

# Commune de l'Île de Bréhat

COTES D'ARMOR  
ILE DE BREHAT

Demande de Permis d'Aménager

## « Aménagement de la rue de Port Clos / RD104

PA2 - Notice

MAI 2022

ISABEL Architecte | LE RHEU  
Horizons Paysage et aménagements | Vannes  
ECR Environnement | La Chapelle des Fougeretz

## **ETAT INITIAL DU TERRAIN**

Extrait du DIAGNOSTIC: CONTEXTE GEOGRAPHIQUE ET HISTORIQUE

## A- L'ÎLE

### 1. CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Séparée de la pointe de l'Arcouët par le chenal du Ferlas, l'île de Bréhat est une commune du département des Côtes-d'Armor située à environ dix kilomètres au nord de Paimpol.

L'île de Bréhat est plus exactement, un archipel d'une superficie de 310 hectares. Elle est constituée, d'une part, de deux îles principales, l'île sud et l'île nord, reliées toutes deux depuis la fin du 17<sup>ème</sup> siècle par une digue connue sous le nom de pont Vauban, et, d'autre part, d'une vingtaine d'îles et d'îlots.

### 2. RAPPEL HISTORIQUE

Occupé dès le Paléolithique, l'archipel de Bréhat a été du fait de sa position géographique, un lieu propice à l'implantation d'établissements religieux dès le début du Moyen-Age.

Dépendance du monastère tourangeau de Marmoutier à partir de 1181, puis dépendance du monastère de Saint-Riom en Ploubazlanec avant de devenir prieuré-cure de l'abbaye de Beauport en 1202, la paroisse de Bréhat, était sous l'Ancien Régime une enclave de l'évêché de Dol dans le diocèse de Saint-Brieuc. C'est en 1219, lorsque l'évêque de Dol autorisa la présence d'un prêtre à demeure, qu'elle est citée sous la forme de paroisse.

L'île de Bréhat a élu sa première municipalité le 8 février 1790.

### 3. PROTECTION

Déjà en 1844, on s'intéressait à la richesse de la faune et de la flore sous-marine bréhatine.

C'est en 1900, que la **Société de Protection des Paysage de France**, le Touring Club de France, appuyés par plusieurs personnalités du monde des arts et des

