



S'ADAPTER AU TERRITOIRE, ADAPTER LE TERRITOIRE

UNE HISTOIRE DU PAYSAGE EN PAYS DE BREST

Octobre 2021

ANIMATION | Conférence



Le Pôle métropolitain du Pays de Brest a engagé la révision de son SCoT le 30 avril 2019. Celle-ci a pour principal objectif de se donner un document unique à l'échelle du territoire, qui s'est étendu en 2017 avec l'adhésion de la Communauté de Communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay, et d'approfondir certains enjeux d'avenir importants.

Pour commencer ce travail, le Pôle métropolitain a organisé avec l'ADEUPa un cycle de trois séminaires d'échanges, ouverts à tous les élus et partenaires du territoire :

- Séminaire 1, le 5 octobre 2021 à Pleyben :
« Hériter : le pays de Brest d'hier à aujourd'hui ».
- Séminaire 2, le 23 novembre 2021 à Plabennec :
« Se situer : le pays de Brest aujourd'hui ».
- Séminaire 3, le 21 avril 2022 à Plougastel-Daoulas :
« Se projeter : le pays de Brest face aux défis des transitions ».

Ce petit itinéraire permet de parcourir l'aménagement passé, de questionner les modes de vie et de développement, de mesurer leurs incidences sur l'environnement, et de commencer à mettre en discussion les grands enjeux d'avenir auxquels le nouveau SCoT devra répondre.

Cette publication retrace la rétrospective historique de l'aménagement du pays, présentée par Laurent Le Corvoisier (ADEUPa) dans le cadre du premier séminaire du 5 octobre 2021.

Introduction

Avant de commencer notre visite, prenons quelques instants pour imaginer à quoi pouvait ressembler le territoire il y a quelques 2 millions d'années :

- Les Monts d'Arrée et les Montagnes Noires approchaient l'altitude des Alpes – 4000 mètres d'altitude –, à une époque où celles-ci n'étaient pas nées.
- La mer a baissé de 130 mètres, avec le développement des calottes glaciaires, faisant de la Manche une large vallée, un fleuve que rejoignent, par les entailles des Abers, de nombreux affluents.
- La rade n'existe pas encore. C'est une vaste steppe, peuplée de mammouths, de rhinocéros, de grands bovidés et de petits mammifères que nous connaissons encore aujourd'hui.
- Les îles du Ponant sont accessibles à pieds.
- Les alternances de gel et de dégel créent de grandes coulées de boues qui empâtent le relief, déposent sur la roche inerte la pellicule de terre qui va permettre la vie.
- Sur ce qui va devenir la côte nord, les vents glacés déposent des sables fins, limoneux et fertiles qui, bien plus tard, favoriseront la culture et fixeront les premiers humains.

Ce rapide retour en arrière montre combien le territoire change, sous l'effet de forces qui nous dépassent : les mouvements tectoniques, le climat (vent, températures et l'amplitude de leurs variations saisonnières, régime des pluies)... et par la main de l'être humain, qui a construit ou façonné l'essentiel de ce que nous voyons aujourd'hui. Il nous dit beaucoup, aussi, sur les incidences de nos choix d'aménagement, au moment d'entreprendre ce nouveau SCoT.



2



1

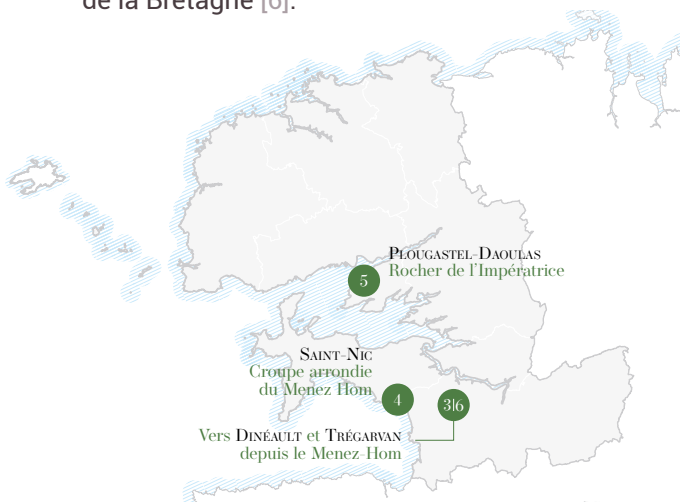
S'adapter au territoire

Les premiers humains se sont installés dans le pays de Brest, de façon sédentaire, il y a à peine plus de 10 000 ans. « A peine », car leur présence est bien peu de chose à l'échelle des temps. Si l'histoire de la planète tenait en 24 heures, ils ne seraient apparus que quelques instants avant minuit. Voyons comment ce modeste animal – du moins à l'époque – a pris possession des lieux. Ce qu'il y a trouvé, et comment il en a fait, peu à peu, son lieu de vie.

Un relief en bosses et en creux à l'origine d'un dialogue terre-mer singulier

Nos ancêtres ont d'abord trouvé un relief singulier, fait de bosses et de creux, qui rythment encore aujourd'hui les paysages :

- Du vieux massif armoricain, il reste deux vestiges principaux, qui traversent de part en part le pays, les Monts d'Arrée et les Montagnes Noires [3].
- Là où le grès est le plus dur, ce sont des croupes comme le Menez Hom qui ressortent et dessinent un paysage bosselé [4]. Là où il est plus tendre, les roches déchirent les sommets, comme au Rocher de l'Impératrice [5] offrant quelques-uns des paysages sauvages et menaçants emblématiques de la Bretagne [6].







7

- Entre ces massifs, les sols de schiste tendre ont quant à eux été largement érodés, donnant naissance au bassin de Châteauain, à la cuvette de Porzay qui se prolonge vers Douarnenez [7], à la rade de Brest [8], et aux rias du nord (Conquet, estuaires de l'Élorn et de l'Aulne, Abers...) [9].
- Le plateau léonard complète ce tableau avec son socle de granite qui s'abaisse légèrement vers la Manche [10].





8



9



10



11



12



13



14



15

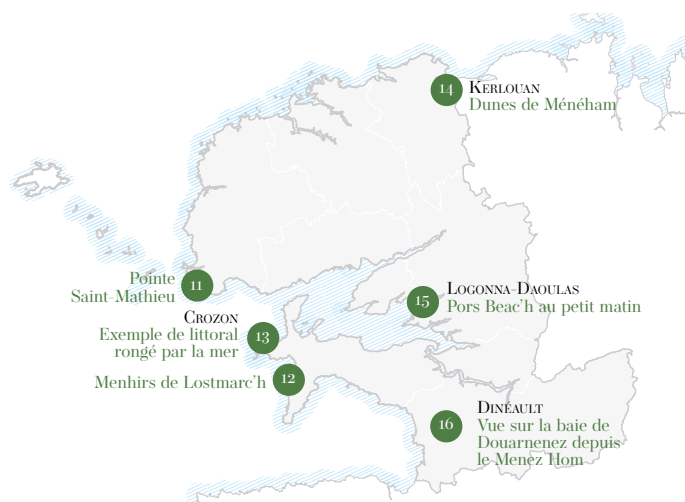
Le littoral a été dessiné par les mêmes forces, et par l'action laborieuse de la mer :

- Là-aussi, les parties les plus dures ont mieux résisté, formant d'imposantes falaises et une succession de pointes qui s'avancent en mer [11] et sur lesquelles nos ancêtres ont dressé leurs premières constructions [12].

- Les autres, composées de roches tendres, sont grignotées depuis plusieurs millions d'années, et constituent des zones basses particulièrement fragiles face à la mer. C'est le cas de l'Anse de Larmor à Plougastel-Daoulas [13]. Ces zones sont composées de sable, de galets ou de platiers rocheux [14].
- Cette variété géologique compose un trait de côte très découpé qui, très tôt, servira à nicher les petits ports [15]. Comme aujourd'hui.



Les reliefs offrent un dialogue visuel entre le maritime et le terrestre, qui fait partie des singularités paysagères du pays de Brest. Du Menez Hom, on peut contempler la rade de Brest aussi bien que la baie de Douarnenez [16]. Du bord de mer, on voit toutes ces collines surplombantes.





L'omniprésence de l'eau

Autre caractéristique majeure du pays : l'omniprésence de l'eau. Les sources, les rivières, les petits ruisseaux, arpentent toute l'étendue du territoire [17]. Leurs abords humides se reconnaissent aux massifs de joncs, de laïches et, si l'on y regarde de plus près, à une multitude de petites fleurs aux couleurs vives : iris jaune, cirse des marais... Les zones humides sont aussi présentes sur les pentes et plateaux, lorsque le sous-sol, imperméable, empêche l'infiltration. Se forment alors des mares, ceintures d'étangs et des tourbières, qui sont autant de motifs paysagers [18].



La mer joue également une influence notable jusqu'à l'intérieur des terres. Elle « ne se contente pas de ciseler la Bretagne – relève Anatole Le Braz –, elle la pénètre, elle y pousse son flot, elle l'y insinue, elle l'y infuse, comme un jet de sang vital », à travers les estuaires, les rias et abers [19]. L'Aber Wrac'h s'étend ainsi sur plus de trente kilomètres ! La mer compose des paysages originaux, des lieux de biodiversité riches mais fragiles [20].

Cette omniprésence de l'eau a permis à la population de développer culture et élevage, quasiment partout. Avec des particularités qui tiennent à la nature des sols :

- Les sols granitiques, au rendement médiocre, se prêtent plutôt à la prairie et à la culture de céréales.

- Les sols lourds du fond de rade s'avèrent parfaits pour la culture de la fraise [21].
- Les sols sédimentaires et légers du Léon deviennent la terre d'élection des artichauts et des carottes [22].





23

Dans ces vastes espaces pâturés et cultivés, les paysans construisent des talus et haies bocagères dès leur sédentarisation.

