénaturer les côtes bretonnes. Je m'empresse donc de vous envoyer mon adhésion.

Ce qui se passe en Bretagne se passe un peu partout. Si la transformation des villes est nécessairement rendue obligatoire par le développement des moyens de transports, par l'augmentation de la population, il n'en est certainement pas de même pour les beaux paysages de notre pays qu'il est absurde de sacrifier à des touristes qui les traversent à 90 kilomètres à l'heure !

Je vous prie de croire, cher Monsieur à mes sentiments les plus distingués et dévoués.

Paul LANDOWSKI.

Société de Géographie de Rochefort
Agriculture, Lettres, Sciences et Arts 1806-1879

Monsieur le Président,

Au nom de notre Société, je tiens à unir à la vôtre l'énergique protestation que tous nos adhérents formulent contre le projet de construction d'une route en corniche, du Guildo à Saint-Cast par la côte. Nous ne saurions envisager sans indignation le véritable acte de vandalisme dont il s'agit, qui déshonorerait, qui perdrait l'un des plus beaux sites de notre chère France. Nous nous refusons à croire que l'Administration des Beaux-Arts, gardienne jalouse des trésors artistiques de notre pays, tolère que le Ministre de l'Education Nationale autorise une pareille entreprise contre laquelle nous nous élevons et protestons de toutes nos forces.

Je vous autorise à faire de cette lettre ce que vous jugerez convenable.
Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments très distingués.

Rochefort, le 15 Juillet 1937.

LE PRÉSIDENT.

D^r Paul DELAUNAY,

Le 18 Juin 1937.

Monsieur le Président,

Ce n'est pas d'aujourd'hui que la côte armoricaine est menacée par les vandaux. Un ingénieur des Ponts et Chaussées, nommé Harel de la Noë, et qui avait déjà doté Le Mans d'un Pont en X¹ sévit, il y a quelque trente ans, sur les environs de Perros-Guirec. Il traça sur la lande une ligne de tramways départementaux, la jalonna de gares en nougat, jeta sur les ravins des ponts de briques et de fer peinturluré. Au surplus, la municipalité de Perros « lotit » le chemin de Douaniers, si bien que les promeneurs ne contemplèrent plus que des murs, derrière lesquels il y avait... la mer. Votre lettre m'apprend que les dégâts vont se généraliser. Si vous voulez bien m'adresser une formule imprimée ou autographiée de protestation contre le projet d'autostrade qui menace de couvrir le reste des sites bretons du tumulte des klacksons, de boltes à sardines, de bornes Michelin, et d'affiches du Mobiloil, je la ferai signer par les délégués de notre Société d'Agriculture, Sciences et Arts de la Sarthe; les Présidents de la Société historique et archéologique du Maine, de la Société des Amis des Lettres du Maine, et de la Province du Maine, et vous la retournerai.

Veuillez agréer, je vous prie, Monsieur le Président, l'hommage de mes plus distingués sentiments.

Signé : Docteur Paul DELAUNAY,
Président de la Société d'Agriculture,
Sciences et Arts de la Sarthe.

20 juin 1937.

Monsieur,

J'approuve pleinement tout ce que vous faites en général pour sauvegarder la beauté de la France, et ce que vous faites en particulier pour empêcher que la Bretagne soit défigurée. Les aspects de la nature quand ils parviennent à une certaine perfection, doivent être aussi religieusement respectés que des œuvres d'art. Il suffit d'une seule atteinte pour en détruire le caractère. Ils font partie de ce trésor par lequel tout un peuple se connaît, que nous avons reçu de nos pères, et dont nous sommes redevables envers les Français futurs.

En vous exprimant toute la sympathie que j'ai pour vos nobles efforts, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Abel BONNARD,
de l'Académie Française.

26 juillet 1937.

Port-Blanc par Penvénan
(Côtes-du-Nord).

Monsieur le Ministre,

Voulez-vous me permettre de joindre ma protestation à celles que vous avez sans doute déjà reçues, contre le projet d'une route d'autos que l'on établirait sur le bord même de la côte bretonne.

Ce qui fait la poésie de cette région que tant d'écrivains et d'artistes de la France et de l'étranger, ont rendue célèbre, c'est que la nature y est encore à peu près intacte. Une autostrade passant à travers les landes et les bruyères, et au premier plan des golfes, des presqu'îles, des lignes de rochers qui dentellent cette frange de la Bretagne, porterait une grave atteinte à sa prestigieuse beauté. Elle exigerait d'importants viaducs et, pour la traversée des estuaires, des ponts métalliques qui détruiraient le caractère de ces merveilleux paysages. Elle serait bientôt bordée de constructions hétéroclites. — comme en voit déjà trop sur la falaise de Perros, — de pompes à essence, de panneaux de publicité annonçant des apéritifs, des marques d'automobiles, des huiles de graissage, des lotissements de terrains. Ce projet peut favoriser la spéculation immobilière, des intérêts d'industriels et de commerçants. Il est contraire à l'intérêt national, qui est de préserver les parures naturelles de la France. Il a contre lui tous ceux qui ont le souci de les défendre, et tous les vrais amis de la Bretagne. Ils sont nombreux, et, s'il se réalisait, on ne peut douter qu'ils sauraient faire entendre leurs plaintes et que l'opinion en serait émue.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

André CHEVRILLON,
de l'Académie Française.

Loquivy-en-Ploubazlanec
(Côtes-du-Nord).

30 Juillet 1937.

La construction d'une route dite touristique, de 14 mètres de large, suivant de très près le littoral breton (route de corniche) constituerait un véritable attentat contre les sites de ce littoral, et dénaturerait complètement le caractère si prenant du pays. Seules des routes perpendiculaires au rivage, existant déjà en grande partie, peuvent le rendre accessible sans en altérer la beauté. De charmants sentiers de douaniers suivent et surplombent la côte : ils continueront à servir de route de corniche à tous ceux pour qui le tourisme ne consiste pas à parcourir, à 120 à l'heure (1), une « autostrade » aux virages relevés.