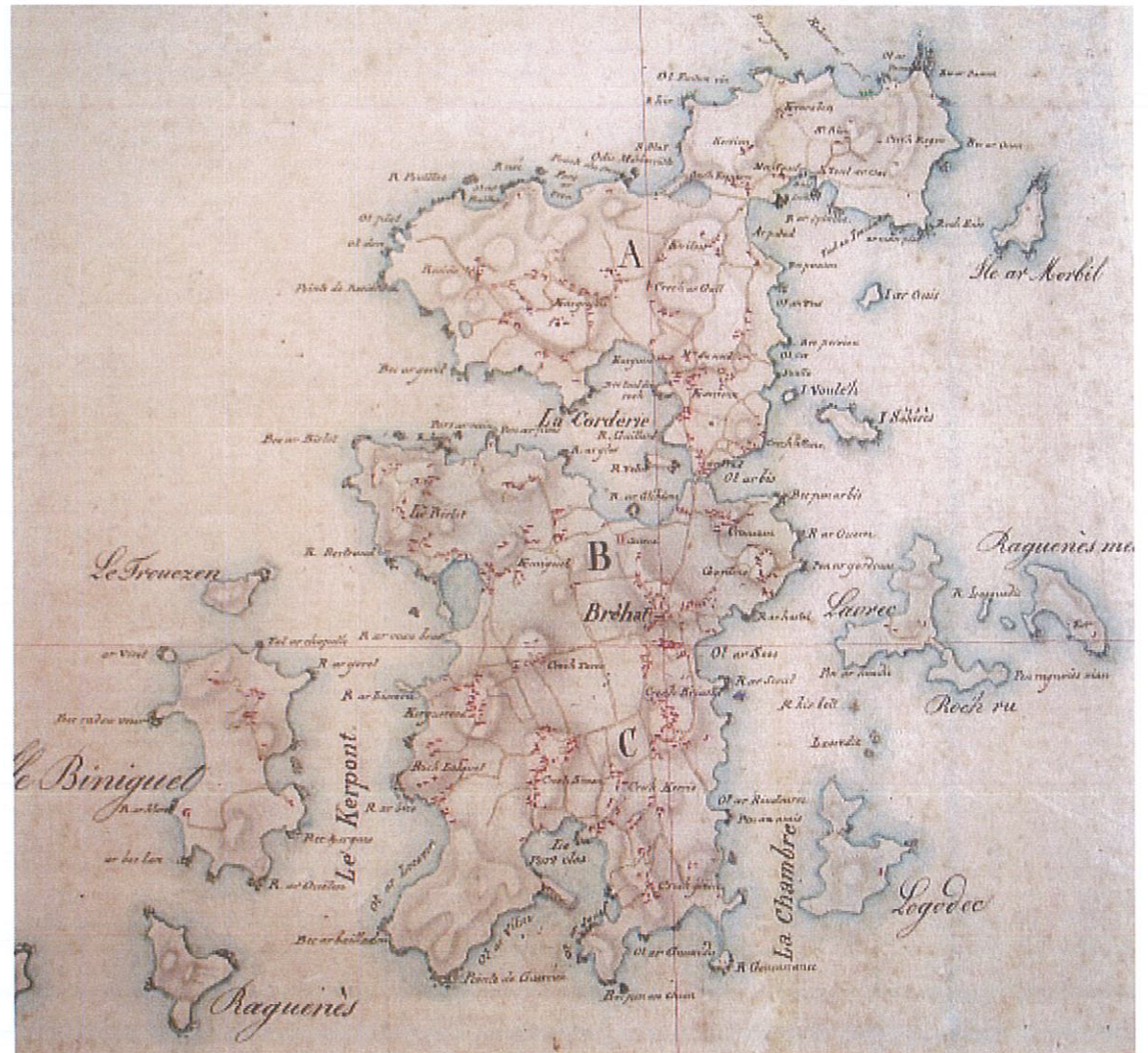


Tableau d'assemblage des plans cadastraux parcellaires de 1831 - 07 22 10523 - UC - Archives communales (île-de-Bréhat) - sans échelle



lettres demandèrent à plusieurs reprises, que l'Île de Bréhat soit protégée pour la qualité de ses sites naturels. S'en suivra la mise en place par le préfet d'une commission départementale des sites chargée d'en faire l'inventaire. En naîtra la loi du 21 avril 1906 sur la protection des sites et monuments naturels, de caractère artistique et pittoresque, première loi de protection des paysages en France.

L'Île de Bréhat en fut la première officiellement bénéficiaire quand l'île fut classée le 13 juillet 1907.

Le 26 mars 1980, le classement est étendu à la totalité de l'archipel de Bréhat.

En 1982, l'IGN établissait pour l'Île de Bréhat et sur l'ensemble des espaces côtiers du Département la carte des usages des sols, dénommée IPLI, Inventaire permanent du Littoral, avec une forme de zonage des activités littorales et de l'occupation de l'espace.

En 1998, la Direction Régionale de l'Environnement de Bretagne (DIREN) a réalisé avec les services départementaux de l'Etat (DDE) et le service des Espaces Naturels Sensibles du Département des Côtes-d'Armor, un inventaire des espaces littoraux remarquables du département. Elle a fait des propositions de gestion et de vocation de ces espaces naturels. Cependant, l'Île de Bréhat a peu conservé des espaces publics naturels, ayant un statut de propriété communale ou départementale. Toutes les îles de l'archipel bréhatin sont privées, sauf l'Île Morbic et hors quelques parcelles communales, peu accessibles, à Lavrec et à Béniguet.



Extrait du cadastre de 1832, section C, 2ème feuille dite du Sud de l'Île de Bréhat. Cote 3P 21 - Archives départementales du 22 - sans échelle.

## 1. SON PATRIMOINE LITTORAL

De nombreuses recherches ont été menées par Patrick Pichouron et Guy Prigent dans le cadre de l'opération d'inventaire préliminaire à l'étude du patrimoine des communes littorales du département des Côtes-d'Armor menée conjointement, depuis février 2002, par le Conseil Général et le Service de l'Inventaire général du patrimoine culturel de Bretagne.

La plupart des textes présentant l'île et sa commune sont d'ailleurs issus des recherches et textes de Patrick Pichouron et Guy Prigent qui ont réalisé l'enquête respectivement en 2007 et 2008.

L'enquête de Patrick Pichouron a permis de procéder à l'inventaire du patrimoine architectural de plus de 290 œuvres, parmi lesquelles 246 relèvent de l'architecture domestique et agricole, 17 de l'architecture des puits, 15 de l'architecture religieuse commémorative et funéraire et 6 de l'architecture scolaire et des équipements publics. La datation des œuvres repérées au bourg de Bréhat est comprise entre le début du 17ème siècle et le milieu du 20ème siècle.

Celle de Guy Prigent concerne plus particulièrement le patrimoine littoral et maritime, représenté par un ensemble d'œuvres lié à une architecture littorale spécifique, adaptée à la géographie insulaire de l'île et à l'aménagement de ses espaces côtiers, comme des édifices représentatifs du système défensif militaire de l'Ancien Régime et du milieu du 19ème siècle, des phares et sémaphore rappelant la signalisation maritime et la ceinture lumineuse autour de Bréhat, d'anciens bâtiments des Ponts-et-Chaussées et leurs cales monumentales (datés du 19ème siècle), témoins du patrimoine, scientifique, technique et industriel local, et autres plus petits édifices (maison, du goémon, abris de sauvetage...), les cales et murets littoraux, qui desservent le pourtour insulaire et délimitent les terres, à charge d'endiguage, relèvent d'une caractéristique architecturale singulière de l'aménagement du littoral à la fois public et privé.