- Ce bocage leur sert d'abord à enclore leur parcelle, mais montre rapidement de grandes vertus agronomiques : il protège les terres du vent, des ruissellements, des rongeurs grâce aux oiseaux qu'il héberge, il préserve le cheptel de la pluie [23]...
- Ce maillage devient si important qu'il va être considérablement développé jusqu'au XIX^e s. Des voyageurs de l'époque témoignent qu'on



24



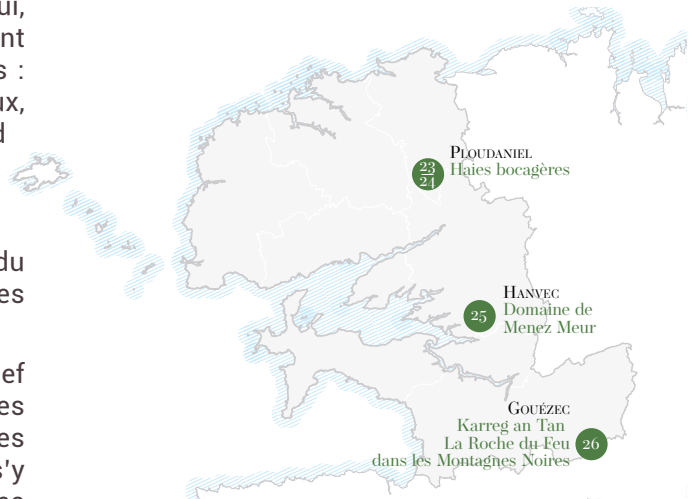
25

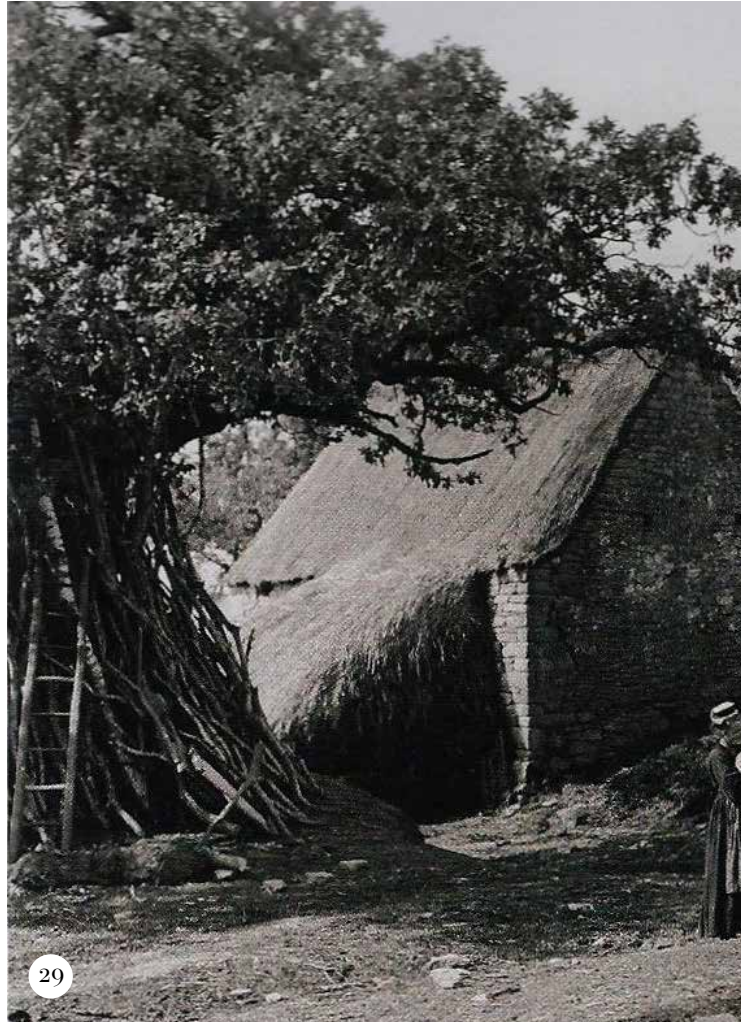
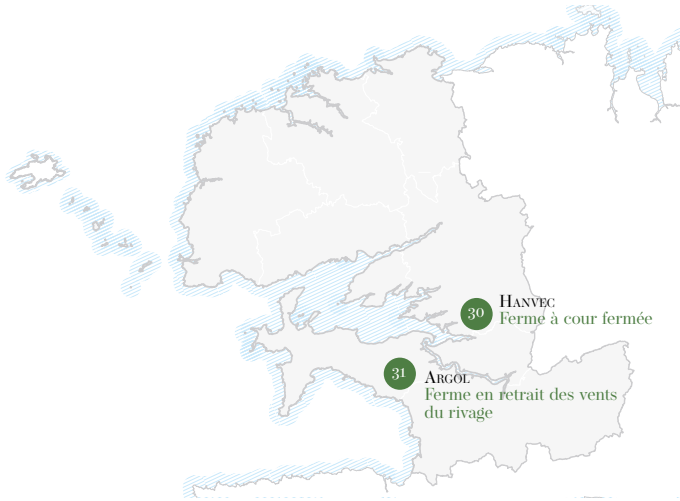
pouvait aller de Rennes à Brest sans voir aucune ferme, tant le bocage était dense [24]...

Sur les parcelles, bien plus petites qu'aujourd'hui, les vaches sont déjà reines [25]. À la ferme, ce sont les poules qui règnent. Pas encore les cochons : chaque ferme n'en compte guère qu'un ou deux, destinés à la consommation familiale. Le lard reste longtemps la seule viande consommée à la campagne, et plutôt par les paysans les plus aisés. Les chevaux, à l'inverse, sont plus nombreux. Ils sont les principaux acteurs du travail des champs, avant d'être remplacés par les tracteurs.

Sur les cimes du pays, l'acidité des sols, le relief accidenté et la force des vents constituent des obstacles insurmontables. La population les a longtemps délaissées, laissant la forêt s'y répandre, ou faisant paître ses bêtes sur de vastes ensembles de landes [26] où prospéraient des espèces inféodées (bruyère, ajonc...) [27].

- Ces écosystèmes évoluent, et l'être humain en fait partie. Il joue sur leur fonctionnement et a besoin d'eux pour vivre, pour déployer ses activités. Ils forment un héritage indispensable.





L'omniprésence de l'eau à l'origine d'un habitat dispersé

L'omniprésence de l'eau a favorisé depuis l'origine un peuplement dispersé du territoire. Comme, d'ailleurs, partout en Bretagne.

Ici, nul besoin de s'agglomérer autour des sources, la facilité d'accès à l'eau a permis de vivre partout [29].

- Mais s'installer partout ne veut pas dire s'installer n'importe comment. Les anciens concevaient leur logis selon des principes et un savoir-faire très précis :
 - ▶ La maison était orientée de manière à se protéger des vents, et des pluies qui en redoublent la force [30].
 - ▶ Près de la côte, les constructions étaient plus basses et plus tassées. Les logis de pêcheurs tournaient le dos à la mer. Là où le vent est changeant, des apprentis venaient couper son souffle.



- ▶ À l'inverse, les constructions étaient plus hautes à l'intérieur des terres où le vent est moins virulent [31]. Certains logis cherchaient à exposer une façade au midi, pour capter la chaleur du soleil.
- ▶ Les ouvertures étaient ébrasées pour diriger le soleil vers la table ou vers le foyer...
- ▶ Les murs étaient généralement constitués de deux parois indépendantes, chargées entre elles d'argile, de terre meuble, de pierres de blocage et de quelques boutisses. La construction était ainsi peu gourmande en pierres d'appareillage et particulièrement bien isolée.
- ▶ Les matériaux étaient trouvés dans les carrières les plus proches : granite, schiste ou pisé. Ils donnent aux maisons leur diversité de couleurs. Et une identité locale que n'offrent plus les pavillons actuels.
- ▶ Rien, dans ces maisons traditionnelles, n'était laissé au hasard. Les anciens avaient le souci de la résilience. Ils ne cherchaient pas à braver la nature, mais à vivre avec elle.
- ▶ Tous ces édifices font partie de notre histoire et de notre patrimoine, que nous pouvons réemployer et transmettre.



32

- Les fermes n'étaient pas toujours implantées de façon isolée, mais assez souvent regroupées dans de petits noyaux en dehors des bourgs, les « villages » au sens breton du mot [32]. Chaque ménage y disposait de son logement, de dépendances propres, mais aussi parfois de bâtiments partagés et groupés. Des pâtures collectives, les communs, étaient ouvertes à chacun. L'implantation des bâtiments était choisie, elle-aussi, pour se protéger des intempéries. Le désordre n'est qu'apparent. Ceux qui sont situés près des côtes présentent un bâti resserré, un tissu de rues et ruelles complexe pour limiter l'engouffrement du vent ou se postent derrière les chaos, comme à Meneham [33].

Les constructions basses et les courettes fermées y sont privilégiées. Ceux qui sont situés à l'intérieur des terres sont moins contraints.

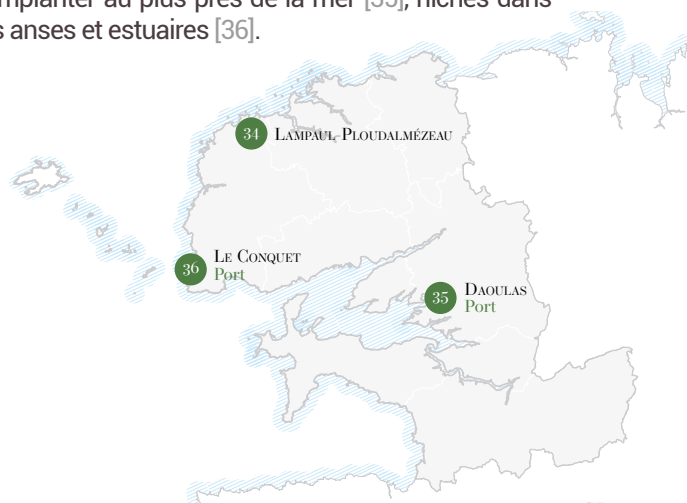


33





- Près de la mer, on construit peu. L'endroit est considéré comme hostile ou inconfortable [34]. Envahi ou pillé, balayé par les vents, grignoté par la marée, c'est peu dire que le littoral n'a pas l'attrait qu'il peut avoir aujourd'hui. La plupart des villages s'implante donc en retrait de la côte, et seuls quelques petits ports viennent s'implanter au plus près de la mer [35], nichés dans les anses et estuaires [36].





37



- La période féodale a ajouté à cet habitat dispersé des résidences seigneuriales. Le manoir structure politiquement les campagnes jusqu'à la Révolution [37]. Mais il est aussi au cœur d'une exploitation agricole, et son environnement est organisé pour produire : logis du métayer, remises, étables... Tandis que le château est une demeure qui doit affirmer la richesse de son occupant, au prix d'une architecture plus fine et de jardins d'agrément [38].
- Ces résidences étaient souvent pourvues de moulins et de colombiers [39]. La Coutume de Bretagne obligeait les paysans à les utiliser, moyennant rétribution du seigneur.



38



39



- Dans ce pays de Brest profondément rural, peu de « villes » se distinguent alors :
 - ▶ Landerneau a longtemps été le grand port du pays, assis sur les bords de l'Élorn et au croisement de la Cornouaille et du Léon [40] reliés par le pont de Rohan [41]. Jusqu'en 1930, et la construction du pont Albert Louppe, cet ouvrage resta le premier point de passage entre les deux grands évêchés... Toutes les conditions étaient ainsi réunies pour que la cité landerneenne devienne une place commerciale privilégiée [42] et se dote des apparats d'une ville : un bâti resserré et aligné sur rue [43], des demeures cossues, un espace public généreux pour accueillir les marchés et les foires. Malgré une taille plus modeste, d'autres bourgades comme Le Faou ou Châteaulin jouent un rôle similaire et présentent la même physionomie [44].