Je joins donc à tant d'autres, et de plus éminentes, ma protestation la plus véhémentement contre le projet de construction d'une « autostrade » parallèle à la côte bretonne.

Georges FOURNIER,
Maître de Recherches,
Chef de Travaux à la Faculté
des Sciences de Paris.

Toulon, 12 Juin 1937.

Monsieur,

Je m'excuse des nécessités de mon service qui, me retenant hors de Toulon, m'ont empêché de vous accuser réception de votre lettre du 18 mai aussi vite que je l'aurais voulu.

Mais ce n'est pas faute, croyez-le bien, d'avoir été vivement intéressé par elle et entièrement acquis à votre campagne. Je vous prie de bien vouloir me compter un nombre des « Amis des Côtes Bretonnes ».

Il y a déjà quelques années que n'ayant pas été embarqué dans le Nord, je n'ai eu l'occasion de naviguer dans leurs parages. Mais c'est là que j'ai fait mon apprentissage et, tôt ou tard, j'y retournerai. C'est donc par surcroît un peu mon bien propre qui est menacé.

(1) Ni même à 40, sans s'arrêter N. D. L. R.

Il est proprement scandaleux de voir l'Etat responsable de la beauté de la France, patroner de pareils projets en spéculant sur l'approbation de l'opinion publique et spécialement celle de la région intéressée pour qui ce vandalisme est grimé en « mise en valeur ».

Etant d'un bon rapport pour certaines gens, suscitant l'admiration béate du grand public chez qui une sorte de sous-snobisme de commande tient lieu de sens esthétique, constituant probablement un bon prétexte à publicité électorale locale, un tel projet a tout ce qu'il faut pour réussir si l'élite du pays, n'entreprend sans tarder une vigoureuse offensive.

Et qu'on n'objecte pas qu'il ne s'agit que d'une fraction relativement faible des côtes bretonnes. L'histoire lamentable de la défiguration progressive du littoral méditerranéen est là pour montrer quelle gangrène menace la Bretagne. On ne fait rien d'autre que tuer la poule aux œufs d'or. Quand, après avoir rempli quelques poches, l'« aménagement » d'une partie de la côte a fini de la dépouiller de ses principaux attraits, on recommence à agulcher le touriste lassé en « lançant » un peu plus loin quelque nouveau lotissement, quelque nouveau « balcon d'azur » ou « d'émeraude ».

Je ne voudrais pas limiter ma contribution à ces protestations auxquelles je m'excuse de m'être laissé aller un peu démesurément et vais m'employer à faire quelque propagande.

Veuillez croire, Monsieur, à toute ma considération.

X.

45, rue Claude-Bernard,
Paris (V^e).

Paris, le 9 Août 1937.

Monsieur le Préfet des Côtes-du-Nord
à Saint-Brieuc.

Monsieur le Préfet,

J'ai eu connaissance, en allant en villégiature à Pors-Scarf, près de Plougrescant, comme je le fais chaque année depuis vingt-deux ans, d'un projet d'établir une grande route pour automobiles le long de la côte qui s'étend de Buguelès à l'embouchure de la rivière de Tréguier.

Permettez à un amateur passionné de la Bretagne et de ses sites marins, de protester contre ce plan qui risque de perdre à jamais un des panoramas les plus saisissants de la Bretagne du Nord. Les « touristes » pressés, enfumeurs de routes, incapables de goûter avec la ferveur qu'elle comporte, la terre armoricaine, ont déjà gâté beaucoup cette contrée. Il me suffira de citer Trégastel, Ploumanach, Bréhec, Saint-Quay, Portrieux, l'île Bréhat... (sans parler de la Pointe du Raz et de bien d'autres localités situées hors du département des Côtes-du-Nord). Il reste encore quelques rares coins peu connus où les chercheurs de calme, les amis de la nature sauvage, peuvent retrouver le calme de l'ancienne côte bretonne.

Dans les autres pays : Etats-Unis, Suède, Norvège, Allemagne, Tyrol, Angleterre, Ecosse, dans les Colonies britanniques d'Afrique, et même en France dans la Camargue, on a constitué des « Réserves » ou « Parcs nationaux ». Ce sont des contrées que l'on a soustraites aux méfaits de ce qu'on appelle, à tort, la civilisation. Là, on conserve précieusement la végétation, la faune, les rochers et les cavernes, les forêts, les lacs... qui constituent des richesses esthétiques naturelles. On empêche l'industrie d'exploiter ces trésors, aussi bien l'industrie automobile de tourisme, que celle d'exploitation du bois ou de la pierre.

Faudra-t-il que ceux — artistes, écrivains, ethnographes, savants, ou simples amateurs de la nature — qui venaient, comme moi-même, attirés par la grandiose sauvagerie de cette côte, goûter la paix sereine de la mer et des landes, renoncèrent à ces lieux qu'ils aimaient et, chassés du pays qui a enfanté et inspiré tant d'hommes illustres — s'en aillent chercher à l'étranger ce qu'ils ne pourront plus trouver en France ? N'a-t-il pas été déjà fait suffisamment pour les autres, auxquels on a presque tout donné ? N'ont-ils pas, sur toutes les côtes de France, et à l'intérieur, reçu ample satisfaction à leurs désirs ? Je crois que, même du point de vue étroit de l'intérêt économique français — et de Phôtellerie elle-même — il y aurait avantage

à conserver quelques zones intactes pour la catégorie de touristes dont je vous ai parlé ci-dessus. Ils sont plus nombreux qu'on ne suppose dans notre civilisation effrénée et épuisante.

Vous voudrez, j'en suis sûr, Monsieur le Préfet, écouter leur voix, et, dans l'intérêt même du département des Côtes-du-Nord, adopter leur point de vue, le défendre, refuser au vandalisme avide du tourisme industriel cette belle région sauvage, une des rares où l'on peut encore venir se reposer, rêver et travailler.

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, avec l'expression de ma haute considération, mes salutations respectueuses.

MATISSE.

Dinan, le 24 août 1937.

Monsieur,

Je joindrai bien volontiers mes efforts aux vôtres pour empêcher, si faire se peut, le bouleversement de nos adorables côtes bretonnes par la construction d'un autoroute.

