

Phase 1: Définition du périmètre SMVM

26 avril 2002

PORT-NAVALO
- Heure légale -

Avril Année : 2002

Date	Pleines Mers						Basses Mers			
	Matin h mn	haut. m	Coef.	Soir h mn	haut. m	Coef.	Matin h mn	haut. m	Soir h mn	haut. m
1 L	8 15	5,05	102	20 29	4,85	94	2 15	0,40	14 39	0,65
2 M	8 49	4,65	85	21 04	4,50	76	3 01	0,75	15 24	1,05
3 M	9 27	4,25	66	21 47	4,15	57	3 50	1,15	16 14	1,50
4 J	10 20	3,85	49	23 05	3,85	41	4 46	1,60	17 13	1,90
5 V	-- --	--	--	12 53	3,60	36	5 54	1,90	18 28	2,15
6 S	1 24	3,75	33	14 39	3,65	34	7 19	2,05	19 55	2,15
7 D	2 51	3,90	37	15 40	3,90	42	8 40	1,90	21 06	1,90
8 L	3 45	4,10	48	16 18	4,10	54	9 38	1,70	21 57	1,65
9 M	4 22	4,35	59	16 47	4,30	65	10 22	1,45	22 38	1,40
10 M	4 52	4,50	69	17 11	4,45	74	10 58	1,25	23 13	1,20
11 J	5 20	4,70	77	17 35	4,60	80	11 30	1,05	23 45	1,05
12 ☉	5 48	4,80	83	17 59	4,70	85	-- --	--	12 00	0,95
13 S	6 15	4,85	86	18 24	4,80	87	0 16	0,95	12 29	0,90
14 D	6 43	4,90	87	18 50	4,80	86	0 46	0,90	12 59	0,90
15 L	7 11	4,80	85	19 18	4,75	83	1 18	0,95	13 30	1,00
16 M	7 41	4,70	80	19 47	4,65	76	1 50	1,00	14 02	1,10
17 M	8 13	4,50	73	20 21	4,50	68	2 24	1,15	14 37	1,30
18 J	8 50	4,25	63	21 01	4,25	57	3 02	1,35	15 18	1,50
19 V	9 41	4,00	51	22 00	4,00	46	3 48	1,55	16 08	1,75
20 ☾	11 11	3,75	41	23 44	3,85	39	4 47	1,80	17 14	1,95
21 D	-- --	--	--	13 07	3,80	38	6 04	1,90	18 36	1,95
22 L	1 32	3,95	42	14 28	4,05	47	7 31	1,75	19 57	1,75
23 M	2 49	4,25	55	15 27	4,40	63	8 43	1,40	21 02	1,40
24 M	3 46	4,60	72	16 15	4,70	81	9 41	1,00	21 57	1,00
25 J	4 35	4,95	89	16 58	4,95	96	10 31	0,65	22 47	0,65
26 V	5 19	5,15	103	17 39	5,15	107	11 18	0,40	23 35	0,40
27 ☽	6 00	5,30	110	18 18	5,20	112	-- --	--	12 03	0,30
28 D	6 40	5,25	111	18 55	5,15	109	0 21	0,30	12 48	0,35
29 L	7 17	5,10	106	19 30	5,00	101	1 04	0,35	13 31	0,55
30 M	7 53	4,85	95	20 05	4,80	88	1 55	0,55	14 15	0,85

Calculé par le SHOM et reproduit avec son autorisation n° 562-2001

FORT-ESPAGNOL
- Heure légale -

Avril Année : 2002

Date	Pleines Mers				Basses Mers	
	Matin h mn	Coef.	Soir h mn	Coef.	Matin h mn	Soir h mn
1 L	8 30	102	20 44	94	2 30	14 54
2 M	9 04	85	21 19	76	3 16	15 39
3 M	9 42	66	22 02	57	4 05	16 29
4 J	10 35	49	23 20	41	5 01	17 28
5 V	-- --	--	13 08	36	6 09	18 43
6 S	1 39	33	14 54	34	7 34	20 10
7 D	3 06	37	15 55	42	8 55	21 21
8 L	4 00	48	16 33	54	9 53	22 12
9 M	4 38	59	17 02	65	10 37	22 53
10 M	5 07	69	17 26	74	11 13	23 28
11 J	5 35	77	17 50	80	11 45	-- --
12 ☉	6 03	83	18 14	85	0 00	12 15
13 S	6 30	86	18 39	87	0 31	12 44
14 D	6 58	87	19 05	86	1 02	13 14
15 L	7 26	85	19 33	83	1 33	13 45
16 M	7 56	80	20 02	76	2 05	14 17
17 M	8 28	73	20 36	68	2 39	14 52
18 J	9 05	63	21 16	57	3 17	15 33
19 V	9 56	51	22 15	46	4 03	16 23
20 ☾	11 26	41	23 59	39	5 02	17 29
21 D	-- --	--	13 22	38	6 19	18 51
22 L	1 47	42	14 43	47	7 46	20 12
23 M	3 04	55	15 42	63	8 58	21 17
24 M	4 01	72	16 30	81	9 56	22 12
25 J	4 50	89	17 13	96	10 46	23 02
26 V	5 34	103	17 54	107	11 33	23 50
27 ☽	6 15	110	18 33	112	-- --	12 18
28 D	6 55	111	19 10	109	0 36	13 03
29 L	7 32	106	19 45	101	1 24	13 46
30 M	8 08	95	20 20	88	2 10	14 30