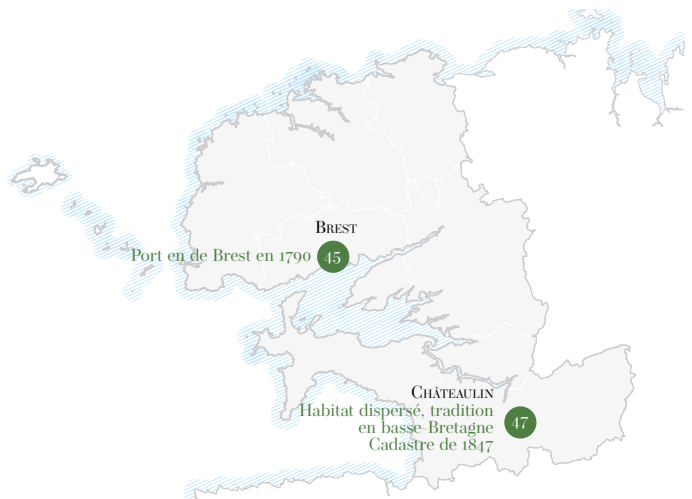
Tapie au fond de sa rade, Brest a longtemps attendu son heure. Elle ne compte guère plus de 1 500 âmes lorsque le cardinal de Richelieu décide, en 1631, d'en faire un port militaire de première importance [45]. L'un des trois grands arsenaux du royaume. Située à proximité des ennemis anglais, espagnols et hollandais, protégée par le goulet de sa rade, et demeurée fidèle au roi quand d'autres ports choisissaient le parti des huguenots, elle a tout pour plaire. Au rythme des gigantesques travaux qui s'engagent sur le port et sur le littoral, qu'il faut fortifier, elle voit marins et ouvriers affluer. Mais c'est seulement au cours du XVIII^e s. qu'elle prend la forme d'une ville :

- de grandes artères sont percées pour favoriser les déplacements [46],
- des maisons et des immeubles sont détruits pour élargir les rues, aligner les constructions et créer de belles places,
- sur la proposition du directeur des fortifications, Dajot, une promenade est créée, qui porte aujourd'hui son nom,
- la ville est assainie par la création d'un égout et l'amélioration des cloaques,
- malgré ces travaux, Brest reste singulière car presque dépourvue de commerce et d'industrie...



- Brest atteint les 25 000 habitants en 1800. 16 fois plus qu'au moment de l'installation de l'arsenal. Mais bien peu si on compare à l'importance de la population rurale.

Car jusqu'à la fin du XIX^e s., c'est cet habitat dispersé qui a constitué le mode de vie des Bretonnes et des Bretons. Les petites villes et les bourgs, modestes agglomérations « engourdies dans une torpeur qu'elles ne secouent d'habitude qu'une fois par semaine, à l'heure du marché », commente Anatole Le Braz, n'accueillaient en résidence que quelques notables et commerçants. Mais c'est ailleurs, dans cette myriade de fermes et de villages dont nous avons parlé, que l'essentiel de la vie se passait [47].





48



49



50



51



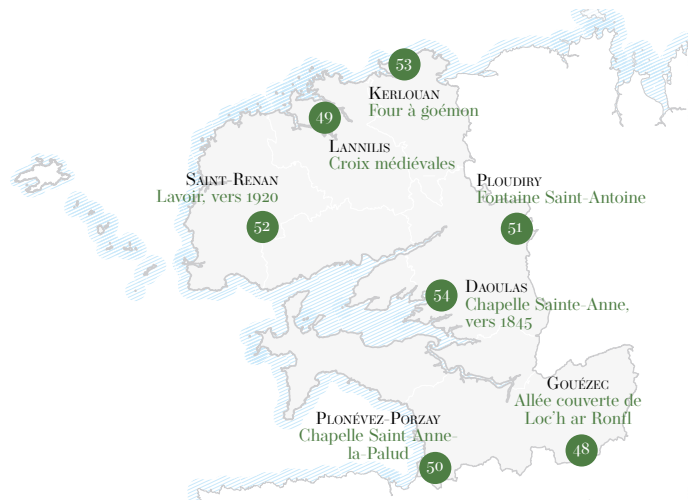
52



53

Dans cet espace partout peuplé, il n'est pas étonnant de voir naître au fil des siècles un patrimoine lui aussi dispersé :

- Les croix chrétiennes ont jalonné l'espace : aux croisements des innombrables routes, en limites de paroisses, à l'annonce d'un pèlerinage, pour rappeler un événement ou chasser les mauvais esprits... L'Église veut affirmer sa présence dans le paysage [49].
- Les chapelles sont nombreuses, car les paroisses sont vastes et nécessitent un maillage intermédiaire pour le culte. Chaque époque nous a laissé ses édifices, avec leur diversité [50].



- Les fontaines sont porteuses de légendes. On célèbre notamment leurs vertus curatives. Saint Gouesnou aide ainsi à lutter contre les rhumatismes. D'autres contre l'infertilité, la cécité, la gale, etc. Pour le Covid, en revanche, toujours rien [51]...
- Elles sont fréquemment assorties d'un lavoir. Le lavoir, lieu des bavardages et du peu de vie sociale laissée aux femmes. Le « jour de buée », on y joue de la musique, on y chante, on y conte des histoires [52].
- On trouve encore quelques fournils et fours à pains. La commune de Plougastel possède la particularité d'en avoir conservé de nombreux, dont quelques-uns sont toujours en activité ou ces fours à goémons, caractéristiques du pays [53].

Les modes de vie sont, dans ce XIX^e s., semblables à ceux des siècles passés [54] :

- Ils sont dominés par le travail : sur les 500 000 heures d'une vie, on en consacre 200 000 à travailler, 200 000 à dormir et à s'entretenir... et bien peu à se divertir.
- Les tâches sont très réglées : les hommes travaillent aux champs, les femmes s'occupent des tâches ménagères et, pour beaucoup d'entre elles, occupent aussi un emploi de domestique, de filandière...

- On se déplace peu et à petite allure : 1 km/jour. C'est dans la commune que naissent la plupart des couples.
- Dans sa façon de construire, dans son rapport aux écosystèmes qui l'entourent, notre ancêtre s'adapte à ce qu'il trouve. Sans jamais brusquer la nature. Mais en subissant en contrepartie des conditions de vie très rudes. L'économie rudimentaire génère beaucoup de misère, la malnutrition et des épidémies récurrentes.
- Cette société est marquée, à tous égards, par l'immobilité, géographique et sociale, et la lenteur, qui sont des valeurs. La III^e République a beau célébrer l'avènement de citoyennes et citoyens éclairés et libres, fraîchement libérés de l'emprise religieuse, la réalité est toute autre. L'individu se pense comme le maillon d'une chaîne, chacun reste à sa place pour le bon fonctionnement du tout, et l'on reproduit perpétuellement le mode de vie des anciens.





2

Adapter le territoire

Si depuis l'origine l'être humain s'était adapté à son milieu, il va commencer à partir du XIX^e siècle à penser autrement : le développement des sciences et techniques le persuade qu'il peut inverser le paradigme. Maîtriser son environnement, le façonner pour que celui-ci réponde à ses activités.

La Bretagne va entrer dans cette « modernité » plus tard que les autres... Ici, le poids de l'agriculture, de la religion et des traditions freine la généralisation de cette idée du « progrès ». Mais ne fait que retarder son triomphe...



56



57



59

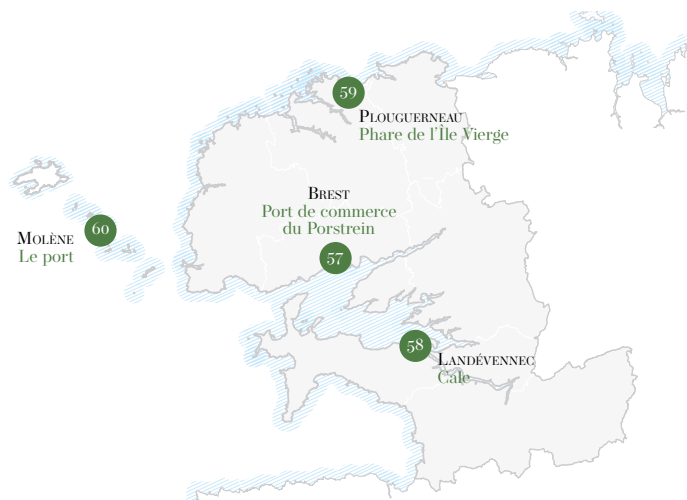


58

La timide entrée dans la modernité

En ce XIX^e siècle naissant, la fumée des usines commence à embrumer le ciel de France [56]. Pas tout à fait partout. La Bretagne reste à l'écart de ce mouvement. « La faute aux autorités cléricales » – diront beaucoup d'historiens –, qui voient d'un mauvais œil cette modernité triomphante, l'urbanisation qu'elle induit, et le progrès des idées socialistes dans les villes.

- La région va trainer ce retard industriel jusqu'aux années 1960, et apparaître comme une terre archaïque, incapable de nourrir ses enfants.



Pour tenter de sortir la péninsule de ce marasme et de l'arrimer à la dynamique de développement déjà à l'œuvre dans le reste du territoire, l'État soutient alors de gigantesques travaux d'infrastructures.

Pour accompagner l'essor du trafic maritime de marchandises, il modernise le littoral :

- En 1865, Brest est doté d'un nouveau port de commerce sur la plage de Porstrein poldérisée pour l'occasion [57]. Il sert au transport de marchandises, parfois dangereuses comme le rappelle la tragique explosion de l'Ocean Liberty en 1947.
- Dans les plus petits ports, les digues de débarquement sont allongées ou remplacent les échouages sur la plage [58].
- La signalétique est considérablement améliorée, pour faciliter les manœuvres :
- On crée des phares : le grand phare de l'Île Vierge (1902) se substitue à un premier édifice jugé trop petit (1845) ou de simples « feux » [59].
- On érige des tourelles.
- Les sémaphores sont modernisés.
- En l'espace de quelques décennies se met en place toute l'iconographie du littoral breton, toutes ces images évocatrices et identitaires dont raffolent aujourd'hui les touristes [60].
- Tout un symbole : la ligne Brest-Plymouth est ouverte en 1906, pour convoier en Angleterre les passagers et les célèbres fraises de Plougastel.



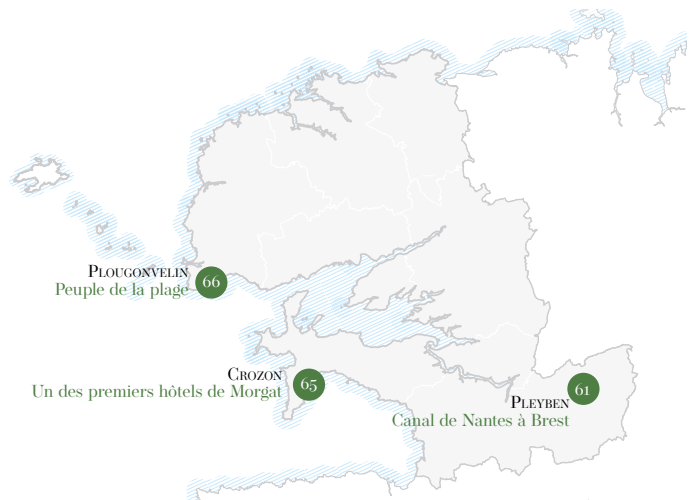
Mais ça n'est pas tout. L'État développe des infrastructures terrestres du niveau de celles qui existent déjà dans les autres régions :

- Le canal de Nantes à Brest est ouvert en 1842. Il doit sécuriser l'accès au port militaire de Brest et faciliter le trafic de marchandises [61].
- Le train arrive jusqu'à Brest en 1865. Pas le train que vous connaissez aujourd'hui... un vaillant ancêtre qui mettait tout de même 16 heures pour relier la ville à Paris. Toujours mieux que les 5 jours de diligence qu'il fallait compter en 1825 [62].