Hier encore j'étais à Saint-Cast. On parlait justement de ce projet qui doit sacquer ces admirables bois de la Vieuxville, en bordure de mer et, d'une manière générale, on y était opposé.

Je dois noter cependant que, comme il arrive souvent, les autochtones ne voient pas la chose d'un mauvais œil, étant les derniers à apprécier les charmes naturels de leur pays.

Si je suis l'adversaire d'un pareil massacre, en revanche je suis le partisan résolu (et j'ai mené plusieurs campagnes à ce sujet) d'une modification de la législation fixant au plein de mars la limite du domaine de l'Etat. Une zone à déterminer devrait être réservée sur les falaises. Grâce à la législation actuelle, les vues de mer, en effet, sont devenues en bien des points (à Dinard, entre autres) le privilège des propriétaires côtiers.

Mais, encore une fois, je suis complètement avec vous et je serai heureux de recevoir documents et remarques qui me seront très utiles.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

R. P.

Port-Blanc, par Penvénan (Côtes-du-Nord).

Le 30 août 1937.

Monsieur le Ministre,

Il est question d'établir le long des côtes de Bretagne une route très large qui suivrait de tout près le bord de la mer.

Ce projet comporte de très graves inconvénients qu'il y a lieu de vous signaler.

La route, avec ses ponts, ses tranchées, sa large plateforme, que l'on aurait comme premier plan dans tous les beaux sites romprait complètement l'harmonie du paysage.

Le charme des côtes bretonnes provient de ce que la nature y est restée à peu près inaltérée et, à certains endroits, tout à fait sauvage. Ce charme serait inévitablement détruit par la route et ses accessoires.

Sous prétexte de mettre en valeur le pays on risque d'aliéner son meilleur capital.

Au point de vue touristique une route qui suivrait toutes les sinuosités de la côte serait très longue et monotone. La mer, vue de tout près, sans premier plan, lasse vite.

Il vaudrait beaucoup mieux établir une route moins longue sur la ligne de hauteurs qui suit la côte presque partout. De cette route on découvrirait de larges horizons de mer souvent agrémentés de bois et de verdure. Les côtes ne seraient pas sacagées et les touristes auraient tout à gagner d'un parcours moins long à travers des sites plus variés.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

G. FOÛX.

Professeur à la Faculté des Sciences
de Strasbourg.

Ile Saint-Gildas, Penvenan
(Côtes-du-Nord).

3 septembre 1937.

Cher Monsieur,

Je partage entièrement votre opinion au sujet de l'absurdité d'une dévastation systématique des beautés de la France. La France a besoin des touristes au point de vue de l'équilibre de son commerce. Elle essaye en ce moment de les chasser. Comme je l'ai vu l'année passée, et cette année au Danemark, en Allemagne, et en Italie, les touristes, américains surtout, aiment maintenant beaucoup plus ces pays que la France.

Car la France est, il me semble, le seul pays civilisé qui s'applique à détruire ses beautés naturelles et les souvenirs de son Histoire.

J'espère pouvoir prochainement m'entretenir avec vous de cette question et de celle, plus immédiate, de l'exploitation imbécile des côtes de la Bretagne.

Veuillez bien recevoir, cher Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Docteur Alexis CARREL.

Monsieur le Ministre,

25 Septembre 1937.

Apprenant que la construction d'un autostrade longeant les côtes bretonnes est envisagée, j'ai l'honneur d'intervenir auprès de vous afin de vous signaler toute l'émotion et toute l'inquiétude que ce projet suscite chez ceux qui aiment et qui connaissent depuis longtemps la Bretagne. J'espère que les motifs d'ordre artistique qui m'inspirent contribueront à faire renoncer à une entreprise désastreuse à tous égards, même et surtout au point de vue touristique.

Par la masse des ouvrages, par les destructions de roches et les terrassements qu'elle exigerait, la création d'une route suivant toutes les sinuosités de la grève achèverait de faire disparaître, là où elles subsistent encore, la grandeur et la sauvagerie naturelle du rivage. Elle ajouterait ainsi ses effets à ceux de trop nombreux travaux, publics ou privés, qui ont déjà été réalisés en Bretagne sans contrôle artistique, sans compréhension et sans respect du paysage.

Le projet actuel surprend d'autant plus que le développement du tourisme pourrait être assuré, semble-t-il, par le simple aménagement des routes et des chemins qui existent à proximité de la côte. Leur enchaînement formerait un itinéraire infiniment plus pittoresque et plus divers qu'un autostrade suivant sans cesse la mer. Une voie qui utiliserait de la sorte le réseau de communications actuel, et tour à tour longerait la grève ou s'en écarterait pour la surplomber, laisserait intact le caractère du pays, là où il demeure, et permettrait d'admirer le rivage sous ses aspects les plus variés.

A une époque où la plupart des Etats voisins attirent les touristes étrangers et protègent leurs sites contre les fautes de goût individuelles par des réglementations efficaces, il semble au moins nécessaire que l'on évite, en France, des erreurs de nature à détruire les plus beaux paysages nationaux.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Marcel POSTEL-VINAY.

11 Octobre 1937.

Lettre de M. Georges Duhamel à M. Henri Texier.

Monsieur le Président,

Je me joins de grand cœur aux personnes de bon sens qui protestent contre la construction d'une route côtière sur le littoral breton.

Je connais assez bien la Bretagne. C'est encore un lieu de consolation pour les Français qui déplorent l'enlaidissement de leur patrie, pour tous ceux qui redoutent le triomphe prochain du vacarme, de la sottise et du mauvais goût.

La Bretagne possède un bon réseau de routes et de chemins. Il est facile aujourd'hui d'atteindre tous les sites et de goûter, dans la plupart d'entre eux, la beauté du paysage, le silence et la paix.

Ne laissons pas les gens d'affaires avilir et souiller l'un de nos derniers refuges. S'il vous semble opportun d'entreprendre une action concertée pour conjurer un tel malheur, veuillez croire que j'unirai mes efforts à ceux de votre Société.

Agréé, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments épressés.

Georges DUHAMEL,
de l'Académie Française.