Calculé par le SHOM et reproduit avec son autorisation n° 562-2001

ARRADON
- Heure légale -

Avril Année : 2002

Date	Pleines Mers						Basses Mers			
	Matin h mn	haut. m	Coef.	Soir h mn	haut. m	Coef.	Matin h mn	haut. m	Soir h mn	haut. m
1 L	10 01	3,20	102	22 21	3,15	94	4 02	0,40	16 23	0,50
2 M	10 40	3,00	85	23 01	3,00	76	4 42	0,50	17 01	0,65
3 M	11 20	2,75	66	23 45	2,80	57	5 23	0,70	17 42	0,80
4 J	-- --	--	--	12 09	2,50	49	6 10	0,90	18 31	1,00
5 V	0 43	2,60	41	13 43	2,35	36	7 09	1,10	19 37	1,20
6 S	2 37	2,55	33	15 37	2,45	34	8 30	1,25	21 02	1,30
7 D	4 03	2,65	37	16 39	2,65	42	9 58	1,20	22 22	1,20
8 L	5 00	2,85	48	17 25	2,85	54	11 05	1,05	23 23	1,00
9 M	5 44	3,05	59	18 04	3,00	65	11 56	0,90	-- --	--
10 M	6 24	3,20	69	18 41	3,05	74	0 11	0,85	12 40	0,75
11 J	7 01	3,25	77	19 15	3,10	80	0 54	0,70	13 19	0,70
12 ☉	7 36	3,25	83	19 48	3,05	85	1 34	0,60	13 54	0,65
13 S	8 09	3,20	86	20 20	3,05	87	2 09	0,55	14 25	0,60
14 D	8 40	3,10	87	20 49	3,00	86	2 41	0,55	14 54	0,60
15 L	9 09	3,05	85	21 17	3,00	83	3 11	0,50	15 21	0,60
16 M	9 38	3,00	80	21 47	3,00	76	3 41	0,55	15 50	0,60
17 M	10 11	2,95	73	22 21	3,00	68	4 13	0,55	16 21	0,65
18 J	10 48	2,90	63	23 01	2,90	57	4 47	0,65	16 58	0,80
19 V	11 35	2,85	51	23 54	2,80	46	5 28	0,85	17 43	0,95
20 ☾	-- --	--	--	12 39	2,75	41	6 20	1,05	18 42	1,20
21 D	1 18	2,75	39	14 25	2,75	38	7 35	1,20	20 13	1,30
22 L	3 17	2,85	42	15 57	2,90	47	9 27	1,20	21 59	1,20
23 M	4 30	3,10	55	16 59	3,10	63	10 45	1,00	23 05	0,90
24 M	5 25	3,35	72	17 49	3,25	81	11 42	0,75	23 58	0,65
25 J	6 13	3,45	89	18 35	3,35	96	-- --	--	12 32	0,55
26 V	6 57	3,50	103	19 18	3,35	107	0 47	0,45	13 19	0,45
27 ☽	7 39	3,45	110	20 00	3,35	112	1 36	0,35	14 03	0,40
28 D	8 21	3,35	111	20 41	3,30	109	2 21	0,35	14 45	0,40
29 L	9 02	3,20	106	21 21	3,20	101	3 04	0,35	15 25	0,45
30 M	9 42	3,05	95	22 01	3,10	88	3 44	0,45	16 03	0,55

Calculé par le SHOM et reproduit avec son autorisation n° 562-2001

Contexte de l'étude

Le territoire du Golfe du Morbihan est un espace remarquable connaissant un fort développement et soumis à de nombreuses pressions. Pour assurer un développement harmonieux, gérer les conflits d'usage, préserver la richesse des milieux naturels, un Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) a été prescrit par arrêté préfectoral le 29 mars 2000.

Au regard des problématiques soulevées sur ce territoire, quatre groupes thématiques ont été constitués :

- cultures marines,
- nautisme et accès à la mer,
- biodiversité,
- paysages et urbanisme.

Pour le Golfe du Morbihan, le thème du paysage est en effet apparu comme particulièrement pertinent compte tenu des richesses du patrimoine naturel et paysager et des contraintes qui s'exercent sur celui-ci.

Cette étude paysagère se déroulera en trois temps :

Phase 1: Définition d'un périmètre d'étude spécifique pour le SMVM,

Phase 2: Analyse des usages du territoire et de leur évolution,

Phase 3: Enjeux et actions proposées.

Phase 1: Objectifs

L'élaboration du périmètre d'étude spécifique au Schéma de Mise en Valeur du Golfe du Morbihan est sous tendu à différents objectifs :

- mesurer les interactions entre le milieu maritime et le milieu terrestre, et dessiner ainsi les limites terrestres de l'influence maritime,
- déterminer un périmètre cohérent au regard des usages liés au Golfe, et également en fonction de la gestion des espaces et de leur vocation (secteurs agricoles, secteurs urbains ou naturels...),
- gérer les dynamiques d'évolution et les enjeux liés à la préservation du patrimoine.