- ▶ Cette liaison permet de transporter les marchandises depuis le port de Brest.
- ▶ Cette même année est mise en service la gare de Landerneau.
- ▶ Le nouveau réseau est déployé en étoile depuis la capitale, confortant le centralisme à la française pour de nombreuses années [63]. Le secrétaire particulier de Guizot, alors Premier ministre, en est persuadé : « Un chemin de fer apprendra en 10 ans plus de français aux Bretons que les plus habiles instituteurs. »
- ▶ De manière générale, les réseaux secondaires vont redessiner la carte du pays entre 1891 et 1946. Les heureux bénéficiaires d'une gare vont connaître sinon un développement, au moins un confortement.
- ▶ Le train transforme le paysage : finies les courbes sinueuses qui épousaient les reliefs, longeaient les vallées. Grâce au nouveau génie civil, on ne s'encombre plus de ce genre de contrainte : place aux tracés rectilignes, aux arasements et aux viaducs. Les voies nouvelles traversent les zones humides, remblayées pour l'occasion, sectionnent les corridors écologiques. La modernité, c'est le rêve de parvenir à plier la nature à la volonté de l'être humain. Et non plus de la subir [64].

- ▶ Sur le littoral, le train a donné naissance à un nouvel art de vivre : le séjour en bord de mer [65]. Là où les anciens évitaient de construire, sur des sols précaires et mobiles, surgissent désormais des constructions insouciantes et ostentatoires. À Morgat, en Crozon, la première station balnéaire du pays est développée à l'initiative de la famille Peugeot. Avec ses marques distinctives : villas, pensions de familles et hôtels, quais-promenoirs, cabines de baigneurs [66]...





Le réseau routier est timidement amélioré, pour accueillir une nouvelle venue, la voiture.

- En 1910, on ne comptait encore dans le Finistère que 575 voitures immatriculées. Et on ne mesurait sans doute pas encore combien ce curieux instrument – certains anciens se demandaient où étaient cachés les chevaux – allait transformer le territoire [67].
- Les controverses locales vont bon train, entre les nouveaux usagers de l'automobile qui réclament, via les automobile-clubs, le goudronnage des routes, et les paysans qui défendent les empièvements, moins glissants pour leurs bêtes.

Ces trois infrastructures vont successivement se concurrencer : le train amène à négliger le canal, puis la voiture amène à délaisser le train [68]... La victoire de cette dernière va bientôt être totale. Cela traduit aussi un certain basculement de la mer à la terre pour les déplacements et, pour la Bretagne, un certain renoncement à l'ouverture au monde.

En 1937, on ajoute à ces infrastructures maritimes et terrestres un aéroport à Guipavas qui n'avait pas l'élégance de l'aéroport actuel [69].

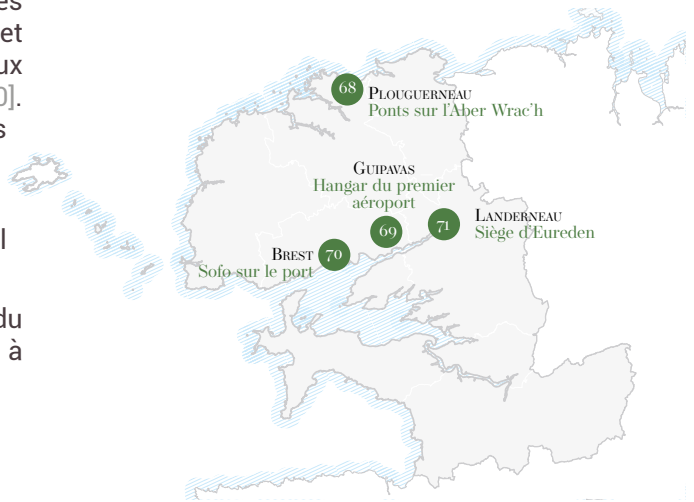


Toutes ces infrastructures permettent de généraliser dans les campagnes l'usage des premiers engrais, et de diffuser des procédés agronomiques innovants.

En 1901 est fondé à Landerneau l'Office central des œuvres mutuelles agricoles, organisme dont l'objectif est d'unir les paysans et de moderniser les campagnes, en organisant les ventes d'engrais et de semences à meilleurs prix, et en permettant aux adhérents d'accéder aux crédits et assurances [70]. Cet office central est à l'origine des grands groupes Arkéa, Groupama, Coopagri (devenu Triskalia, puis Eureden), et de la Mutualité sociale agricole.

En 1930, une trentaine d'agriculteurs de Ploudaniel fondent une coopérative laitière, future Even.

La tradition de mutualisme et de coopération du pays de Brest est née, et servira plus tard de base à une puissante industrie agro-alimentaire [71].







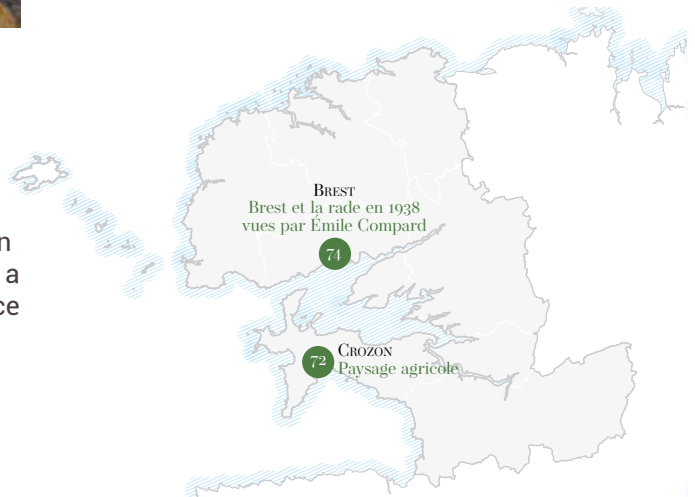
73

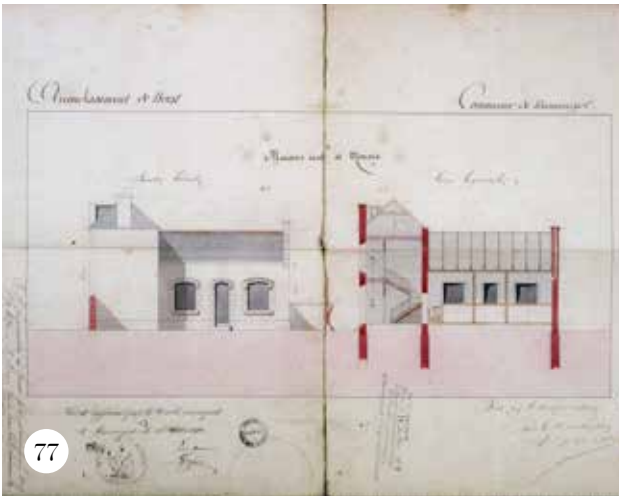


74

Voilà enfin que la Bretagne paraît sortir de sa torpeur. Les progrès sont nombreux. Tant mieux ? Eh bien c'est tout le paradoxe. Désormais on produit de plus en plus mais avec de moins en moins de bras. Et si les revenus augmentent, il n'y a plus de travail pour tout le monde... Alors commence un long exode.

- Certains partent chercher meilleure fortune au Canada ou aux États-Unis. D'autres partent vers Paris, à Trélazé où on les emploie dans les ardoisières, au Havre où ils deviennent dockers ou domestiques [73]. Cette première vague de départs entraîne une autre, chez les artisans qui dépendent de l'agriculture : charretiers, bourreliers, sabotiers...
- D'autres préfèrent changer de métier et rester au pays. Leur terre d'élection ? Les villes et les bourgs, où le commerce et l'artisanat de production offrent des perspectives nouvelles.
- Brest est en plein essor, grâce à l'inauguration de son nouveau port de commerce. Les navires transatlantiques sont légion dans la rade. Ouvriers, marchands et armateurs affluent. Et pour loger tous ces nouveaux arrivants, la ville se reconstruit sur elle-même et commence à sortir de ses murs [74]. La rue de Paris, aujourd'hui « Jean Jaurès », permet notamment de s'étendre au nord. Quartiers de l'Annexion, de Kerjean, Kérivin... les opérations se multiplient.





Dans les campagnes, alors que les fermes et villages se vident, ce sont les bourgs qui se développent, et qui prennent le visage que nous leur connaissons aujourd'hui :

- Leur noyau « traditionnel » est issu de reconstructions qui ont eu lieu dans la seconde moitié du XIX^e siècle [75]. Il obéit à une logique d'implantation différente de celles des villages : les maisons sont mitoyennes, alignées sur rues et ménagent souvent de jolis jardins à l'arrière. En queue de bourgs, certaines sont positionnées « pignon sur rue » pour préserver l'intimité de leurs occupants.

- Elles sont bien souvent suroccupées : il n'est pas rare de trouver dans certaines bâtisses un ménage par pièce. Les bourgs s'étendent peu car les paysans sont farouchement attachés à leur terre.
- À cette population nouvelle qui vient s'installer au bourg, il faut offrir parfois des églises mieux dimensionnées. Beaucoup sont alors agrandies ou totalement reconstruites [76].
- La République n'est pas en reste ! Depuis les lois Ferry de 1882, l'État investit dans la construction de nouvelles écoles. « Il faut que l'école attire l'enfant, explique le ministre Paul Bert, il faut qu'elle soit séduisante, agréable ; il faut qu'elle ait de grandes et belles salles bien aérées, bien ensoleillées. [...]



79



80

Il faut de grandes cours, une salle de gymnase et, si possible, un jardin avec des fleurs. » Le ministre veut aussi qu'elles soient « des monuments à la gloire de la République » [77]. Ces édifices et les mairies prennent parfois des formes imposantes et majestueuses pour faire front à l'église [78] !

Les paysages immobiles des siècles passés sont bousculés par cette effervescence d'infrastructures et la reconstruction des bourgs. Mais ils ne reflètent qu'une entrée bien timide dans la modernité. L'essentiel de la population vit encore dans la misère et jamais la Bretagne n'a paru si décrochée [79].

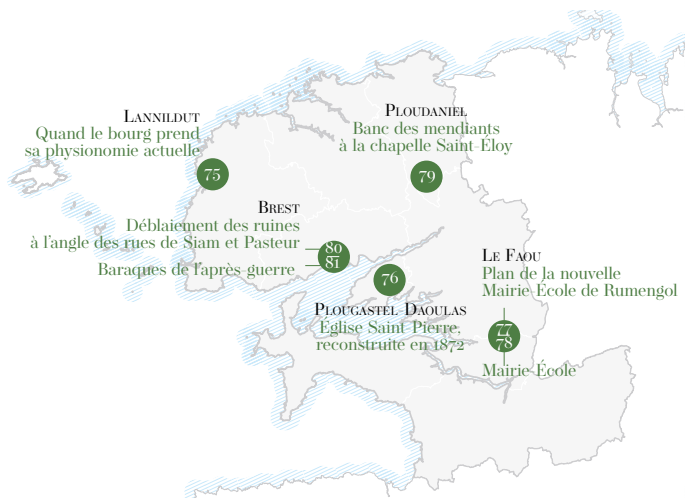
La Seconde Guerre mondiale vient parachever ce triste tableau. Brest, ville martyre, est détruite aux trois quarts [80]. Jacques Prévert écrit ceci dans son poème Barbara :

« Il pleut sans cesse sur Brest
Comme il pleuvait avant
Mais ce n'est plus pareil et tout est abîmé
C'est une pluie de deuil terrible et désolée »

De nombreux ménages sont partis en périphérie trouver un logement. D'autres sont logés dans des baraques précaires qui s'installent peu à peu sur les champs de ruines dégagés, comme à Kerangoff (Brest) [81].