28 Octobre 1937.

A Monsieur le Ministre de l'Education Nationale et des Beaux-Arts, Paris, (1)

Monsieur le Ministre,

Veuillez permettre à un fervent de la Bretagne de protester contre un projet dont il vient seulement d'avoir connaissance et qui l'émeut vivement : projet consistant à construire une autostrade tout le long de la côte bretonne.

Laissant à d'autres plus autorisés que moi, le soin de vous exposer le côté inesthétique et profane d'un tel projet, j'entends faire valoir à vos yeux uniquement des considérations d'ordre pratique.

Ce projet me paraît essentiellement anti-démocratique et fait pour « les 200 familles », ainsi que pour les touristes étrangers qui viennent en Bretagne dans de puissantes automobiles.

Mais la masse des touristes, ceux que je coudoie chaque année en Bretagne, spécialement ceux qui y sont venus plus nombreux que jamais pendant les deux derniers étés 1936 et 1937, n'a que faire d'une autostrade. En effet, qui sont-ils ces touristes ? En grande majorité, des gens modestes, des employés, des ouvriers bénéficiant de la loi sur les congés payés. Ils circulent en bicyclette, en tandem, en vélo-moteur ou moto-cyclette, ou encore en auto de quelques chevaux, consommant peu d'essence.

Or, le réseau routier actuel de la Bretagne, très bien entretenu, suffit à ces usagers. Il leur est facile, quand ils le veulent, de quitter la route pour s'engager dans les V. O., dans les chemins verts qui les conduisent : à un pittoresque village aux toits de chaume, à une chapelle tapie dans la verdure, à une pointe rocheuse, à une plage discrète et tranquille... où des hôtels, des auberges modestes les accueillent.

Je vous l'assure, je vous l'affirme, Monsieur le Ministre, tous ces modestes, toutes ces petites gens déploieraient très vivement, s'il arrivait à exécution, le projet contre lequel je m'élève et qui leur « gâterait leur Bretagne ».

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Docteur Charles VIANNAY.

(1) La lettre du Docteur Viannay est du plus haut intérêt : elle montre que la foule, celle des touristes et des gens modestes, éprouve les mêmes sentiments que les artistes et que les hommes éminents dans tous les domaines de la pensée. Il n'en pouvait être autrement car il s'agit là d'un ressort profond de l'âme humaine et d'une de ces questions élémentaires sur lesquelles tous les hommes sentent de même.

C'est là une constatation décisive.

Le point de vue de l'automobiliste

24 Octobre 1937.

Cher Monsieur,

Vous m'avez demandé mon opinion sur le réseau de routes qui dessert la Bretagne, notamment celui qui dessert les côtes et particulièrement les endroits les plus pittoresques de ces côtes.

C'est bien volontiers que je réponds à votre question.

J'ai, cette année, abordé la Bretagne comme une terre inconnue, n'en connaissant que la côte Sud, visitée il y a 23 ans, mais près de 3.000 kilomètres parcourus sur la côte Nord, et un peu moins sur les côtes Occidentale et Sud, m'ont permis d'avoir en un mois une idée assez complète du pays, de ses sites et de ses ressources. J'ai trouvé le réseau routier en assez bon état ; les routes nationales sont larges et roulantes, les autres routes restent sinueuses, mais il y a quelques endroits où je les ai trouvées rectifiées.

En ce qui concerne le réseau côtier, et notamment les points pittoresques, je puis vous assurer que je considère que ce qui existe est très bien établi, il me semble que sur une côte découpée comme la côte Nord, que j'ai parcourue de Dinard à Trégastel et vice versa, une route en corniche ne s'impose pas et serait même peu rationnelle, car il suffit, dans chaque presqu'île ou cap qui s'avance dans la mer, d'avoir une route centrale droite, large et bonne, avec, au besoin, des ramifications en patte d'oie allant vers les points les plus remarquables.

La route en bordure de mer tournante (et nécessairement bien trop longue), n'ajouterait pas de points de vue supplémentaires et gênerait le plaisir des yeux par la fatigue certaine du regard qui, sans cesse, doit changer d'angle pour contempler le même point.

De Dinard à Lancieux, la route longe la mer à peu de distance, elle s'en écarte ensuite de Lancieux à Ploubalay, en face de la presqu'île de Saint-Jacut ; à cet endroit, la vue sur l'Est de Saint-Jacut n'est pas très curieuse ; si la partie ouest de la baie du Guildo est jolie, on la voit très bien des deux routes qui passent par l'axe de la presqu'île de Saint-Jacut pour se rejoindre à l'extrémité.

Par la suite, la nationale 786 suit, jusqu'à la baie de la Fresnaye, un trajet à l'intérieur des terres ; mais le G. C. 19 et le chemin qui passe par Pen Guen, offrent de très jolis points de vue. Ce sont des voies de garage où l'on admire une jolie galerie de tableaux à l'abri de la circulation intense des routes de grandes communications. Après la baie de la Fresnaye, le G. C. 36 est suffisamment bien dessiné, mais, à mon point de vue, pas assez rectiligne.

L'embranchement vers le Fort La Latte doit absolument être refait, mais que l'on nous préserve d'une route qui suive la côte et ses contours. Il n'y a que deux points intéressants dans cette presqu'île, il faut y aller rapidement et s'y reposer.

Il faut voir le cap Fréhel du Fort La Latte et, du cap Fréhel aux Sables d'Or et Erquy, où on retrouve la nationale 786, la côte à moins d'intérêt. En passant par le Val André, elle fait un joli détour et qui en vaut la peine.

Avant de rejoindre la N. 12, il faudrait pouvoir aller jusqu'à la pointe des Gnettes qui ferme l'anse d'Yffiniac, mais les routes ne sont pas très agréables et je pense que peu de touristes font l'excursion.

De Saint-Brieuc à Paimpol, la N. 786 ne touche la mer qu'à Binie et Portrieux, et pourtant elle est terriblement ondoyante et je crois qu'il faudrait faire un gros effort

pour la rendre plus rectiligne. On perd un temps précieux entre les points pittoresques qui sont pourtant tous desservis.