Ce périmètre est donc élaboré de manière prospective et il paraît plus adéquat de parler de **territoire d'étude** plutôt que de périmètre.

Phase 1: Les critères

La définition du périmètre paysager du SMVM s'est effectuée suivant une approche multicritère.

Différents critères ont été retenus :

- la topographie,
- les usages et la structure viaire,
- l'occupation du sol, qu'elle soit urbaine (secteurs bâtis) ou agricole,
- le patrimoine naturel et culturel,
- le ressenti maritime.

L'exploration systématique de ce territoire, depuis la terre et aussi depuis la mer, a permis d'affiner le choix de ces critères de sélection, suivant la spécificité des différents lieux.

Mais, au regard de la complexité de ce territoire, il apparaît qu'il n'y a pas véritablement de critères prédominants, qu'il n'existe pas de méthode "mathématique" pour dessiner le périmètre SMVM.

Phase 1: Déroulement

Après avoir précisé les différents critères qui entrent en jeu dans la définition du périmètre (pages 4 à 6), nous proposons un argumentaire qui explicite le tracé retenu pour le périmètre.

Pour cela, nous avons défini **huit cadrages autour du Golfe** qui rendent compte de l'ensemble du territoire des 20 communes littorales (pages 7 à 15):

Cadrage n°1: ARZON et SAINT-GILDAS-DE-RHUYS

Cadrage n°2: SARZEAU

Cadrage n°3: SAINT-ARMEL et LE HEZO

Cadrage n°4: NOYALO et THEIX, SENE et VANNES (Est)

Cadrage n°5: SENE et VANNES (Ouest) et ARRADON

Cadrage n°6: LARMOR-BADEN et BADEN

Cadrage n°7: Le BONO, PLOUGOUMELLEN, PLUNERET et AURAY.

Cadrage n°8: CRAC'H et LOCMARIAQUER

Les communes de l'ILE-AUX-MOINES et de l'ILE D'ARZ ne font pas l'objet d'un cadrage particulier dans cette première phase puisqu'elles sont bien évidemment totalement intégrées au périmètre.

Enfin, nous proposons une synthèse des différentes problématiques qui sont apparues au cours de la première phase de ce travail (pages 16 à 22).

Profondeur du territoire maritime et Espaces Proches du Rivage (Loi Littoral)

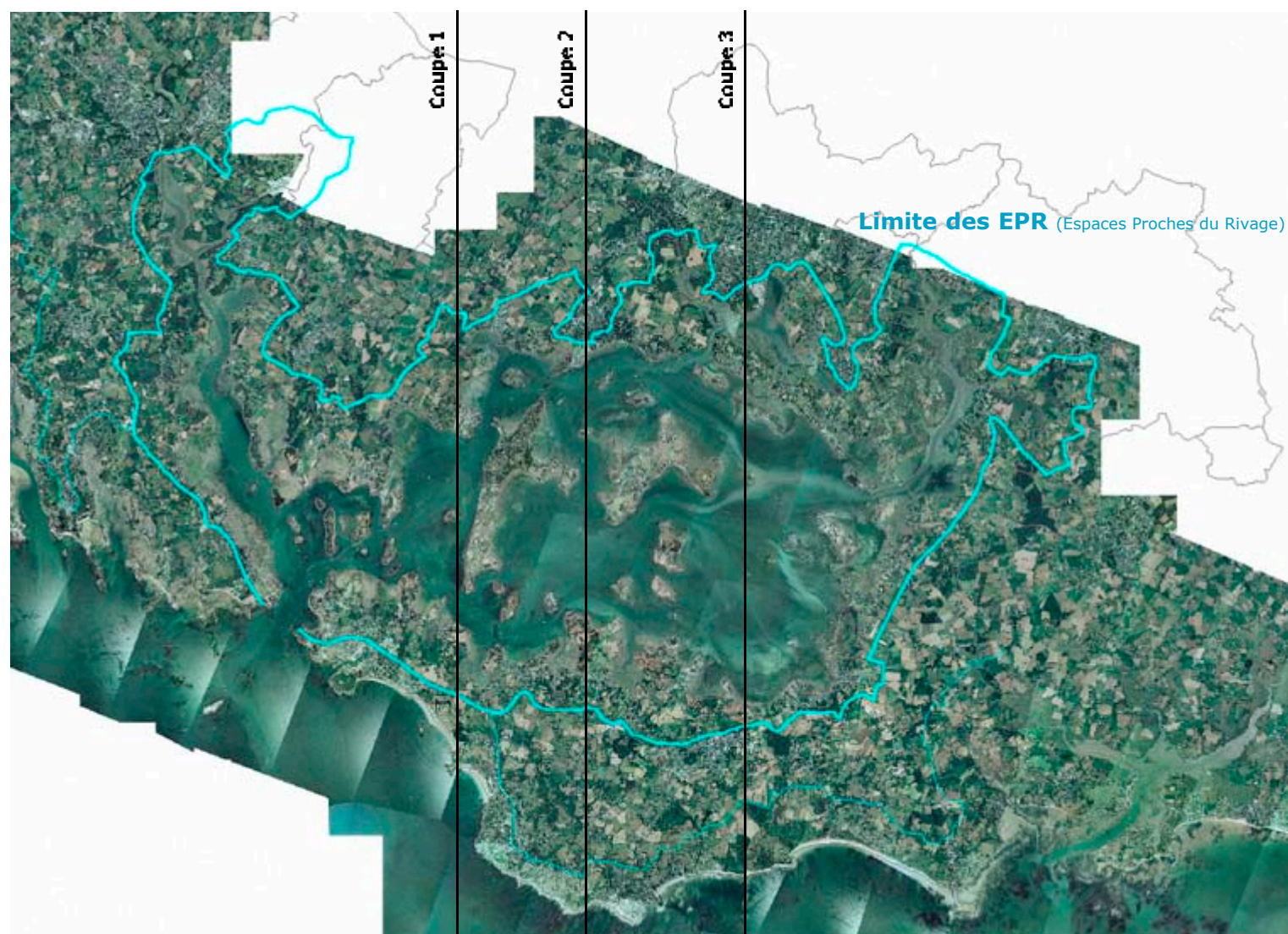
Proposés dans le cadre de la Loi Littoral, les Espaces Proches du Rivage (EPR) définissent une fraction du territoire directement concernée par l'influence maritime et donc soumis à une réglementation particulière.