81







L'expansion économique et urbaine d'après-guerre

C'est dans le contexte de l'après-guerre que la Bretagne va enfin décoller. Dans l'effervescence des Trente Glorieuses, un monde nouveau se dessine...

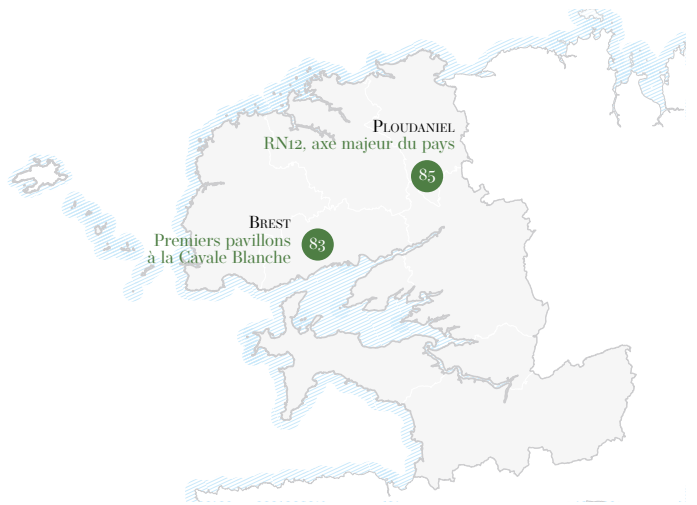
- ... marqué par le développement de l'industrie, qui trouve enfin sa place au pays, et d'activités tertiaires qui vont devenir hégémoniques,
- ... marqué par une hausse inédite des niveaux de vie et l'accès pour le plus grand nombre à la consommation de masse et au « rêve » du pavillon individuel [82],
- ... marqué par la généralisation de l'automobile, qui va en quelques années redessiner la répartition des habitants et des entreprises,
- ... marqué par la généralisation de l'emploi féminin, qui accélère les rythmes de vie, change les manières de consommer,
- ... marqué, de façon générale, par un tempérament nouveau, par la recherche du « progrès » entendu comme la conviction que l'on peut dominer la nature, et l'incliner devant les modes de vie choisis.



Ces nouveaux modes de vie et plus globalement cette nouvelle représentation du monde vont commander à une nouvelle manière d'aménager l'espace (ou parfois de le laisser se remplir) :

- La généralisation de l'automobile et la hausse de revenus des ménages incitent à investir dans des pavillons en dehors des villes [83]. Certains bourgs connaissent ainsi une croissance démographique importante. Les villes quant à elles se vident peu à peu.
- ▶ Le mouvement va s'auto-entretenir et s'élargir grâce à l'extension considérable du réseau routier. Le Plan routier breton est voté en 1969, et se traduit par le passage en 4 voies de la RN12 en 1973, puis celui de la RN175 en 1978 [84]. La RN164 est moins bien lotie. On ne s'encombre plus avec les reliefs et les paysages comme autrefois : c'est la ligne droite qui est recherchée [85].
- ▶ À budget-temps-déplacements constant, cette modernisation permet aux ménages d'aller vivre chaque fois plus loin des pôles d'emplois. Ce qui augmente considérablement les émissions de gaz à effet de serre... On est bien loin du kilomètre quotidien des anciens.







86

- C'est bientôt au tour des magasins de sortir de la ville. De nouveaux formats inédits – et en partie inventés au pays ! –, basés sur le libre-service et la recherche de prix bas, viennent se positionner aux sorties de villes [86]. Alors que les commerces cherchaient auparavant la proximité des consommateurs, ces nouveaux magasins font le pari contraire : ce sont les automobilistes qui viendront chez eux. Dans cette société où le travail féminin se généralise, ils permettent de surcroît de faire les courses rapidement et pour plusieurs jours. Succès garanti !
- C'est ce qu'a compris très tôt un petit commerçant landernéen, Édouard Leclerc. Il ouvre son épicerie à Landerneau en 1949, teste le libre-service, une révolution à l'époque, puis développe le groupe que vous connaissez à travers toute la France [87]. Le premier véritable hypermarché ouvre à Brest en 1968. Il est l'œuvre d'un autre enfant du pays, Jean Cam, créateur du groupe Rallye. Puis vient le tour d'un second en 1969, sous l'enseigne Superouest, aujourd'hui Carrefour.
- La zone de Kergaradec illustre ce changement spectaculaire. Son aménagement a commencé en 1972, en même temps que les travaux de la RN12. Puis elle s'est agrandie par phases, en 1987 et 2001 [88]. Leclerc y avait installé un magasin dès 1969, dont l'évolution est éloquent : 6 400 m² de

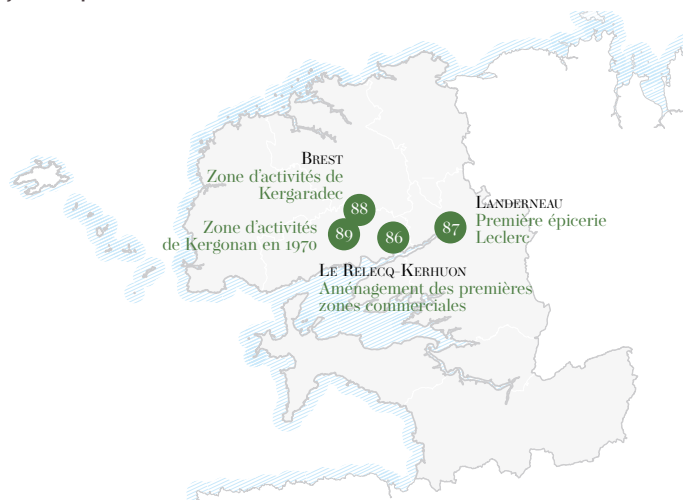


surface de vente à l'origine, pour plus de 10 500 aujourd'hui !

- L'industrie et parfois les services suivent le même chemin, rejoignant les zones de Kergonan, de Loscoat, du Bois Noir... On dénombre 170 zones d'activités aujourd'hui sur le pays de Brest [89] !

Ce mouvement d'ensemble compose peu à peu des espaces monofonctionnels, les uns dédiés aux pavillons, les autres aux activités économiques. Les uns vivent lorsque les autres dorment. Et les déplacements entre eux se démultiplient. Ce fonctionnalisme – dont on voit aujourd'hui les limites – est entériné par la Loi d'orientation foncière de 1967, laquelle généralise les « zonages ».

Tout ce qui est construit vient prendre place dans nos paysages. Pour de longues années. Et pourtant nous ne prenons pas toujours le temps de réfléchir à la façon la plus harmonieuse de le faire.





90

La « modernité » trouve aussi à s'exprimer en matière d'agriculture et d'agroalimentaire à partir des années 50 et 60. Avec la même tentation de bousculer les équilibres naturels, de les soumettre au grand dessein de l'époque : l'autonomie alimentaire de la France.

- La motorisation permet d'augmenter les rendements et de soulager la main d'œuvre, mais recompose les structures paysagères traditionnelles adaptées au mode de traction animale [91]. Le Comité d'étude et de liaison des intérêts bretons (CELIB), qui mobilise les forces vives pour faire entrer la région dans la modernité, écrit en 1956 que « la Bretagne retirerait de grands avantages de la suppression du quart ou du tiers de ses talus ». De 1961 à 1981, ce sont



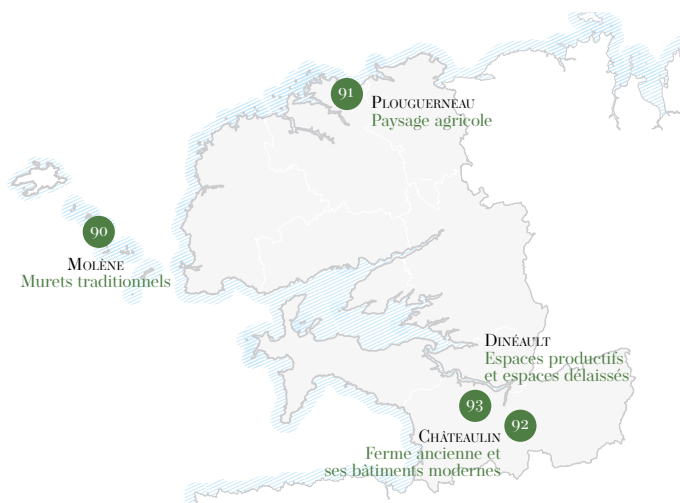
91

les deux tiers qui vont disparaître, sous le coup du remembrement.

- Dans les familles agricoles, les relations se tendent parfois entre les générations, les parents attachés à leur bocage et les enfants qui rêvent d'une vie meilleure.
- La hausse des rendements réduit le nombre des fermes. L'État accompagne ce mouvement, préférant des exploitations moins nombreuses mais dotées d'une taille jugée plus favorable à leur productivité [92]. C'est le début d'une course aux hectares : la taille moyenne d'une exploitation dépassait à peine 10 hectares au sortir de la guerre, elle atteint aujourd'hui 66 hectares.



- ▶ Les activités se diversifient et se spécialisent : les cultures fourragères se développent (maïs, prairies temporaires...), les cheptels de vaches laitières, de porcs et de volailles augmentent, grâce aux ateliers hors-sol qui apparaissent dans le paysage. Autour de Brest, le maraîchage sous serre a le vent en poupe.
- ▶ Les espaces les moins adaptés aux techniques modernes sont quant à eux abandonnés, dans les Monts d'Arrée, sur les Montagnes Noires, et plus encore dans les fonds de vallées [93].





94

Grâce à cette agriculture qui produit beaucoup, un complexe agroalimentaire se développe, qui va devenir l'un des premiers secteurs économiques du pays.

- Les usines commencent à produire des yaourts en 1955.
- La même année, Pierre Doux ouvre le premier abattoir de volailles à Port-Launay [94].
- À partir des années 60, le pays commence à exporter les carcasses de volailles congelées vers le Moyen-Orient.
- Le paysage rural s'imprègne de tous ces changements : des usines, silos, hangars métalliques, et petits pavillons modernes pour la famille, symboles de l'égalisation des conditions de vie, se généralisent [95].



95

Cette évolution porte des changements paradoxaux : elle sort la paysannerie de la misère, tout en créant des problèmes environnementaux nouveaux dont les conséquences n'apparaissent pas tout de suite. La perte des talus, les quantités trop importantes d'intrants, la spécialisation des cultures... viennent perturber les écosystèmes et polluer la ressource en eau.