\* La synthèse des études des œuvres sont consultables sur le site de l'Inventaire du patrimoine culturel en Bretagne (<http://patrimoine.bzh/>).



## A- LE PORT CLOS ET SES CALES

### 1. RAPPEL HISTORIQUE

Situé à l'extrémité Sud de l'île, le Port-Clos est le petit port de Bréhat dans l'anse de Men Joliguet. Il fut **aménagé en 1770** par Charles Cornic.

Son balisage d'entrée a été réalisée en 1792, avec une bouée d'appareillage au milieu du port.

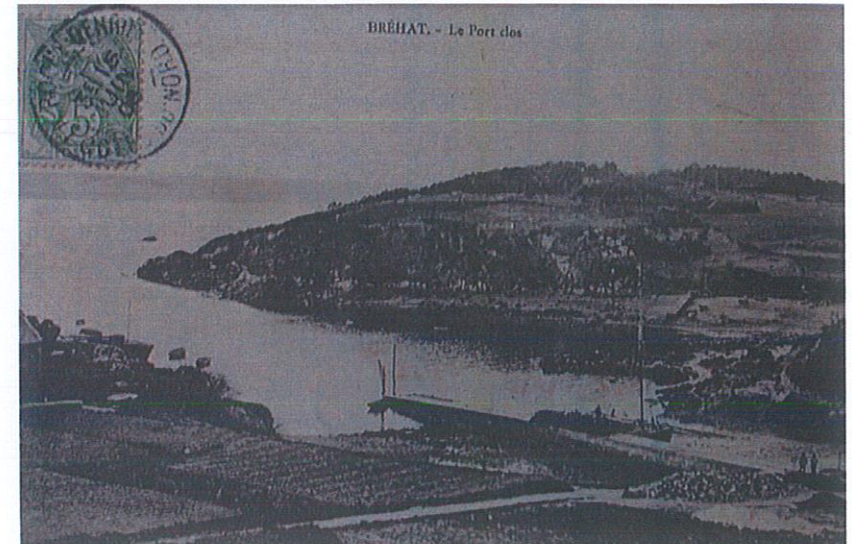
Quatre jetées occupent le Port Clos, construites entre le 4ème quart du 18ème siècle et le 3ème quart du 19ème siècle :

- La première cale débarcadère, la plus au Sud à l'ouverture de la anse, a été construite en 1795 : «Min Ru» ou cale du «Grand Pont».
- La cale ou «Pont du Milieu» fut édifée en 1802 et un peu au-dessus, vers 1848, de construction plus modeste, un petit débarcadère est construit pour faciliter l'accostage à haute mer et par vent sud de petits bateaux de passage.
- La cale actuelle, dite «cale d'en haut», fut inaugurée sous le règne de Napoléon III, en 1850. A la différence des autres, édifées par des marins de l'Etat en station avec leurs navires au Port-Clos, elle fut **construite par l'administration des ponts et chaussées**. Sa jetée fait 70m de long, pour 3m de large.
- La cale de la Citadelle fut construite en 1865.

Dans le même temps que la construction des premières cales de Bréhat, les tailleurs de pierre de Bréhat (1845), Auguste Daigre, René Heurtaut, Jean Pierre André et Pierre Richard construisait la 1ère jetée de l'Arcouest pour favoriser le trafic entre l'île et le continent.

En 1892, le député et maire de Paimpol, Armez réclamait le **prolongement de la « cale d'en haut » et le pavement de la chaussée qui reliait les différentes cales**, en évoquant comme argument le développement du tourisme (Bréhat : nouvelle station balnéaire), la mise en place d'un service régulier de bacs et le préjudice causé par le déplacement du parc des Phares et Balises en 1888.

Les cales et quais furent améliorés progressivement au cours du 20ème siècle, entre les deux guerres et après 1960, avec un « passe-pied », en ciment, submersible, qui les relie les uns aux autres.



Port Clos - 1908 - IVR53\_20092210947NUCB - Site de l'inventaire régional



Port Clos - 1914 - IVR53\_20092210947NUCB - Site de l'inventaire régional



Le **Port-Clos** a abrité quelques bateaux de pêche dans la petite anse Ouest en haut du port jusqu'à la fin du 20ème siècle, avant de servir de lieu d'échouage pour les bateaux de plaisance. Ces dernières décennies, il est **devenu progressivement le port exclusif des armateurs des vedettes de passage et de transport de marchandise**. Les trois cales sont utilisées en priorité par les vedettes.

### 1. CARACTÉRISTIQUE DE LA « CALE D'EN HAUT »

Construite en pierres sèches, elle mesurait à la fin du 19ème siècle, 70 mètres de longueur, 3 mètres de largeur et 2,20 mètres de hauteur, avec un musoir de 8,50 mètres et 3,50 mètres en contrebas, la cale pour les marchandises .