Les coupes Nord/Sud à l'échelle du Golfe (ci-contre) permettent de visualiser la **relative étroitesse du territoire côtier pris en compte par les EPR**: de quelques dizaines de mètres à 800 mètres.

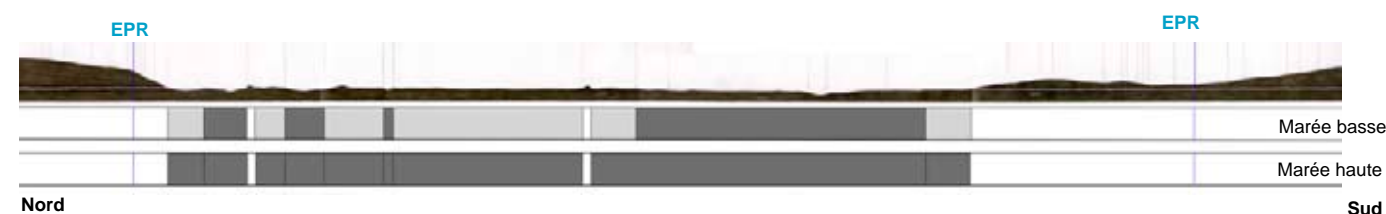
La perception du territoire du Golfe est soumise aux mouvements de la marée. L'estran, sur certain secteur, semble doubler l'épaisseur de la bande côtière. Les nombreuses îles et le découpage côtier extrêmement complexe, composé de pointes, de presqu'îles et d'anses, permettent de multiplier les points de vues et les accès à la mer.

Aussi, le territoire des EPR se définit avant tout comme un territoire maritime, tant par sa superficie que par les caractères géographiques de sa côte.

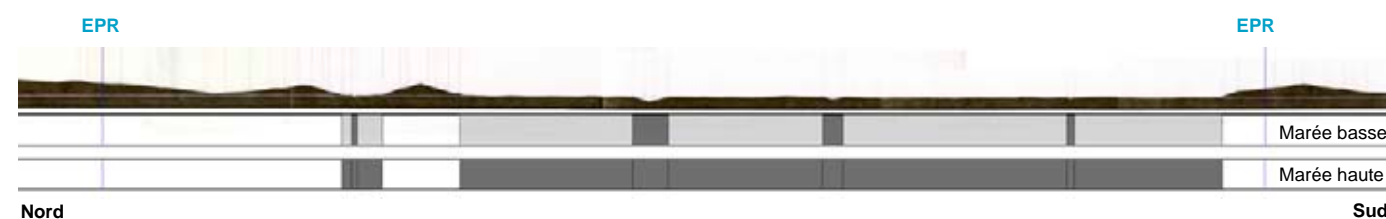
Mais le territoire lié au Golfe n'est-il pas beaucoup plus vaste ?



Coupe 1 : **L'ENTREE DU GOLFE** (de Moustoir à Béninze)



Coupe 2 : **LE COEUR DU GOLFE** (d'Arradon à Bernon)