- L'Association pour la protection et la promotion du saumon en Bretagne (APPSB) – future Eau & Rivières de Bretagne – sonne l'alerte dès 1969. Tout comme l'un des promoteurs de ce nouveau modèle, dépassé par son œuvre, René Dumont.
- L'Inra organise un colloque en 1976 lors duquel les problèmes sont pour la première fois posés.



- L'État commence alors de timides ajustements, tandis que les collectivités s'engagent dans des démarches contractuelles avec la profession agricole. Le premier contrat de baie de la rade de Brest est signé en 1988.





En ville, le pays profite de la politique de déconcentration industrielle pour installer quelques belles usines, parmi lesquelles :

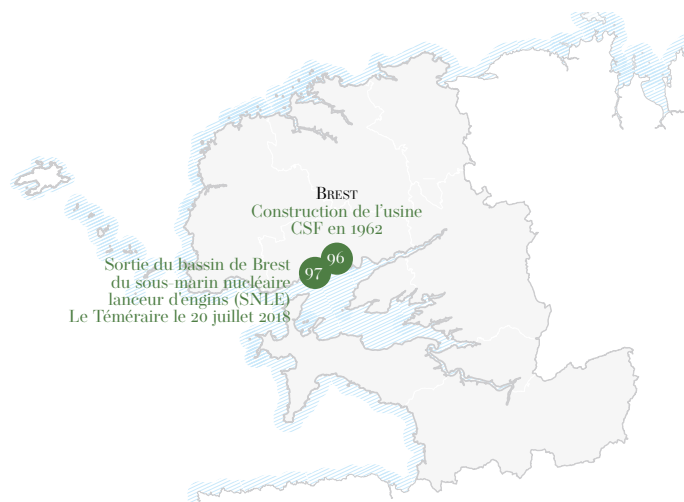
- L'usine CSF à Brest, qui crée 1 500 emplois et positionne le pays de Brest dans le secteur de l'électronique, puis l'usine Ericsson [96].
- Transocéan, dans le secteur du textile, qui crée d'un seul coup plus de 400 emplois.

L'État, qui poursuit l'ambition de préserver l'indépendance de la France entre les géants américain et soviétique, fait le choix de la dissuasion nucléaire. La rade va accueillir les sous-marins



nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) [97], qui s'établissent en 1967 dans une base toute nouvelle, sur la presqu'île de l'Île-Longue. Une fois encore, le rôle militaire de Brest est conforté, induisant le développement concomitant de l'appareil scientifique dédié à la connaissance des océans.

Les « Trente Glorieuses » ont constitué un âge d'or économique et social. Partout en France, mais plus encore pour le pays de Brest qui a été littéralement transformé sous l'action conjointe de forces vives engagées et d'un État aménageur.





Le pays de Brest dans la mondialisation

Dans les années 80, une nouvelle page s'ouvre. Dans le pays de Brest comme ailleurs :

- L'économie se libéralise et se mondialise [98]... pour le meilleur et, nous allons le voir, parfois pour le pire.
- L'État, lui, se met en retrait. Finies les grandes infrastructures, l'aménagement planifié. Il confie aux collectivités locales, investies de compétences propres, le soin de prendre leur destin en main. Et de répondre, mieux que lui, aux nouvelles attentes d'une population dont les aspirations et les modes de vie s'individualisent.
- Les villes, qui souvent portent l'emploi, voient leur population fragilisée par un exode urbain. Or elles ont besoin de maintenir leur population pour maintenir certains services qui servent à tout le monde. Elles se réinventent, comme Brest, avec son tramway, son téléphérique et les Capucins [99]. Avec, aussi, ses grandes opérations de renouvellement urbain. La « tour des célibataires » cède la place à des logements plus modernes [100]. Tout un symbole.



101



102

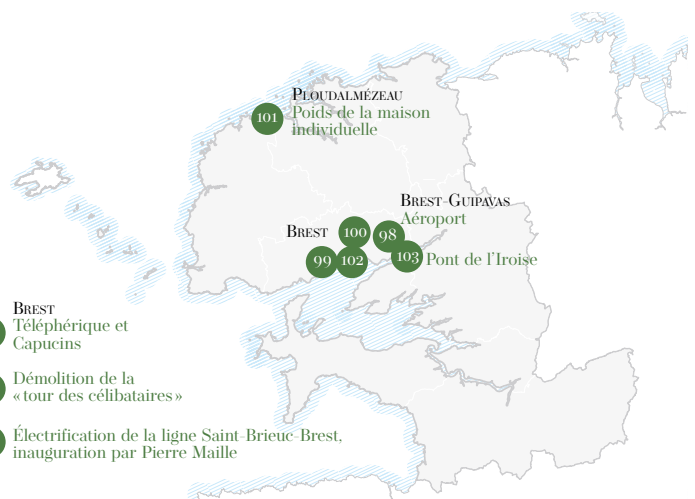
- Le pavillon individuel est plus que jamais plébiscité par une population jeune et mobile. Alors on construit. Beaucoup. Mais au prix d'une consommation d'espaces naturels et agricoles insoutenable dans le temps long [101]. Et de déplacements domicile-travail qui ne cessent de s'allonger, faisant s'accroître les émissions de gaz à effet de serre.
- Les premiers SCoT permettent de se donner des principes communs pour maîtriser le phénomène. Le prochain SCoT devra trouver le bon chemin pour concilier le dynamisme des territoires et une meilleure prise en compte de l'environnement.



103

Les nouvelles infrastructures sont désormais plus rares, mais conservent leur rôle structurant :

- En 1988, la voie ferrée entre Paris et Brest est entièrement électrifiée [102]. Elle permet de relier plus vite les villes de l'Est. Et de façon plus confortable.
- Le pont de l'Iroise est inauguré en 1994. Il remplace le pont Albert-Louppe et facilite le trafic vers le sud-Finistère, encombré depuis vingt ans [103]. C'est le décollage pour ce côté de la rade !
- Le pont de Térénez, bijou architectural, est inauguré à son tour en 2011.





104

Pourtant, malgré cet élan de construction, l'époque n'est pas à l'insouciance. Car de grandes transformations économiques travaillent le pays. Discrètement.

- La filière agroalimentaire se diversifie (viandes, nutrition animale, restauration collective, aliment santé...) [104]. Les groupes s'internationalisent, comme Doux. Mais les accords du Gatt, signés à Marrakech en 1994, imposent à l'UE de réduire ses aides à l'exportation. Doux perd d'un coup la moitié de son marché à l'export.
- Les secteurs de la défense, et des industries qui lui sont associées, connaissent eux-aussi des soubresauts :



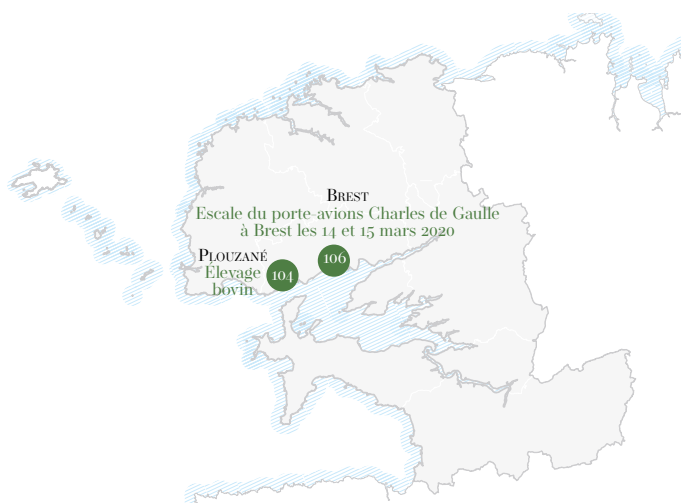
105

- Une partie de la flotte de surface avait déjà été repositionnée à Toulon à la fin des années 70, mais voilà qu'à présent ce sont les emplois de la Direction des constructions navales qui sont menacés. Pas moins de 1 900 suppressions de postes directes et 1 200 chez les sous-traitants, prévues par le plan Millon, en 1996. Précipitant un mouvement de contestation inédit, Brest Debout [105].
- La suppression du service militaire dans les années 90 met un terme aux contingents d'appelés, dont les retombées économiques n'étaient pas négligeables, notamment du côté de Recouvrance (logements, bars et restaurants).



► Les entrées en service actif du porte-avions Charles de Gaulle en 2001, du Mistral et du Tonnerre en 2006 et 2007, sont les dernières de navires construits à Brest. Le port se contentera désormais d'activités d'ingénierie et de réparation navales [106].

- L'électronique est à son tour touchée. Alcatel est vendue à Jabil Circuit, avant de disparaître au milieu des années 2000.





107



108



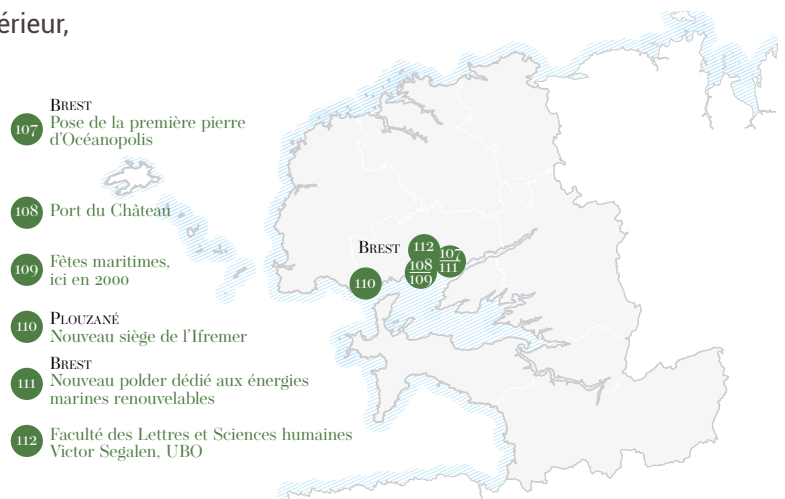
109

Alors, le pays est-il malade ? Non, pas tout à fait car il refuse de subir et entreprend de nouveaux projets :