Elle mesure aujourd'hui 87 mètres de longueur (allongée en 1921) avec une plateforme large de 12 et 7,65 mètres (élargie en 1973). La jetée a 5 mètres de largeur et 4 mètres de hauteur et se termine par un escalier en aval. Elle est prolongée à sa base un terre-plein. Elle est équipée d'anneaux d'amarrage. Les murs ont peu de fruit. Son élargissement et son exhaussement ont été réalisés en pierre de taille avec un revêtement en moellons de granite. Elle est utilisée à mi-marée et en basse mer de morte-eau.

### 2. SON FRONT DE MER

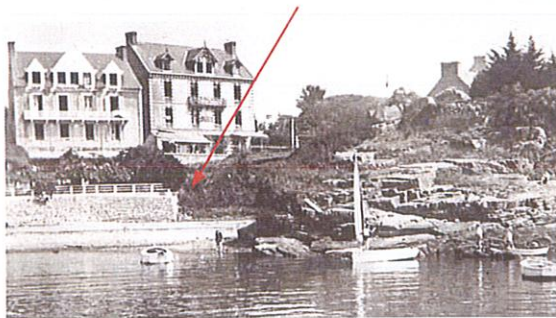
Le cadastre de 1832 ne distingue aucune habitation sur le front de mer du Port-Clos. Il faut attendre la fin du 19ème siècle pour que les premières habitations apparaissent (résidences secondaires).

**Grâce aux cartes postales anciennes**, on remarquera que le front de mer ne s'est véritablement urbanisé qu'après 1908 avec la construction des deux grands-hôtels. Avant ceux-ci, les alentours de la cale étaient encore très naturels et seule élément bâti, la petite maison (encore existante) au carrefour de la cale, de la route menant au village, et le passe pied sinueux au travers des rochers.

Les **deux grands-hôtels** font leur apparition au 2ème quart du 20ème siècle. Dès lors on observera une extension du bâti, petit à petit, au-delà de la route, d'abord avec un mur de soubassement avec son garde-corps, lui même rogné depuis, par des bâtiments en dur surmontés de terrasse, ayant «grignoté» les derniers espaces verts.



Port Clos - vers 1950 - IVR53\_20092210908NUCB - Site de l'inventaire régional



Port Clos après 1950 - Front de mer depuis la cale actuelle



Port Clos 2021 - Front de mer depuis la cale actuelle, à l'arrivée du bateau

## **ETAT INITIAL DU TERRAIN**

**Extrait du DIAGNOSTIC: DESCRIPTION ARCHITECTURALE ET PAYSAGÈRE**



Le parcours de la rue de Port Clos s'articule en 4 séquences contrastées :

- Le débarcadère
- La montée couloir
- La voie arborée
- La placette





## SEQUENCE 1 : LE DEBARCADERE

### Contexte :

La cale d'en haut tient le rôle du débarcadère principal aux heures où le port est en eau. En bout, en arrivant sur l'île, un espace fait office de «zone d'attente» quand il s'agit de prendre la décision du chemin à emprunter: la montée urbaine, accès principal menant au centre bourg, le «passe-pied» direction la côte ouest, l'autre chemin, plus intimiste, vers les premières maisons...

Sur cet espace peu structuré, premier contact avec l'île, on y trouve le stationnement du petit train touristique en haute saison, une signalétique désordonnée, des revêtements de sol hétéroclites et abîmés, des sanitaires publiques... Avec l'arrivée massives de voyageurs, l'ensemble est un peu confus.

### Topographie :

La pente est peu prononcée jusqu'à la sortie de la cale. Le dénivelé démarre à la croisée de la rue du Port Clos /et du débarcadère

### Fonctionnement :

#### - Activités

Dans ce secteur, l'activité est principalement liée à l'embarquement et au débarquement des passagers et des marchandises et à la présence sur la cale du petit train touristique.

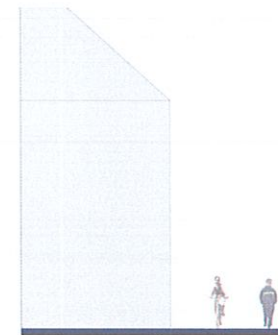
#### - Conflits d'usage

Avec l'arrivée massives de voyageurs, sur un espace très étroit, les différents usages (véhicules, piétons et cycles) ont du mal à cohabiter. Le raidillon entre la partie portuaire et la rue de Port Clos est un point d'arrêt lors de l'affluence des voyageurs.