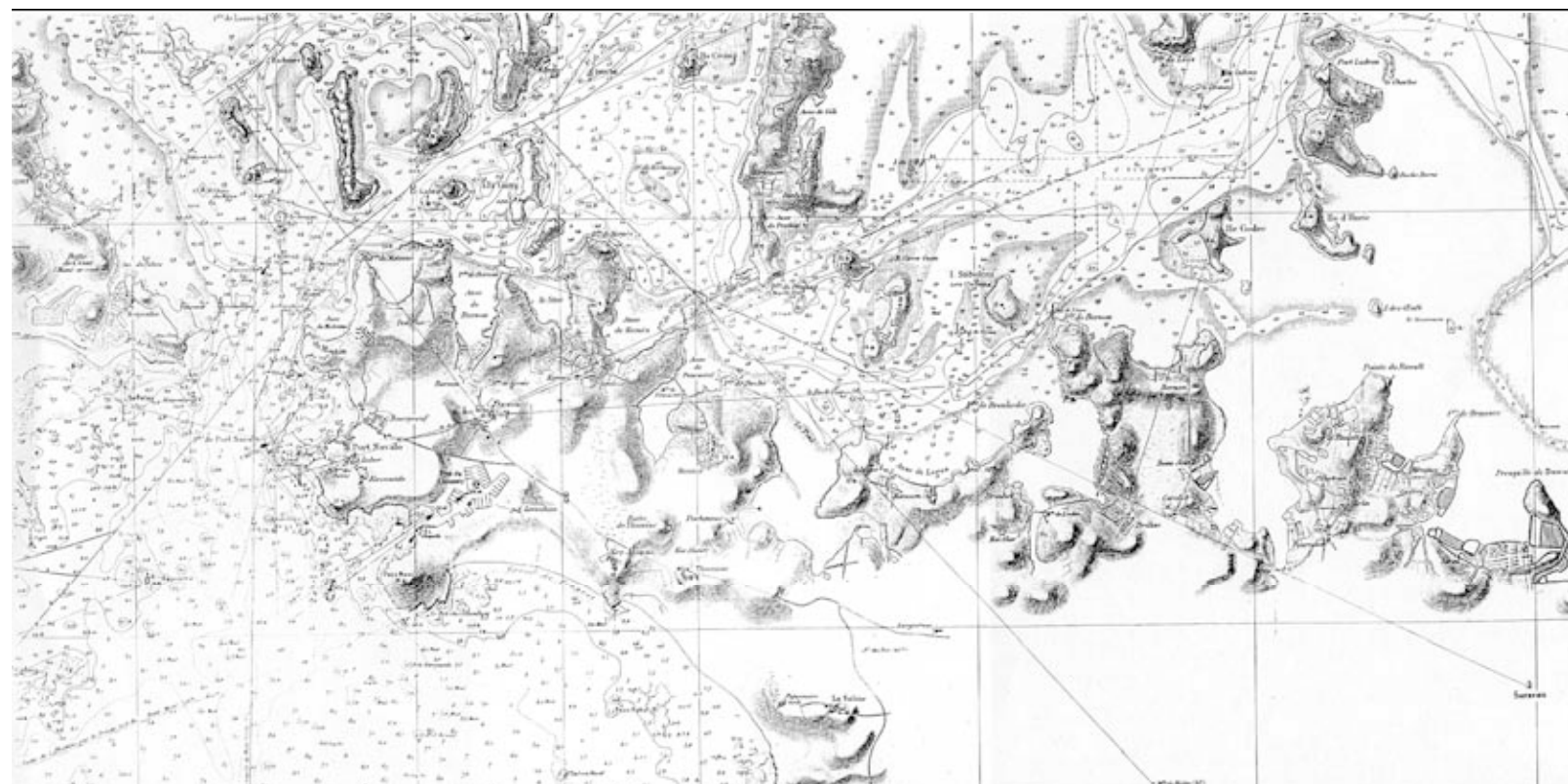


Coupe 3 : **LE FOND DU GOLFE** (de Vannes à Sarzeau)

Cartographie et représentation

Il existe déjà des tentatives (in-avouées!) de définition d'un territoire du Golfe . Des cartes anciennes, des guides touristiques, des représentations artistiques anciennes et récentes abordent la question des limites du rivage de la mer du Golfe.

Cette carte de 1956 (ci-contre) représente de façon détaillée la morphologie et les reliefs des côtes du Golfe. Elle montre ce qui est vu depuis la mer, mais ne délivre aucune information sur l'occupation du sol et le relief des espaces plus éloignés de la mer. Cette carte préfigure ce que serait le territoire du Golfe en fonction du seul critère topographique.



Carte de 1956

Cette carte touristique (ci-contre) ne représente qu'une petite portion (variable) du territoire littoral.

Les représentations artistiques anciennes et récentes (peintures ci-contre) donnent une idée plus large du territoire du Golfe en intégrant la dimension des représentations que l'on s'en fait. On remarquera aussi sur ces peintures que l'occupation agricole du territoire est très présente.



Carte touristique



Peintures anciennes et récentes du Golfe du Morbihan



la topographie

La géographie et, plus finement, la topographie, sont des éléments constitutifs de l'identité du Golfe. L'interaction des phénomènes d'érosion - lié à la présence de nombreuses rivières et aux puissants mouvements de flux et jusants de la mer - et la nature du sous-sol ont généré un paysage mouvementé.

Quatre secteurs principaux se distinguent :

- le secteur nord-ouest, secteur marqué par la rivière d'Auray,
- la côte nord, très échancrée, marquée par un relief prégnant (le point le plus haut culmine à plus de 59 m sur la commune d'Arradon),
- le secteur nord-est, assez plan, où la presqu'île de Cadouarn dessine un paysage maritime fermé.
- la façade sud, constituée par la presqu'île de Rhuys.