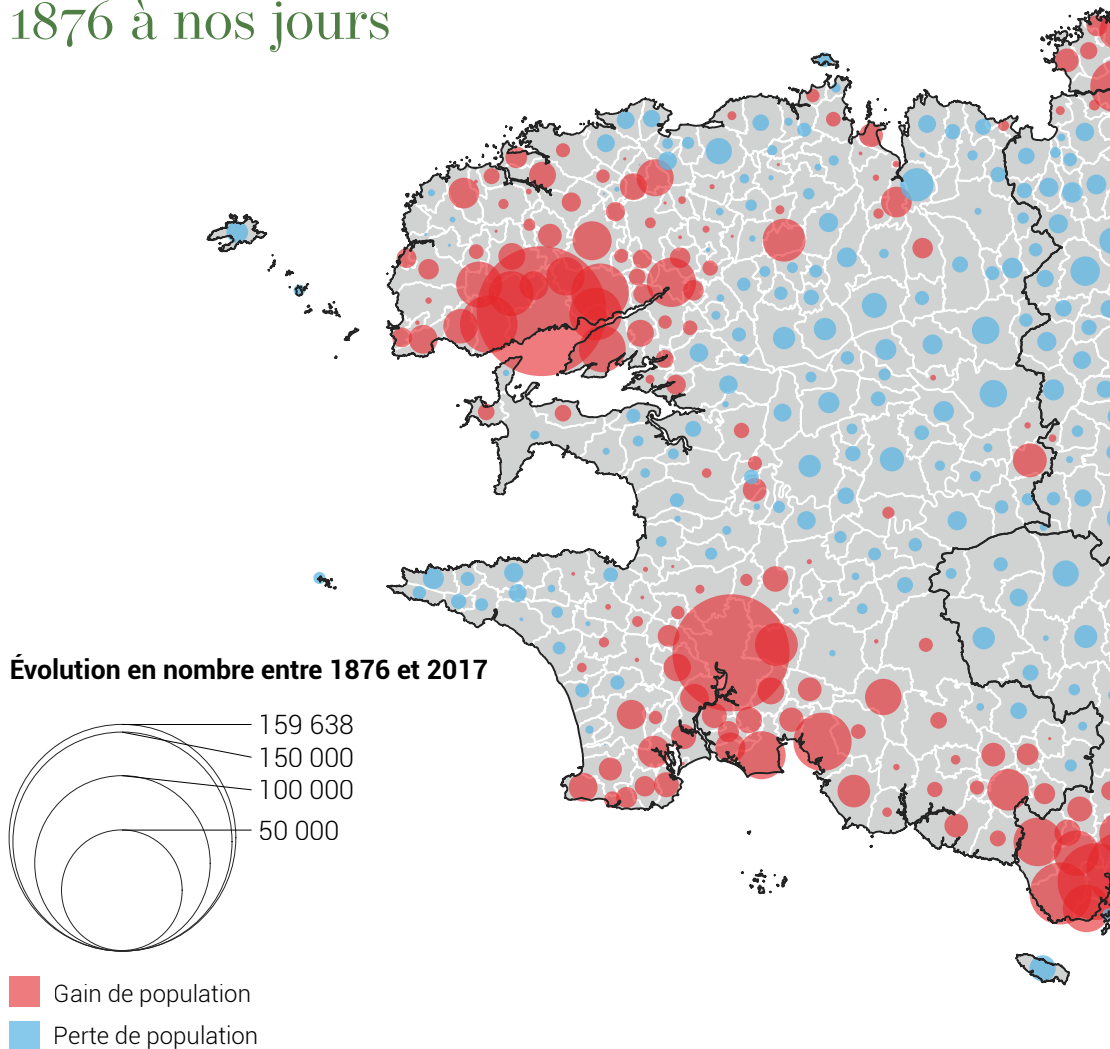
- Il se positionne sur le secteur du tourisme en réalisant quelques investissements conséquents : la création d'Océanopolis en 1990, dont on voit ici la pose de la première pierre par le maire Georges Kerbrat et le ministre de l'économie de l'époque, Édouard Balladur [107], la création des ports de plaisance de l'Aber Wrac'h et du Château [108], la relance des grandes fêtes maritimes en 1992 [109], l'ouverture du Musée de la Marine, l'aménagement de campings et résidences qui contribuent au développement d'un tourisme familial et social.

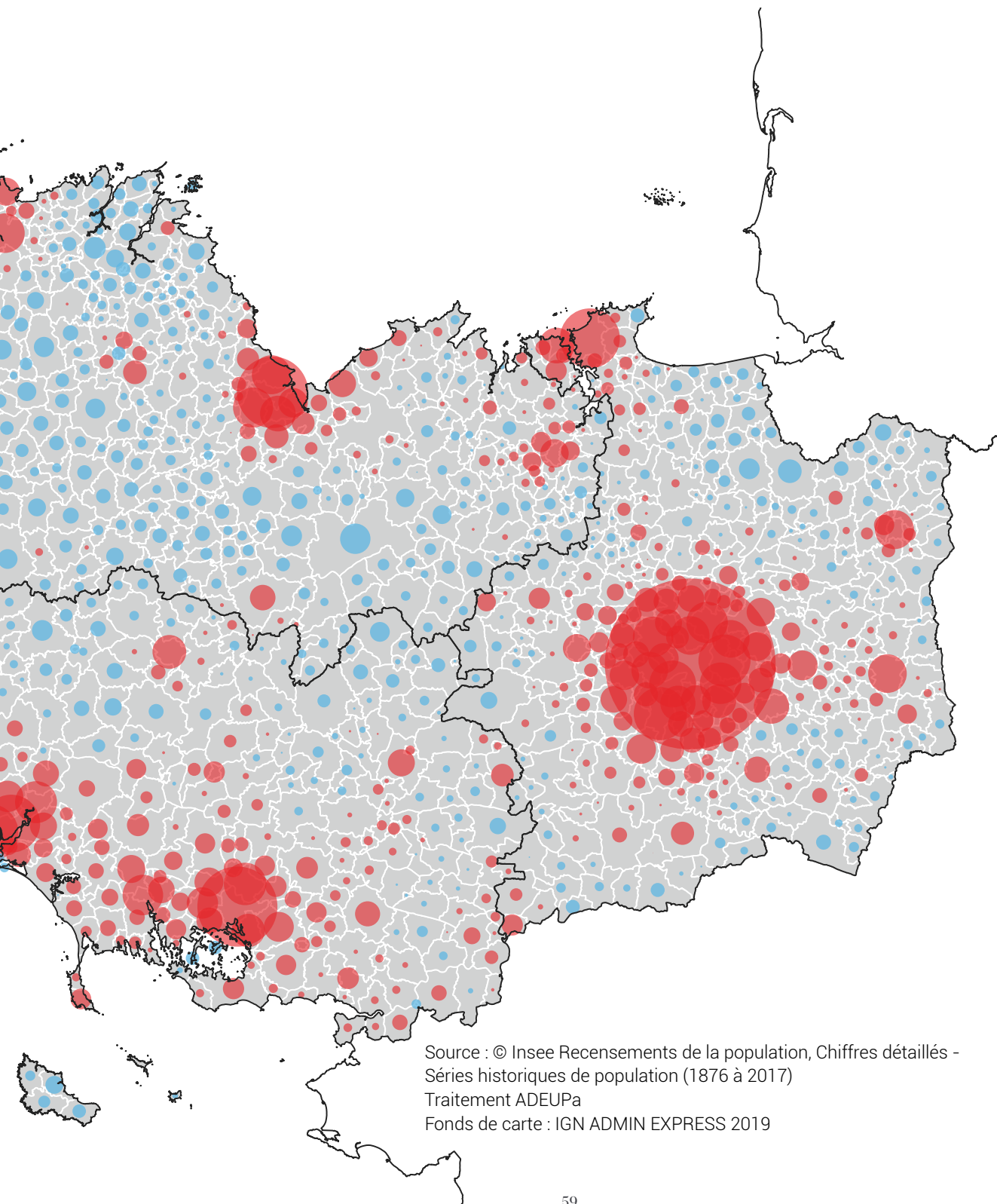


- Il devient un territoire d'excellence pour l'économie et la recherche maritimes en accueillant les sièges du nouveau Pôle de compétitivité Mer Bretagne Atlantique (2005), de l'institut France énergies marines (2012), de l'Ifremer (2019) [110], de France Cyber-Maritime (2020), etc. En participant au Campus mondial de la mer et en développant sur un nouveau polder plusieurs activités autour des énergies marines renouvelables (2020) [111].
- Il s'installe dans les grands projets de la transition numérique : Pôle de compétitivité Images et réseaux, label French Tech Brest+, intelligence artificielle...
- Il conforte sa capacité en enseignement supérieur, recherche et innovation. Le pays vient de passer la barre des 30 000 étudiantes et étudiants [112]...
- Le développement, donc, est toujours au rendez-vous. Mais il est confronté aux préoccupations environnementales, à l'entrée dans une période de vieillissement de la population qui va durer vingt ans au moins. A la digitalisation de nos modes de vie. Et, peut-être plus globalement, à une envie d'autre chose. De retrouver du sens, une définition commune du progrès.



L'évolution de la population de 1876 à nos jours





Source : © Insee Recensements de la population, Chiffres détaillés -
Séries historiques de population (1876 à 2017)
Traitement ADEUPa
Fonds de carte : IGN ADMIN EXPRESS 2019

Conclusion

Ces évolutions qui constituent notre histoire commune disent beaucoup sur les grands basculements qu'a connus la Bretagne depuis un siècle et demi et qui lui ont donné son visage actuel.

- **1. Un basculement des campagnes vers les villes**

La première phase de modernisation agricole (mi-XIX^e-début XX^e) avait permis de sortir le monde paysan de la misère, tout en faisant chuter les besoins de main-d'œuvre. Étonnant paradoxe qui conduisit des milliers de jeunes ruraux à l'exode. De 1900 à 1950, la population urbaine a commencé à augmenter, tandis que celle des campagnes s'effondrait. Le phénomène s'est accéléré après-guerre et s'est poursuivi jusqu'à nos jours. À partir de 1961, le nombre d'urbains a dépassé le nombre de ruraux en Bretagne. « Des milliers d'années caractérisées par l'éclatement de la population ont été chassées par 150 années de regroupement des hommes sur des périmètres souvent réduits », remarque Jean Ollivro. Comme nous l'avons vu, Brest a été l'une de ces villes bretonnes en plein essor, par son industrie, par ses services, avant que ce développement urbain ne prenne la forme de la périurbanisation.

- **2. Un basculement de l'intérieur vers le littoral**

Le littoral a toujours bénéficié d'une population plus importante grâce à ses nombreux atouts agronomiques : sols fertilisés par les limons anciens et par les amendements marins (maërl, etc.), températures plus douces, rareté des orages et des jours de gel. Cette agriculture peuplée a de surcroît longtemps été redoublée par les emplois issus de la pêche et du commerce maritime. Mais l'écart va se creuser davantage à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle et l'engouement pour le bain de mer. L'attrait a ensuite sans cesse grandi, et la proximité de la mer constitue aujourd'hui un art de vivre très recherché.

• 3. Un basculement du nord vers le sud

Le littoral découpé du nord de la Bretagne et l'importance des échanges avec la Grande-Bretagne et la Hanse ont longtemps fait la prospérité des petits ports du pays. Mais en l'espace d'un siècle et demi, cette économie dynamique va être durement malmenée par les décisions de Colbert et de Napoléon qui entravent les relations commerciales avec l'étranger, pénalisant grandement les ports qui en vivaient. Et c'est sur la côté sud que se développera désormais la pêche, grâce à une invention anodine mais décisive, la boîte de conserve. Celle-ci va permettre un élargissement inédit des marchés et engendrer le développement d'activités de conditionnement. Au cours du XX^e siècle, la conchyliculture et le tourisme vont venir conforter ce basculement économique et démographique en faveur de la Bretagne méridionale.