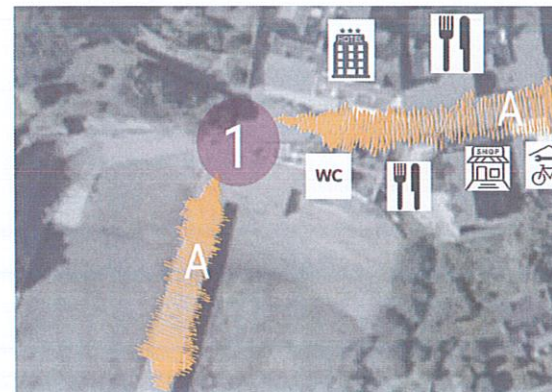
### PROFIL ALTIMÉTRIQUE



Distance totale : 54 m  
Dénivelé négatif : 0 m  
Dénivelé positif : 6,41 m  
Pente moyenne : 11 %



4.30



Localisation du chemin, sans échelle





## SEQUENCE 1 : LE DEBARCADERE

### Cadre bâti et environnemental

#### - Cadre bâti :

Achevé en 1850 et allongé en 1921, le débarcadère est construit en pierres sèches. A basse eau, on observe ces différentes phases d'agrandissement et de campagne de travaux.

A la descente du bateau, le regard est attiré vers l'ensemble bâti très présent des grands hôtels, mais aussi vers les murs aux parements de pierres et aux ouvertures épurées, donnant un effet de masse à l'ensemble.

#### - Cadre paysager :

##### • Revêtements de sol

La cale et ses annexes sont construites en granit rose typique de la côte de Brehat. Il s'agit de pavés en grand format

##### • Végétation

La végétation est quasiment absente de ce secteur. Seule la végétation des jardins en périphérie et des terrasses de café apporte une touche végétale

##### • Divers

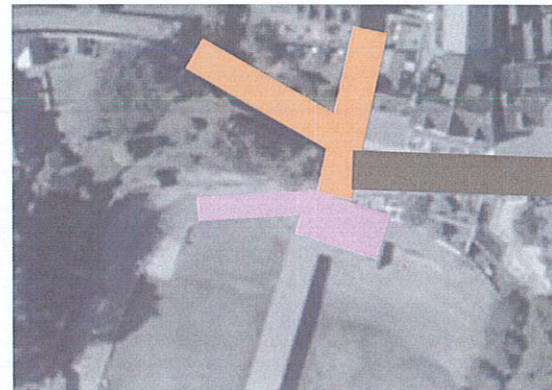
Présence d'une signalétique importante et assez disparate à l'angle de la montée vers le bourg

Garde corps blanc de la terrasse en premier plan peu valorisant

#### - Enjeux d'aménagement

Amélioration de point particulier comme le garde corps de la terrasse et simplification de la signalétique

Renforcement de la végétalisation en pied de mur



- Dalles en granit rose
- Pavés en granit gris
- Bi couche
- Empierrement

- Ouverture maritime
- Fronts arborés
- Couloir bâti
- Front mixte (pavillonnaire/jardiné)
- Murs de pierres
- Ouverture verte
- Eléments peu valorisants





## SEQUENCE 2 : LA MONTEE URBAINE

### Contexte :

C'est avec la construction des deux grands hôtels que le petit chemin existant de l'époque, au-devant de parcelles non bâties, prendra de l'importance. C'est d'ailleurs au fil du 20ème siècle qu'il deviendra l'accès principal vers le bourg avec l'extension du tourisme sur l'île.

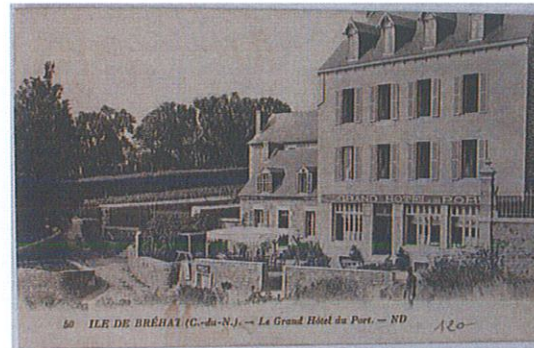
Accolé à la petite maison plus ancienne, l'Hôtel de voyageurs, dit Hôtel Bellevue, est édifié au début du 20ème siècle et remanié au cours du 2ème quart et de la 2ème moitié du 20ème siècle (lucarnes, bow-window, véranda).

De la même époque, l'Ancien hôtel de voyageurs (hôtel Lucas) est remanié et agrandi au cours de l'année 2007.

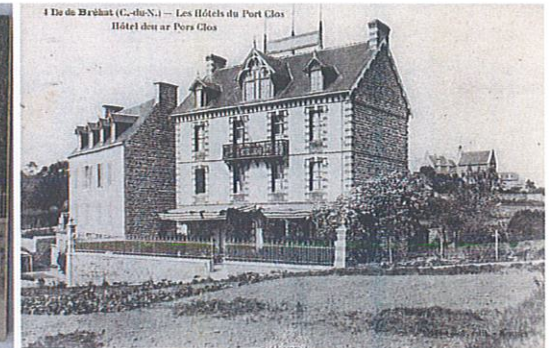
La voie au-devant est alors bordée par leurs murs de clôture surmontés de grilles en fer forgé. A cette période, l'ensemble a un aspect encore très champêtre.

Les constructions n'ont ensuite cessé de croître, de part et d'autre de la voie, empiétant petit à petit sur le front de mer, et offrant en plus de l'hébergement une multitude de service (souvenirs, restauration rapide, location de vélo...)