Outre cette partition, une profonde opposition entre les bassins occidentaux et orientaux s'observe, suivant la puissance des courants de marée: à l'ouest, le substrat de l'estran est dur, alors qu'à l'est, de vastes platiers vaseux prennent place et se découvrent à marée basse.

Les lignes de crêtes ont été identifiées sur l'ensemble du territoire. Cette délimitation permet de définir le paysage visible depuis le Golfe et de mettre ainsi en évidence les potentielles zones de covisibilité terre-mer. Suivant les secteurs d'études, ce facteur paraît plus ou moins pertinent. La prise en compte des dynamiques liées à l'agriculture ou à l'urbanisation, mais également l'aspect sensible -ressenti du golfe et de son influence- permettent de nuancer le choix du périmètre d'étude.

Par ailleurs, d'un point de vue pratique, les limites liées principalement aux facteurs topographiques sont souvent dessinées au delà de la première crête. Cet élargissement du périmètre permettra ainsi de préserver efficacement les lignes de crête.

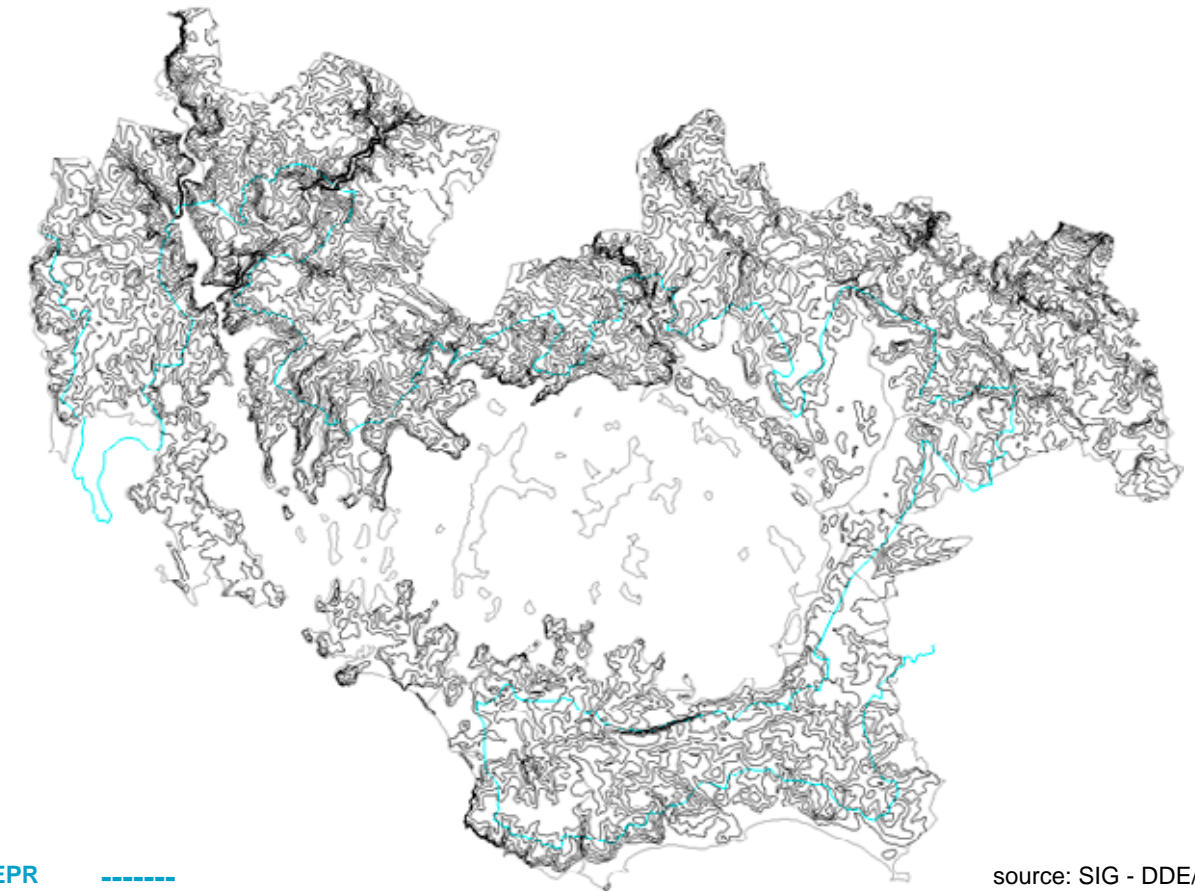
Le réseau viaire et les usages

Sur certains secteurs, le réseau viaire paraît déterminant dans le choix du périmètre d'étude et permet de définir un paysage cohérent en terme d'usage mais également de perceptions.

En effet, le tracé des routes s'est effectué en fonction des contraintes topographiques des sites (en suivant la ligne de crête par exemple), et des modes de valorisation des terres (secteur agricole spécifique, secteur urbain homogène...). Aussi, sur certains secteurs, les routes dessinent un périmètre en adéquation avec la topographie du territoire. Par exemple, sur la presqu'île de Rhuys, la limite du périmètre correspond globalement au tracé de la RD780.