• 4. Un basculement de l'ouest vers l'est

En tournant le dos à la mer pour privilégier les déplacements terrestres (chemins de fer, routes), les politiques d'aménagement de l'État ont favorisé la « haute » Bretagne, appelée ainsi en référence à sa proximité à Paris. De la même façon, la déconcentration industrielle conduite entre les années 50 et 70, puis le développement des fonctions de décisions ont davantage profité à Rennes. Si l'écart de population entre basse et haute Bretagne s'élevait à un demi-million d'âmes en 1950, il a triplé depuis, et le phénomène continue de s'amplifier. Signe de ce déséquilibre croissant : l'aire urbaine de Rennes, de plus en plus vaste, dépasse nettement celle de Brest, autrefois plus importante.

• 5. Un basculement des espaces de ressources énergétiques et minières vers les plaines

Jusqu'au début du XX^e siècle, les espaces qui permettaient de produire minerais et énergie accueillait des activités industrielles peuplantes. C'était le cas de nos vallées, où s'activaient moulins, minoteries, tanneries... qui exploitaient la force de l'eau. Jusqu'à s'éteindre inexorablement. Remplacées par de nouvelles logiques qui font de nos jours la part belle aux plateaux, que les grandes infrastructures ferroviaires et routières amènent à privilégier.

Demain, le territoire évoluera encore. Ces paysages que nous avons parcourus ensemble raconteront une autre histoire :

- Les nouvelles manières de construire, d'aménager, de se déplacer, que vous aurez choisies pour relever les grands défis nationaux : la fin de l'artificialisation des sols (zéro artificialisation nette), du gaspillage des ressources (économie circulaire) et la neutralité carbone.
- La nouvelle attractivité, peut-être, que l'expérience du confinement, conjuguée aux possibilités apportées par le numérique, auront donné aux territoires soucieux de la qualité du cadre de vie.
- Tout cela est à inventer. Et quoi de mieux qu'un SCoT pour le faire !

Crédits photographiques

1. Couverture. Vue aérienne de la rade : Thierry Joyeux, Brest métropole
2. Menez-Hom : Richard Le Goc
3. Menez-Hom : Henri Moreau
4. Menez-Hom : Yannick Derennes, CRT
5. Rocher de l'Impératrice, Plougastel : Adeupa
6. Menez-Hom : Richard Le Goc
7. Locronan : Eugénie Ragot, CRT
8. Rade de Brest, le goulet : Damien Goret, Brest métropole
9. Aber Wrac'h : Nono vlf
10. Ploudaniel : Syndicat des eaux du Bas-Léon, Yann Gouez
11. Pointe Saint-Mathieu, Plougonvelin : Emmanuel Berthier, CRT
12. Menhir de Lostmarc'h, Crozon : Donatienne Guillaudeau, CRT
13. Aber de Crozon : Henri Moreau
14. Dunes de Ménéham : Adeupa
15. Pors-Beac'h, Logonna-Daoulas : Gilbert Le Moigne
16. Menez-Hom : Eugénie Ragot, CRT
17. Rivière de Plabennec : Adeupa
18. Étang de Ploudaniel : Gaëlle Fily
19. Saint-Guérolé, Plougastel-Daoulas : Henri Moreau
20. Plouguerneau : Syndicat des eaux du Bas-Léon, Yann Gouez
21. Cueillette des fraises, Plougastel-Daoulas : Éd. Villard
22. « Maraîchers au labour », Kersaint, Landunvez : Éd. Villard
23. Ploudaniel : Syndicat des eaux du Bas-Léon, Yann Gouez
24. Ploudaniel : Syndicat des eaux du Bas-Léon, Yann Gouez
25. Domaine de Menez-Meur : Adeupa
26. Gouézec : Henri Moreau
27. Bruyère et ajonc : Donatienne Guillaudeau, CRT
28. « Une ferme en Bretagne » (1894) : Paul Gauguin, Metropolitan Museum of Art, New York
29. Ferme du Quinquis en Langonnet : Philippe Tassier (coll. Georges Trabbia)
30. Hanvec : Adeupa
31. Argol : Adeupa
32. Village de Kernaou, Crozon : Vincent Berteloot
33. Village de Meneham, Kerlouan : Gzen92
34. Lampaul-Ploudalmezeau : El Funcionario
35. Port de Daoulas : Henri Moreau
36. Port du Conquet : Eugénie Ragot, CRT
37. Manoir de Kerivoas, Kerlouan : Thesupermat
38. Château de Rosmorduc, Logonna-Daoulas : Gilbert Le Moigne
39. Pigeonnier, Porspoder : Gzen92
40. « Le port de Landerneau, vu du quai Saint Julien » (1776) : Nicolas Ozanne, Yves-Marie Le Gouaz, Musée breton Quimper
41. Pont de Rohan, Landerneau : Gary Houston
42. « Marché aux pommes de Landerneau » (1878) : Léon Augustin Lhermitte, Philadelphia Museum of Art
43. « La rue Saint-Thomas à Landerneau » (1851) : Johan Barthold Jongkind, Kunstmuseum Den Haag
44. Le Faou : Donar Reiskoffer
45. « Vue du port de Brest (vue prise de la terrasse des Capucins) » (1774) : Louis-Nicolas Van Blarenberghe, Musée des Beaux-Arts de Brest métropole
46. Enceinte fortifiée de Brest (1790) : Desandrouins, Archives municipales de Brest
47. Châteaulin, cadastre (1847) : Archives départementales du Finistère
48. Gouézec, allée couverte de Loch-ar-Ronfl : Henri Moreau
49. Lannilis, croix médiévales : Adeupa
50. Chapelle Sainte-Anne-la-Palud, Plonévez-Porzay : Adeupa
51. Fontaine Saint-Antoine, Ploudiry : Henri Moreau
52. Lavoir de Saint-Renan : Éd. Villard
53. Four à soude, Kerlouan : Henri Moreau
54. École française, « Daoulas, la chapelle Sainte-Anne » (vers 1845) : Musée des Beaux-Arts de Brest métropole
55. Kergaradec, Brest : Gernot studio 29, Archives municipales de Brest
56. Les usines de la Vieille Montagne à la Mallieue : Joseph Fussell, Collections artistiques de l'Université de Liège
57. Brest, Vue générale des bassins du port de commerce : Éd. Colin, Archives municipales de Brest
58. Landévennec : Adeupa
59. Phare de l'île Vierge, Plouguerneau : Grégory Rohart, CRT
60. Port de Molène : Julien Carnot
61. Canal de Nantes à Brest, écluse de Koad Pont : Henri Moreau

62. Rapide de Paris-Brest : Éd. ND, Archives municipales de Brest
63. Projet de chemin de fer en Bretagne (1853) : Éd. Roger, Gallica, BnF
64. Viaduc ferroviaire (fin XIXe) : Archives départementales du Finistère
65. Une rue de Morgat : Archives municipales de Brest
66. Plougonvelin : Adeupa
67. Carte à système « À toute pompe » : Artaud-Gaby, Archives municipales de Brest
68. Plouguerneau : Syndicat des eaux du Bas-Léon, Yann Gouez
69. Aéroport de Guipavas (1930) : La Dépêche de Brest et de l'Ouest, Archives municipales de Brest
70. Société des fertilisants de l'Ouest, Brest (vers 1965) : Archives municipales de Brest
71. Eureden, Landerneau : Julie5625035
72. Crozon : CCPCAM
73. Port du Havre, plage du Perrey (fin XIXe) : Archives municipales du Havre (71Fi398)
74. « Brest et la rade vus de l'ancien musée » (1938) : Émile François Jacques Compard, Musée des Beaux-Arts de Brest métropole
75. Lanildut : Adeupa
76. Église de Plougastel : Duch.seb
77. Plans de la mairie-école de Rumengol, Le Faou (1869) : Bernard Bègne, Archives départementales du Finistère
78. Mairie-école du Faou : Adeupa
79. « Le Banc des Mendiants », chapelle Saint-Éloy, Ploudaniel : Neurdein
80. Place des Portes, Brest (1945) : Archives municipales de Brest
81. Baraques de Keredern, Brest : Archives municipales de Brest
82. Rue de Siam, Brest : Chalois, Archives municipales de Brest
83. La Cavale Blanche, Brest : Jean-Yves Varin, Archives municipales de Brest
84. Plan routier breton (vers 1970) : Musée de Bretagne
85. RN12, Ploudaniel : Adeupa
86. Rue Danton, Le Relecq-Kerhuon (1987) : Archives municipales de Brest
87. Édouard Leclerc, Landerneau (1959) : Daniel Camus, Paris Match, Scoop
88. Rue de Gouesnou, Kergaradec, Brest : Archives municipales de Brest
89. ZI de Kergonan, Brest : Archives municipales de Brest
90. Molène, murets traditionnels : Erwana L'Haridon, Région Bretagne
91. Plouguerneau : Syndicat des eaux du Bas-Léon, Yann Gouez
92. Dinéault : Adeupa
93. Dinéault, vue sur le Menez-Hom : DR
94. Usine Doux, Châteaulin : Adeupa
95. Plouguerneau : Syndicat des eaux du Bas-Léon, Yann Gouez
96. CSF, Brest (1962) : Archives municipales de Brest
97. Sortie du bassin de Brest du sous-marin nucléaire lanceur d'engins Le Téméraire (2018) : Jonathan Bellenand, Marine nationale, Défense
98. Aéroport Brest-Guipavas : Simon Cohen, Brest métropole
99. Téléphérique de Brest, les Capucins : Jérémy Kergourlay
100. Démolition de la « Tour des Célibataires », Pontanézen, Brest (2010) : Jean-Charles Tréguer, Archives municipales de Brest
101. Ploudalmézeau : Mairie de Ploudalmézeau
102. Électrification de la ligne ferroviaire Saint-Brieuc-Brest (1989) : Archives municipales de Brest
103. Ponts de l'Iroise et Albert Louppe : Pierre-François Watras, Brest métropole
104. Plouzané : Adeupa
105. Manifestation à Paris, arsenal de Brest (1996) : Besnier, Archives municipales de Brest
106. Escale du porte-avions Charles de Gaulle à Brest (2020) : Mathieu Le Gall, Brest métropole
107. Océanopolis, pose de la première pierre, Brest (1987) : Archives municipales de Brest
108. Port du Château, Brest : Nacer Hammoumi, Brest métropole
109. Fêtes maritimes, Brest 2000 : Benoît Stichelbaut, Brest métropole
110. Siège social de l'Ifremer (2021) : Stéphane Lesbats, Ifremer
111. Polder, Brest (2013) : Panoramic Bretagne, Brest métropole
112. Faculté Ségalen, UBO, Brest : Pierre-François Watras, Brest métropole

S'ADAPTER AU TERRITOIRE, ADAPTER LE TERRITOIRE
UNE HISTOIRE DU PAYSAGE EN PAYS DE BREST

Direction de la publication
Yves Cléach

Conception
Anne-Simone Burel
Laurent Le Corvoisier

Contribution
Nadine Le Hir
François Marty

Maquette et mise en page
Timothée Douy

Contact
laurent.le-corvoisier@adeupa-brest.fr

Dépôt légal
2^e trimestre 2022

Référence
21-174



FLASHEZ MOI POUR DÉVOUVRIR
CETTE CONFÉRENCE SOUS
FORMAT VIDÉO



AGENCE D'URBANISME DE BREST • BRETAGNE
18 rue Jean Jaurès - 29200 BREST
Tél. 02 98 33 51 71

www.adeupa-brest.fr