De Paimpol à la pointe de l'Arconest, rien à dire, mais c'est entre cette pointe et Locquivy que l'on pourrait désirer voir se construire une route.

Après cela, il faut couper les estuaires du Trieux et du Tréguier aux ponts qui existent. S'il y avait des ponts plus en aval on gagnerait du temps, mais « ça, c'est une autre histoire », car il faudrait les faire tellement plus longs (1).

Au delà, j'ai passé de longues heures à faire la côte ; il faut du reste voyager lentement dans ce coin qui est tellement beau. Il était en outre loin de mon port d'attache (Saint-Cast), et je me souviens mieux des paysages que de l'état des routes.

Croyez à mes sentiments les meilleurs.

Jacques SARGENTON.

(1) La réflexion que nous rencontrons ici ne fait que renforcer la valeur de ce témoignage qui établit l'inutilité de la route côtière ; d'ailleurs, nous avions depuis longtemps remarqué que cette grande préoccupation de l'automobiliste « gagner du temps », la condamnait.

La question du passage des grands estuaires — avec le désir d'éviter de faire plusieurs kilomètres sur chacune des deux rives pour leur traversée — est complètement différente de celle de la route côtière, et se pose (comme on le voit ici) en dehors d'elle. Elle est d'une importance capitale car les rivières maritimes de la Bretagne sont une de ses grandes beautés ; nous pouvons dire, dès à présent, que son principe est enfin heureusement résolu. Il est possible, aujourd'hui, d'effectuer la longue traversée des estuaires, quand cela est indispensable, sans couper leurs perspectives et sans altérer le paysage : la solution est celle du tunnel sous la rivière, déjà largement appliquée en particulier pour l'Escant à Anvers, solution envisagée même également pour le motif esthétique dans de grands travaux de voirie terrestres.

Les circonstances de la Lutte

Ker Made, Le Roelier-en-Plérin.

10 novembre 1937.

Monsieur le Président,

C'est plus que jamais le moment d'être attentif à la question de la route côtière de Bretagne. Je suis persuadé que vous n'y manquez pas et je suppose aussi que vous êtes averti des conditions dans lesquelles se présente l'affaire à l'heure actuelle.

Pourtant, pour plus de sûreté, je tiens à vous signaler les deux faits qui la dominent.

1° Ce sont les intérêts matériels qui mènent toute l'affaire et qui en sont la base : cela vous le savez depuis longtemps ; mais en connaissez-vous toute la puissance - Car il y en a de deux sortes. Il y a l'espoir de beaucoup de petits propriétaires qui s'imaginent qu'ils vont vendre leurs terrains en bordure de route ayant vue sur la mer, à 10 ou 20 fr. le mètre, et ce sont eux (alors que d'autres propriétaires comprennent leur pays et le défendent) qui font marcher les politiciens, qui intriguent maintenant et font dans la coulisse une pression si forte et efficace : (ce sont d'ailleurs probablement ces derniers qui, pour servir leurs ambitions, ont, comme toujours, conçu le projet et semé ces appétits.)

Mais on dit partout dans le pays qu'il y a aussi les intérêts d'un grand spéculateur en terrains que sa richesse colossale n'empêche pas, au contraire, d'organiser de nouvelles affaires avec toute l'influence dont il dispose (l'examen du cadastre servirait à la vérification de cette assertion).

Vous savez de quels moyens, variés, et par suite, de quelle force disposent les intérêts matériels !...

2° On constate actuellement qu'il y a des gens qui jouent double jeu et qui, en protestant de leur bonne volonté pour la conservation des sites, en donnant là-dessus des assurances aux protestataires, — comme leur rôle ou bien leur réputation le leur impose, — agissent de manière à assurer l'exécution de la route, même là où le dommage serait le plus évident.

L'un des prétextes dont on use est celui des difficultés de Droit qui seraient nées du fait que les expropriations ont été prononcées. Mon humble avis, après étude attentive de la loi sur les sites et du décret-loi sur l'expropriation, est qu'il n'en est rien, et vous êtes beaucoup plus idoine que moi à le démontrer.

On invoque aussi une question de tactique ou d'opportunité en disant qu'il ne faut pas faire preuve d'intransigeance ou d'idées absolues, sous peine de se mettre en fâcheuse posture, qu'il faut céder le plus possible pour pouvoir résister dans certains cas très graves. Il ne serait pas possible, dit-on, de s'opposer à la création de la route (alors que les autres départements s'apprennent à généraliser le désastre !) il faudrait se borner à obtenir des améliorations de détail.

Ce raisonnement prend souvent et il a pu influencer même telle ou telle personnalité dont le caractère et le sens artistique sont au-dessus de toute discussion : il fait appel en effet, à ce dernier sentiment lui-même, en utilisant la prudence, le scrupule ou l'esprit de conciliation (1). Inutile de vous dire la fausseté de ce raisonnement qui est complète : d'abord, quant aux « améliorations » de détail, si ce qu'on m'a dit est vrai, elles sont d'une insignifiance ridicule. Mais surtout les concessions, bien loin de

(1) Cet esprit est tellement accoutumé chez certains, qu'il aboutit, en fait, aux mêmes conséquences que l'esprit de capitulation. Or, son principe lui-même n'est pas louable quand ce sont des choses précieuses ou des biens d'intérêt général qui sont en cause. N. D. L. B.

donner plus de force à l'administration des Beaux-Arts ne font que lui retirer son autorité. Quand on aura cédé ici, comment résister là ? un degré lâché, comment se refuser à laisser franchir un autre degré ? on vous dira comme la première fois : « Bah : cela n'a pas tellement d'importance ! » et tout y passera, tout s'en ira par lambeaux, et du moment que, en laissant entamer un site, on aura abandonné le principe, il deviendra impossible de l'appliquer par la suite.

L'Administration peut parfaitement empêcher la route (et surtout dans tous les endroits où elle serait, si peu que ce soit, dommageable) en occupant des points « stratégiques » qu'elle classera. On répond que ce classement coûterait très cher, mais cela n'est pas vrai non plus, je m'offre à le prouver, et comme c'est d'ailleurs en grande partie une question de droit et de jurisprudence, vous le savez aussi mieux que moi.