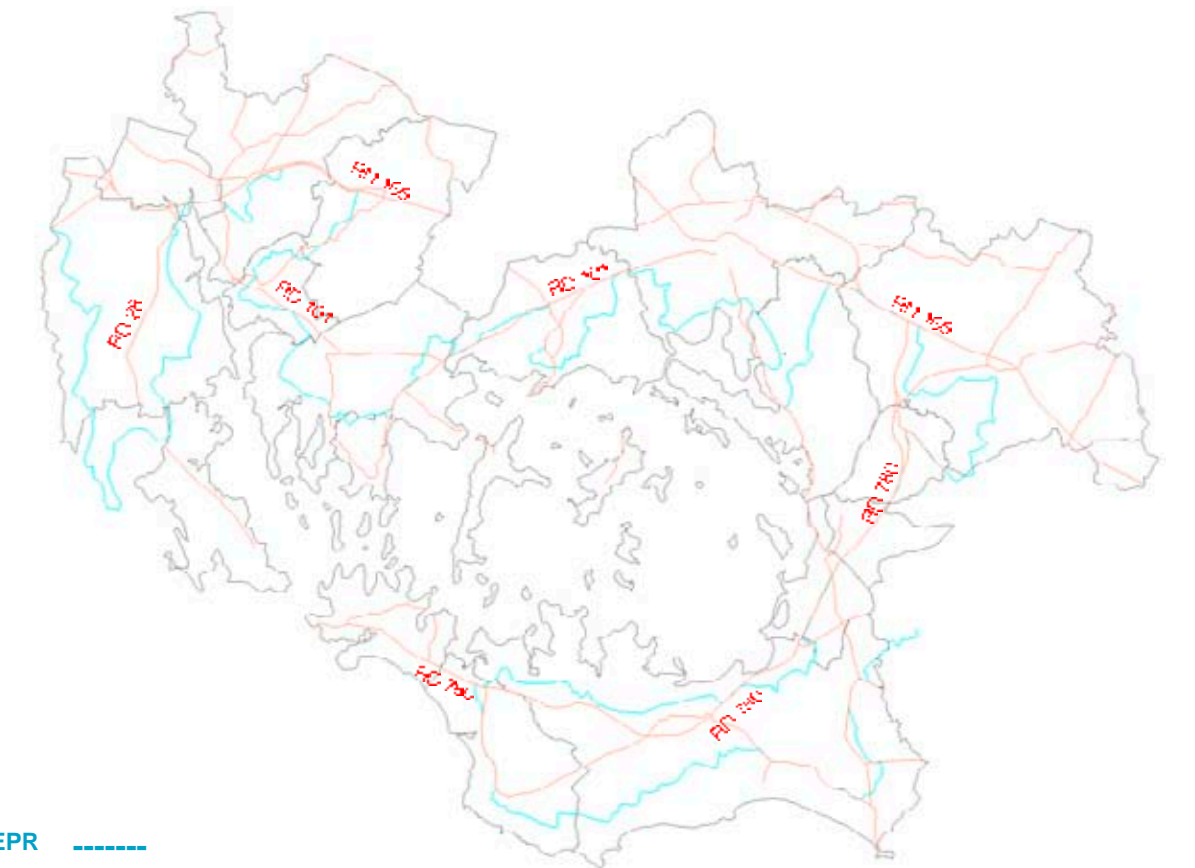
D'autre part, le réseau viaire détermine la perception du Golfe et les usages qui lui sont liés, notamment touristiques. En effet, depuis les principaux axes de desserte (RD780, RD101, RD28), se dessine un jeu complexe d'accès routiers aux côtes: les accès vers le Golfe n'apparaissent pas de manière évidente et les vues directes vers le Golfe sont assez rares et souvent fugitives.

L'appréhension du territoire du Golfe est donc largement déterminée par les modes d'accès à la côte.