Le Port Clos, de part sa position géographique, est devenue le lieu incontournable des débarquement de touristes. Alors que l'île est réputée pour son site naturel classé et pour être l'île aux fleurs, on ne peut pas dire que la première impression «très minérale», avec tous les bâtiments et commerces se faisant échos, soit tout à fait à la hauteur de sa réputation.



Hôtel Belle Vue, entre 1925 et 1950 - site de l'inventaire régional



Hôtel Lucas, entre 1925 et 1950 - site geneanet.org





## SÉQUENCE 2 : LA MONTÉE COULOIR

### Topographie :

Le dénivelé de cette partie de la rue est très important (Pente à 11%)

La montée est régulière. Cette topographie entraîne de nombreuses zones de rattrapage de niveau entre la pente de la voie et les seuils de bâtiments (marches en sifflets, replats devant les seuils)

### Fonctionnement :

#### - Activités

Cette séquence concentre la quasi totalité des activités commerciales qui se répartissent de part et d'autre de la voie. Cette présence commerciale dense entraîne des arrêts réguliers de piétons .

#### - Conflits d'usage

C'est l'espace le plus étroit du parcours mais aussi celui qui concentre le plus d'activités et donc le plus de potentialité d'arrêts. Avec l'arrivée massives de voyageurs, sur un espace très étroit, les différents usages (véhicules, piétons et cycles) ont du mal à cohabiter. En cas d'affluence , c'est un véritable embouteillage des différents déplacements.

### Cadre bâti et environnemental

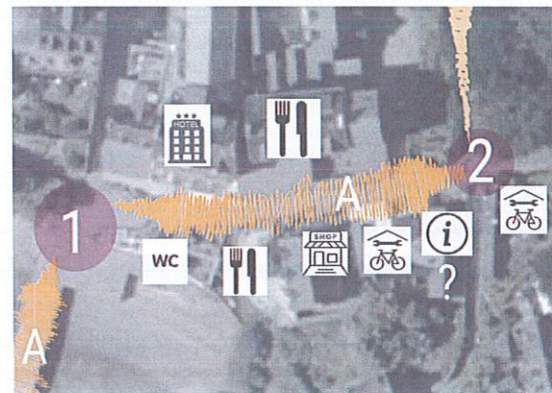
#### - Cadre bâti :

La voie est dominée par les deux grands anciens hôtels dont la morphologie a évolué depuis l'origine.

### PROFIL ALTIMÉTRIQUE



Distance totale : 54 m  
Dénivelé négatif : 0 m  
Dénivelé positif : 6,41 m  
Pente moyenne : 11 %





## SÉQUENCE 2 : LA MONTÉE COULOIR

Toute la voie est maintenant bordée de bâtiments qui forment un ensemble assez hétéroclite par leurs diverses périodes de construction. Du fait de la topographie du site, on remarque des accès montant vers les bâtiments surélevés côté île et descendants vers les bâtiments semi-enterrés, côté mer. Ces bâtiments plus bas, en première ligne, servent de terrasses sur leurs parties hautes.

Au-delà de cette mixité, on remarque surtout un traitement des accès très hétérogène voire vétuste. Bien que ces parties soient privées, cet aspect manquant d'unité, ne participe pas à la mise en valeur de la voie.



Egalement, les parements récents en pierre de certains bâtiments manquent d'harmonie avec les anciens murs, du fait de leur finition inadéquate.

Enfin, et d'une manière générale, la végétation qui avait encore sa place il y a un siècle, est devenue presque inexistante. Le long de la voie, elle est aujourd'hui réduite à quelques jardinières en tête de murs.

### - Cadre paysager :

#### • Revêtements de sol

L'ensemble de la voie est revêtu en pavés de granit gris de petit format avec une pose en queue de paon. La présence du granit gris est peu représentatif du granit présent sur la côte (rose). Le revêtement présente des désordres

#### • Végétation

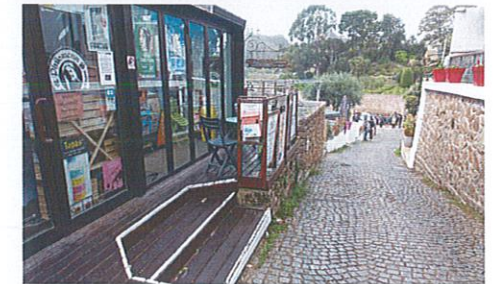
Sauf sur les parties privées, la végétation est absente de ce secteur

### - Enjeux d'aménagement

Garder de l'unité au traitement de la voie et améliorer le confort pour l'utilisateur.