La question est celle de la route universelle en corniche : faut-il la faire en sauvegardant, d'une façon mesquine, quelques rares points ? Ou faut-il empêcher ce que vous appelez si bien la dénaturation générale de la contrée, en ne permettant à une route de longer la mer qu'en des points exceptionnels, là où c'est nécessaire pour donner les plus belles vues ? Toute la question est là ; ce sont deux systèmes contraires dont le second sauve la Bretagne, tout en permettant de l'admirer, et dont le premier en perd le caractère sans même d'utilité pratique.

La compromission, loin d'être un bon système, est une erreur fondamentale de tactique et, de plus, en fait, elle aboutit à la réalisation du désastre que l'on pourrait et que l'on doit empêcher.

Mais ce n'est peut-être pas la peine de réfuter : il n'y a plus beaucoup de gens qui s'y trompent, et il est trop évident que ceux qui emploient ces prétextes et ce sophisme, n'ont, comme je vous le disais, pour but que de « tourner » les défenseurs de la nature et de la beauté, et de faire aboutir, tout en prétendant le désapprouver, ce projet si « intéressant » à de tout autres points de vue.

Il suffira j'espère d'avoir signalé ces manœuvres pour les empêcher de réussir ; n'hésitez pas à le faire.

Recevez, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments tout dévoués.

M. KOGAN.

(2) L'opinion de notre correspondant est exacte, aussi bien au point de vue du droit et de la jurisprudence qu'à celui du bon sens. Celui-ci interdit évidemment de mettre à la charge de la collectivité une indemnité pour la privation d'une plus-value qui aurait été créée par elle. Quant à la jurisprudence, le Conseil d'Etat a toujours décidé qu'un préjudice direct et certain, né et actuel, peut seul servir de base à une action en réparation de dommages causés. Notamment, arrêtés des 11 décembre 1912, 25 juin 1913, 1^{er} juillet 1914, 7 mars 1917, 19 décembre 1923, 11 janvier 1930. La Cour de Cassation applique le même principe, qui est général.

SECONDE DÉLIBÉRATION

du Comité Directeur de la Société pour l'Esthétique Générale
sur le projet de route en corniche sur le littoral breton.

6 octobre 1937.

Les reconnaissances que nous avons effectuées directement sur place, et l'enquête constituée par les déclarations et les protestations qui sont apportées de toutes parts à la Société, sur le projet de route côtière, établissent les constatations suivantes :

I. — Le réseau de routes et de chemins de la Bretagne est extrêmement développé, il se rapproche constamment de la côte, permet de la voir aisément dans toutes ses parties intéressantes, et, en particulier, d'admirer ses plus grandes beautés.

Si ces routes présentent des défauts qui sont, en certains endroits, une trop faible largeur, en d'autres des détours, où la traversée, moins aisée, d'agglomérations que l'on pourrait contourner, ces défauts seraient faciles à corriger. Ces corrections suffiraient à constituer le réseau touristique désirable, sans beaucoup de frais, sans endommager les éléments constitutifs des côtes, ni les paysages maritimes, et sans attenter en rien aux caractères du pays.

II. — Les points intéressants que les routes ne touchent pas peuvent être atteints sans peine soit, souvent, en quelques minutes, soit par des excursions pédestres d'une durée modérée et d'un agrément très grand par elles-mêmes : cet état de choses apporte la satisfaction nécessaire aux modes de tourisme autres que l'automobilisme, qui sont d'un intérêt particulièrement vivant et qui, engendrant un plaisir plus complet, plus vif et plus fort, doivent, pour ces raisons, être à tout prix ménagés.

III. — Tandis qu'une route en corniche existe déjà en différents points, donnant, en l'un d'eux, à son plus haut degré, la satisfaction attendue de ce système, il n'existe presque plus de petites plages isolées et tranquilles, formant par elles-mêmes un joli cadre dans lequel les touristes et les promeneurs se trouvent en pleine Nature et puissent, à l'abri de la circulation, jouir en paix de la beauté et de la mer : ces endroits doivent donc être jalousement conservés, tels qu'ils sont ; ils constituent un élément indispensable et de la plus haute qualité pour le tourisme et présentent pour lui dans cet état une valeur bien plus grande qu'ils n'en auraient comme lieux de passage de quelques minutes, ou parfois d'une seule minute, pour des routes à automobiles.

Ces constatations de fait, qui sont les données essentielles du sujet, et qui sont établies d'une façon indiscutable, notamment par l'unanimité des témoignages, tranchent la question et condamnent la route en bordure de mer.

IV. — La conclusion obtenue dans le cas précédent doit être généralisée et recevoir une application étendue. En effet, l'intérêt qui est en cause dans l'étude des modifications, et surtout des « aménagements », pouvant affecter une région de beauté, est essentiellement d'ordre psychologique, puisqu'il s'agit des impressions d'ordre artistique, sensible et moral, c'est-à-dire des bienfaits à retirer de la beauté des paysages. Or, il est reconnu que c'est de la pureté et de la grandeur incomparable de la Nature inaltérée, de la vie propre qu'elle garde seulement en cet état, que dérivent pour les artistes les plus hautes inspirations et, pour les simples touristes, les plus profondes et les plus puissantes sources de plaisir et de joie.

Cette considération atteint le fond même de la question. Pour que toutes les sortes de satisfaction, — et surtout les meilleures, — et pour que tous les genres de tourisme soient ménagés aux populations de plus en plus nombreuses qui vont goûter le charme de ces contrées, il faut que soient conservées certaines zones étendues et, en particulier, quelques vastes plages qui subsistent dans leur état naturel sans agglomérations, sans constructions, et sans travaux.

V. — Ces conclusions d'ensemble sont celles mêmes du Congrès International du Tourisme, qui s'est tenu le 23 juin 1937, et qui, rapprochés du rapport qui en a motivé l'adoption, s'expriment dans les termes suivants, qu'ont unanimement approuvés ceux qui avaient acclamé ce rapport.

« Que tous les travaux affectant les paysages, et en particulier ceux des voies destinées à en faciliter l'accès, soient faits de manière à en respecter intégralement le caractère, en évitant notamment d'en briser les lignes ou d'en dégrader les éléments constitutifs, ou, enfin, d'adopter des tracés qui favorisent la multiplication des constructions qui les dénaturent ;

« Que, étant donné que de très nombreux sites parmi les plus beaux sont largement ouverts avec toutes les facilités possibles, certaines zones soient maintenues exemptes de travaux, afin de conserver à l'humanité la valeur et le bienfait inestimables que la Nature présente pour elle dans sa magnificence originelle et dans son intégrité primitive ».

Il est à remarquer que les mêmes demandes ont été présentées de tous côtés, et par des personnalités qui n'avaient pas eu connaissance du Congrès. Ce mouvement qui se dessine dans tous les pays indique la véritable tendance de l'avenir qu'a suscitée l'extension abusive et destructive, universellement dénoncée, des installations de toute sorte et de la dénaturation des belles contrées. Il est la réaction de défense tendant à assurer enfin la conservation de la grandeur de la Nature inviolée. La valeur de ces biens qui correspondent aux besoins les plus profonds de l'homme devient de plus en plus inestimable à mesure que la civilisation économique s'accroît avec son caractère artificiel et son intensité matérielle anormale.

Ce sont ces considérations, exprimant, on l'a vu, les données essentielles du problème, qui commandent l'aménagement, — c'est-à-dire par dessus toute chose, la protection — des régions de poésie et de beauté, lesquelles sont l'une des plus grandes valeurs d'un pays.

VI. — Il en résulte qu'un projet comme celui d'une route en corniche ou simplement d'une route côtière générale, tel que celui qui est actuellement étudié, doit être absolument exclu. Une route en corniche peut exister en certains endroits, mais elle doit être exceptionnelle ; or, cette installation a déjà été réalisée, et même d'une façon étendue, de manière à donner satisfaction complète à la sorte d'intérêt qu'elle a pour but de satisfaire.

Le Comité remarque que cette conclusion est celle qu'apportent, avec une énergie passionnée, tous ceux — quels que soient leur formation, leur mentalité et leur milieu — qui connaissent et qui aiment la Bretagne, de même que ceux qui attachent un intérêt véritable au tourisme.

VII. — Après une étude attentive, éclairée par la vaste enquête visée ci-dessus, le Comité reprend donc expressément, en sollicitant lui-même énergiquement les Pouvoirs publics d'en assurer l'application, les conclusions qui lui étaient apparues d'abord : la conclusion principale déclarant que doit être absolument abandonnée la conception, non seulement d'une route établie sur des éléments constitutifs de la zone côtière, comme les landes, les falaises, les rochers et les estuaires, mais même celle d'une route longeant, de quelque façon que ce soit, la mer, ou habituellement rapprochée d'elle, et la conclusion secondaire définissant les conditions auxquelles devront être rigoureusement subordonnées la conception et l'exécution d'une route touristique, aussi bien dans les cas *tout à fait exceptionnels* où elle se rapprocherait d'un point du rivage que dans l'ensemble de son parcours, quel qu'il puisse être.

CONCLUSION

Les témoignages apportés et les sentiments passionnément exprimés de toutes parts, montrent où est la vérité dans cette affaire, et en donnent la solution de la façon la plus claire. Ils font apparaître que la lutte est ici, entre les hautes valeurs spirituelles et la bassesse des cupidités matérielles, en même temps qu'elle est entre la médiocrité des plaisirs en série, hâtifs et superficiels, et les jouissances les plus vivantes et les meilleures.

Or, sacrifier les valeurs de l'esprit et du cœur, ce n'est pas seulement abaisser l'homme, c'est aussi détruire les causes de ses satisfactions les plus profondes et de son bonheur vrai ; remarque qui rejoint le problème d'ordre pratique et en touche le fond.

Le projet de route côtière a pour lui, d'une part, les spéculateurs en terrains, grands ou petits, et, d'autre part, ceux qui trouvent dans la « mécanisation » le but ultime de la vie et qui ne voient dans le tourisme qu'une opération de circulation, dont l'intensité massive et industrielle serait la plus complète réalisation.

Il est prouvé aujourd'hui que, tous ceux-là, quelle que soit l'activité qu'ils déploient, ne sont qu'une bien faible minorité au regard de ceux qui comprennent la Nature et ses bienfaits suprêmes ; ils montrent que toutes les classes de la population française, depuis les plus grands de nos concitoyens, qui sont unanimes, jusqu'aux plus modestes, condamnent d'une façon éclatante ce projet barbare et ont apporté contre lui une démonstration décisive. Il suffirait de lire quelques-uns de ces témoignages pour que la cause soit entendue. Si, à l'étude rationnelle et objective du Comité de la Société pour l'Esthétique Générale de la France, qui en tire les conclusions, on désire ici ajouter quelques paroles d'un ton différent, c'est pour satisfaire à l'indignation profonde manifestée partout.

La qualification que mérite le projet a été exactement donnée par un homme éminent dans une lettre à laquelle son caractère personnel donnait toute liberté d'expression, mais qu'il nous a formellement autorisés à publier, car il est quelquefois nécessaire d'appeler les choses par leur nom et certains cas n'admettent pas les ménagements de langage. Tous ceux qui ont eu à parler de cette affaire ont d'ailleurs employé le mot du D^r Alexis Carrel et la plupart en ont ajouté un autre : car la conception de cette route « en corniche » n'est pas seulement imbécile, elle est en même temps criminelle. Il n'est pas d'attentat plus grave, en effet que d'avilir ou d'anéantir les grandes choses qu'il a fallu nommer si souvent dans ces exposés et qui sont les valeurs suprêmes de la vie : la poésie, le rêve, la liberté, la grandeur, ainsi que le charme pur et la magnificence sublime et harmonieuse de la Nature.