- Dalles en granit rose
- Pavés en granit gris
- Bi couche
- Empierrement



- Ouverture maritime
- Fronts arborés
- Couloir bâti
- Front mixte (pavillonnaire/jardiné)
- Murs de pierres
- Ouverture verte
- Eléments peu valorisants





### SEQUENCE 3 : LA VOIE ARBOREE

#### Contexte :

Passé le virage à 90° en haut de la montée urbaine, un autre paysage se déploie aux visiteurs. La précédente impression de resserrement par la présence du bâti dense disparaît immédiatement grâce à la prédominance verte de la nature. Cette voie propose au bout des chemins de directions et d'intérêts différents.

#### Topographie :

Le dénivelé de cette partie de la rue est s'adoucit (Pente à 7%)

La montée est régulière. L'espace devient plus large.

#### Fonctionnement :

##### - Activités

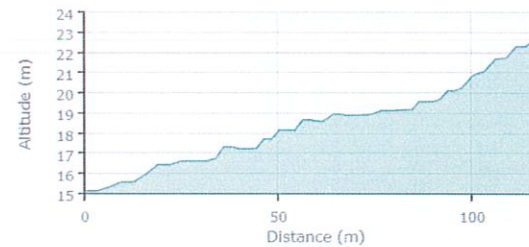
Cette séquence est principalement marquée par la présence de l'espace paysager à l'Est qui accompagne l'ensemble de l'itinéraire .

On trouve dans cet espace plusieurs centres d'intérêt (tables de pique nique...)

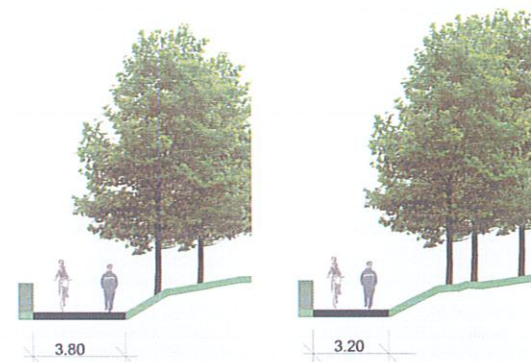
##### - Conflits d'usage

L'espace devient plus large et la plus faible présence d'activités adoucit les conflits d'usage. Cependant les arrêts (notamment des vélos), la présence des véhicules et l'affluence des piétons entraînent une cohabitation difficile. Le reprise des piétons sur le talus de l'espace vert entraîne une forte dégradation de la lisière.

#### PROFIL ALTIMÉTRIQUE



Distance totale : 119 m  
Dénivelé négatif : -0,23 m  
Dénivelé positif : 8,1 m  
Pente moyenne : 7 %



Localisation du chemin, sans échelle





### SÉQUENCE 3 : LA VOIE ARBORÉE

#### Cadre bâti et environnemental

##### - Cadre bâti :

Seules quelques maisons individuelles de différentes époques, à l'alignement ou pas, bordent cette partie de voie. De part leur morphologie et parfois à l'abri des regards, leur présence face au reste du paysage arboré, reste très discrète.

##### - Cadre paysager :

###### • Revêtements de sol

L'ensemble de la voie est revêtu en pavés de granit gris de petit format avec une pose en queue de paon. La présence du granit gris est peu représentatif du granit présent sur la côte (rose). Le revêtement présente des désordres. La lisière avec l'espace vert est très dégradée. Les racines des pins favorisent également les désordres.

###### • Végétation

En contraste avec la séquence précédente, la végétation est très présente dans ce secteur

- Coté Est sous forme arborée avec ponctuellement un accompagnement fleuri (Agapanthes)

- Coté Ouest : sous forme de végétation plus arbustive de jardin

##### - Enjeux d'aménagement

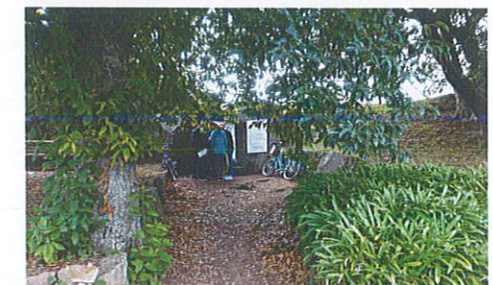
Mettre en valeur la respiration verte et la capacité de fleurissement

Offrir un élargissement de repos pour réparer la lisière de l'espace vert



- Dalles en granit rose
- Pavés en granit gris
- Bi couche
- Empierrement

- Ouverture maritime
- Fronts arborés
- Couloir bâti
- Front mixte (pavillonnaire/jardiné)
- Murs de pierres
- Ouverture verte
- Éléments peu valorisants





## SEQUENCE 4 : LA PLACETTE

### Contexte :

Au bout de la montée arborée, un espace « polyvalent » se révèle. Par sa position après les montées, le plus souvent « animées », son profil plat et son déploiement, il est une zone naturellement « d'attente ».

Bien compris par la commune, il sert aujourd'hui de point d'accueil de groupe en haute saison, d'implantation des conteneurs à déchets, de sanitaires publiques et enfin de stationnement à tout véhicule motorisé de l'île... Bien que l'aspect pratique soit indéniable, les services proposés ne sont pas ordonnés et ne participent pas de ce fait à la valorisation de cet espace, pourtant à grand potentiel.

### Topographie :

Le dénivelé devient faible (Pente à 4%)

La placette s'inscrit sur le plateau du bourg

### Fonctionnement :

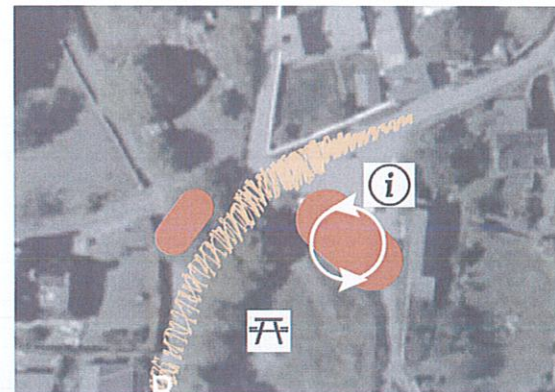
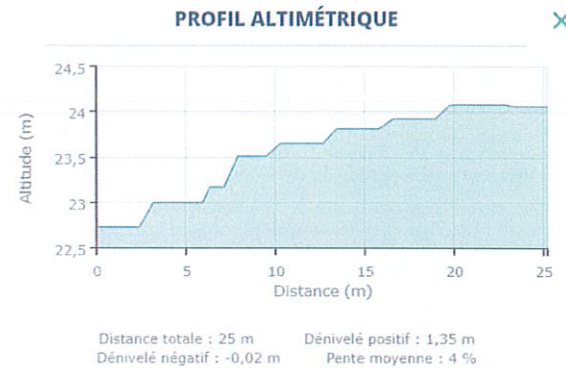
#### - Activités

Cette place accueille différentes fonctions : office du tourisme et toilettes (sous forme de bungalow), le stationnement des tracteurs, du stockage de matériaux, les conteneurs poubelles.

#### - Conflits d'usage

L'espace plus large permet un meilleur partage des fonctions. Les conflits d'usage sont moins importants

**En entrée du cœur de bourg, ces fonctions non toujours cadrées offrent une image non valorisante.**





## SÉQUENCE 4 : LA PLACETTE

### Cadre bâti et environnemental

#### - Cadre bâti :

Seuls les murs anciens de clôture en complément des talus et des chemins rappellent les limites de la zone. Les habitations ne sont pas à proximité immédiates.

#### - Cadre paysager :

##### • Revêtements de sol

L'ensemble de la voie est revêtu en pavés de granit gris de petit format avec une pose en queue de paon. La présence du granit gris est peu représentatif du granit présent sur la côte (rose). Le revêtement présente des désordres.

La placette est simplement empierrée

##### • Végétation

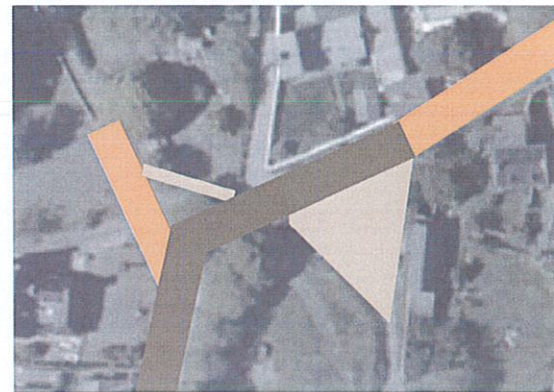
Là encore la présence végétale se présente sous deux formes

- Cotés Nord et Est sous forme de fleurissement de pied de façade
- Cotés Sud et Ouest : sous forme arborée sur tapis gazonné

#### - Enjeux d'aménagement

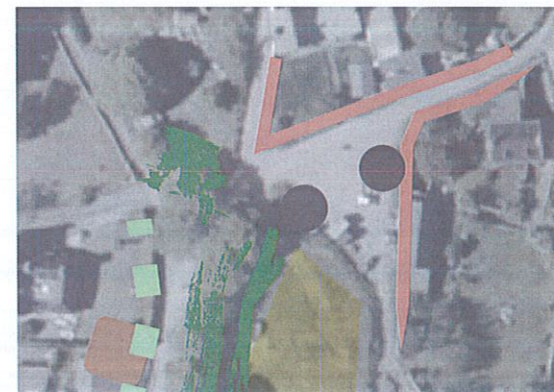
Ce lieu doit-il perdurer en tant que placette? Si oui pour quelle fonction ?

- Solution 1 : Placette si l'office du tourisme vient sur l'espace vert
- Solution 2 : Prolongement de l'espace vert si l'office du tourisme reste dans la montée



- Dalles en granit rose
- Pavés en granit gris
- Bi couche
- Empièrrement

- Ouverture maritime
- Fronts arborés
- Couloir bâti
- Front mixte (pavillonnaire/jardiné)
- Murs de pierres
- Ouverture verte
- Eléments peu valorisants







«Zone technique» actuelle



Aménagement actuel autour du poste de refoulement