Détruire celle-ci, mutiler ses plus belles parties, pour y superposer les grands boulevards, est-ce cela le tourisme ? Non, ce n'en est même pas la caricature, puisque c'est la suppression de ce qu'il a de meilleur. Ceux qui agissent ainsi sont des saboteurs qui détruisent les dons les plus magnifiques que le Créateur avait fait à l'humanité. Il peut y avoir quelques centaines d'hommes qui, par intérêt matériel, par médiocrité d'inspiration ou par pauvreté d'esprit en restent partisans et intriguent en sa faveur ; tous les Français, sans distinction de culture, de mentalité et de condition, se dressent pour empêcher que ce massacre ne soit accompli.

COMITÉ DE PATRONAGE

Le Maréchal PÉTAIN.

MM.

Léon BÉRAUD, de l'Académie française.
Henri BERTHÉLEMY, de l'Académie des Sciences Morales et Politiques, doyen honoraire de la Faculté de Droit.
BOVIN-CHAMPEAUX, sénateur, Président de la Société pour la protection des paysages.
BRUNOT, de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, doyen honoraire de la Faculté des Lettres.
Docteur ALEXIS CARREL, Directeur général des Eaux et Forêts au Ministère de l'Agriculture.
André CHEVILLON, de l'Académie Française.
DAMPT, de l'Académie des Beaux-Arts.
DELAITRE, conseiller d'Etat.
Georges DEHAMEL, de l'Académie Française.
FERNEX-BRENTANO, de l'Académie des Sciences Morales et Politiques.
Le Duc de GRAMMONT, de l'Académie des Sciences.
Gabriel HANOULT, de l'Académie Française.
Paul LANDOWSKI, de l'Académie des Beaux-Arts, Directeur de l'Ecole Nationale des Beaux-Arts.
André LÉON, Président de la Compagnie du Chemin de Fer P.-L.-M.
Georges LÉCOMTE, de l'Académie Française.
Henri LE SDAVIEL, de l'Académie des Beaux-Arts.
Mme la Marquise de MAILLÉ, vice-présidente de la Sauvegarde de l'Art Français.
MM.
MARINGER, président de section honoraire au Conseil d'Etat, vice-président du Touring-Club de France.
MARIO, président de la Compagnie du Chemin de Fer de l'Est.
MARTEL, président honoraire de la Société de Géographie, vice-président de la Société pour la protection des paysages, administrateur du Touring-Club de France.

MM.

Henri MARTIN, de l'Académie des Beaux-Arts.
Edouard MAXENCE, de l'Académie des Beaux-Arts.
Duc de NOAILLES, président de la Demeure Historique.
PICHAT, Vice-Président du Conseil d'Etat.
Henri PROST, de l'Académie des Beaux-Arts, Architecte, Urbaniste du Gouvernement.
A. PUECH, de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Directeur de la Fondation Thiérs.
RICHMOND, président de la Compagnie du Chemin de Fer P.-O.
Georges RISLER, de l'Académie des Sciences Morales et Politiques ; président du Musée Social.
RISZ, de l'Académie des Sciences Morales et Politiques.
Le Baron Edouard de ROTHSCHILD, Président de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.
Emmanuel ROUSSEAU, Conseiller d'Etat honoraire, président de la Société des Amis de Kerjean.
Jean-Marie ROUSSEL, Conseiller d'Etat.
Le Baron Ernest SEILLÈRE, de l'Académie des Sciences Morales et Politiques.
Lucien SIMON, de l'Académie des Beaux-Arts.
Robert de SOUZA, vice-président de la Société pour la protection des paysages, Secrétaire général de la Société Française des Urbanistes.
Fortunat STROWSKY, de l'Académie des Sciences Morales et Politiques, Professeur à la Sorbonne.
TINARD, conseiller d'Etat honoraire, président de la Compagnie du Chemin de Fer du Midi.
TOURNABRE, architecte, de l'Académie des Beaux-Arts.
Le Duc de Trévisse, président de la Sauvegarde de l'Art Français.
Le Marquis de Vogüé, président de la Société du Canal de Suez, président de la Société des Agriculteurs de France.
Le Général WEYGAND, de l'Académie Française.

PRESIDENT :

M. Henri TEXIER, Maire des Requête honoraire au Conseil d'Etat.

Ceux qui firent partie du Comité de Patronage :

Le Maréchal LYAUTEY.

Emile BOURGEOIS, de l'Académie des Sciences Morales et Politiques.
Paul BOURGET, de l'Académie Française.
Paul CHABAS, de l'Académie des Beaux-Arts.
Gabriel CONDORCET, président de la Compagnie du Chemin de fer P.-L.-M.
GIRAULT, architecte de l'Académie des Beaux-Arts.
HENRI-ROBERT, de l'Académie Française.
LACOUR-GAYET, de l'Académie des Sciences Morales et Politiques.

LALOUX, architecte de l'Académie des Beaux-Arts.
PIERRE DE LA GORCE, de l'Académie Française.
MANNON, de l'Académie des Sciences, directeur du Muséum, président de la Société d'Acclimatation.
MATIGNON, de l'Académie des Sciences.
Henri de RÉGNIER, de l'Académie Française.
Georges TEISSIER, de l'Académie des Sciences Morales et Politiques.
VIALA, de l'Académie des Sciences.

Le Gérant : H. TEXIER.

Adresser à l'Association pour la
nouvelle
Région de la
A. L. L.
P. L. L.
L. L. L.
L. L. L.

L'attention de tous nos lecteurs est attirée sur le danger mortel qui pèse sur la beauté et l'intégrité même des côtes bretonnes, menacées de l'établissement d'une route qui les dénaturerait complètement. Tous doivent nous envoyer immédiatement leur appui et leur adhésion spéciale pour combattre un tel projet.

Le Bulletin est envoyé à tous les sociétaires payant au moins 15 francs de cotisation.

Les membres sont priés, afin d'augmenter la puissance de la Société, de diffuser le Bulletin par le moyen des Associations de toute nature dont ils font partie (notamment les Sociétés artistiques, littéraires, historiques, archéologiques, touristiques et sportives), ainsi que par l'intermédiaire des libraires de province auxquels ils peuvent s'adresser. Des exemplaires leur seront envoyés à cet effet, sur leur demande.