Les EPR -----

source: SIG - DDE/SPAT



Les EPR -----

Réseau viaire -----

source: SIG - DDE/SPAT

Occupation humaine: l'urbanisation

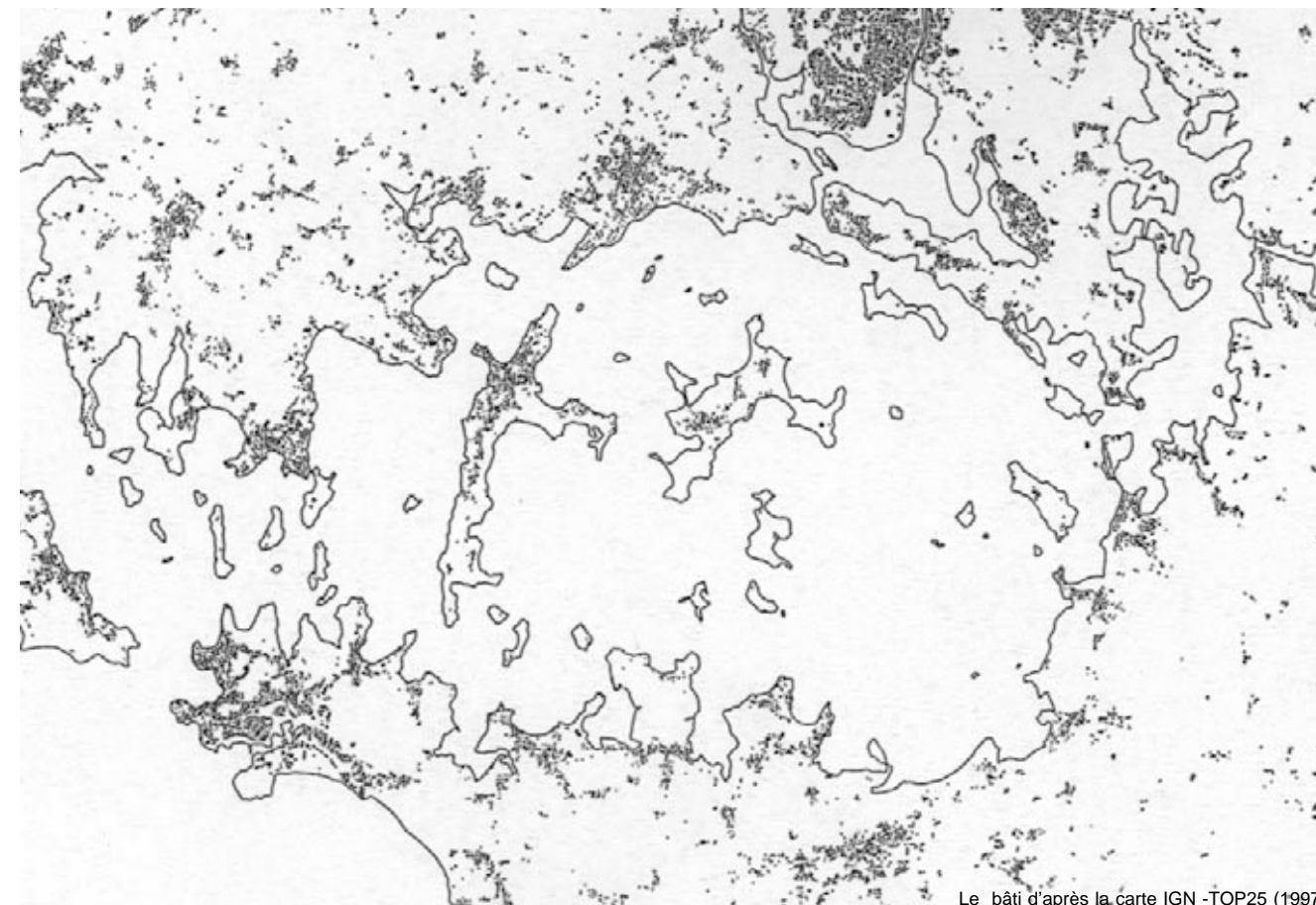
L'urbanisation s'est effectuée traditionnellement suivant un mode groupé : bourgs, villages et hameaux ponctuent le territoire, orientés par rapport aux usages, aux vents...

Pour la plupart, ces noyaux urbains, axés sur une économie agricole, se tenaient à distance de la mer, hormis quelques noyaux urbains à vocation portuaire: Locmariaquer et, dans une moindre mesure, Vannes et Auray, dont la dimension supplante cet aspect.

Le développement touristique de la côte a aujourd'hui très fortement influencé les modes d'urbanisation: la répartition urbaine est, en effet, polarisée vers la côte et, depuis les noyaux villageois, souvent implantés en belvédère sur le Golfe, l'extension urbaine s'est effectuée en direction de la mer, créant ainsi un continuum bâti, de la côte au noyau urbain. Ce phénomène est particulièrement marqué sur la façade nord (Larmor-Baden, Arradon...).

Aujourd'hui, ces centres urbains ont pour la plupart une économie axée vers le Golfe tant au niveau touristique qu'agricole, avec notamment l'ostréiculture ("agriculture" de mer).

Aussi, ces différents aspects plaident pour l'intégration de certains noyaux urbains. De plus, l'intégration des bourgs et villages permettra de définir un territoire cohérent au regard des outils de gestion et de préservation qui pourront être développés et mise en œuvre grâce au SMVM.



Le bâti d'après la carte IGN - TOP25 (1997):

Occupation humaine: l'agriculture**Agriculture de terre**

Le paysage agricole est dominé par la structure bocagère. En effet, l'élevage constitue le principal mode de valorisation des terres. Les parcelles enherbées sont encadrées de talus plantés, générant ainsi un paysage morcelé et intimiste.

Ces formes agricoles ne sont pas spécifiques au territoire du Golfe. Mais l'interpénétration du milieu bocager et maritime est une caractéristique très forte des paysages du Golfe, en contrepoint à la côte atlantique où la rupture entre ces milieux est plus marquée.

Le remembrement a partiellement démantelé le réseau des haies et notamment sur les communes d'Arradon, Baden, Saint-Armel et Theix. Mais certains secteurs présentent toujours de fortes particularités et une grande homogénéité. Par exemple, le secteur bocager de Crac'h est parmi les mieux préservés: le maillage bocager y est assez dense, entrecoupé de boisements de feuillus et de pins.

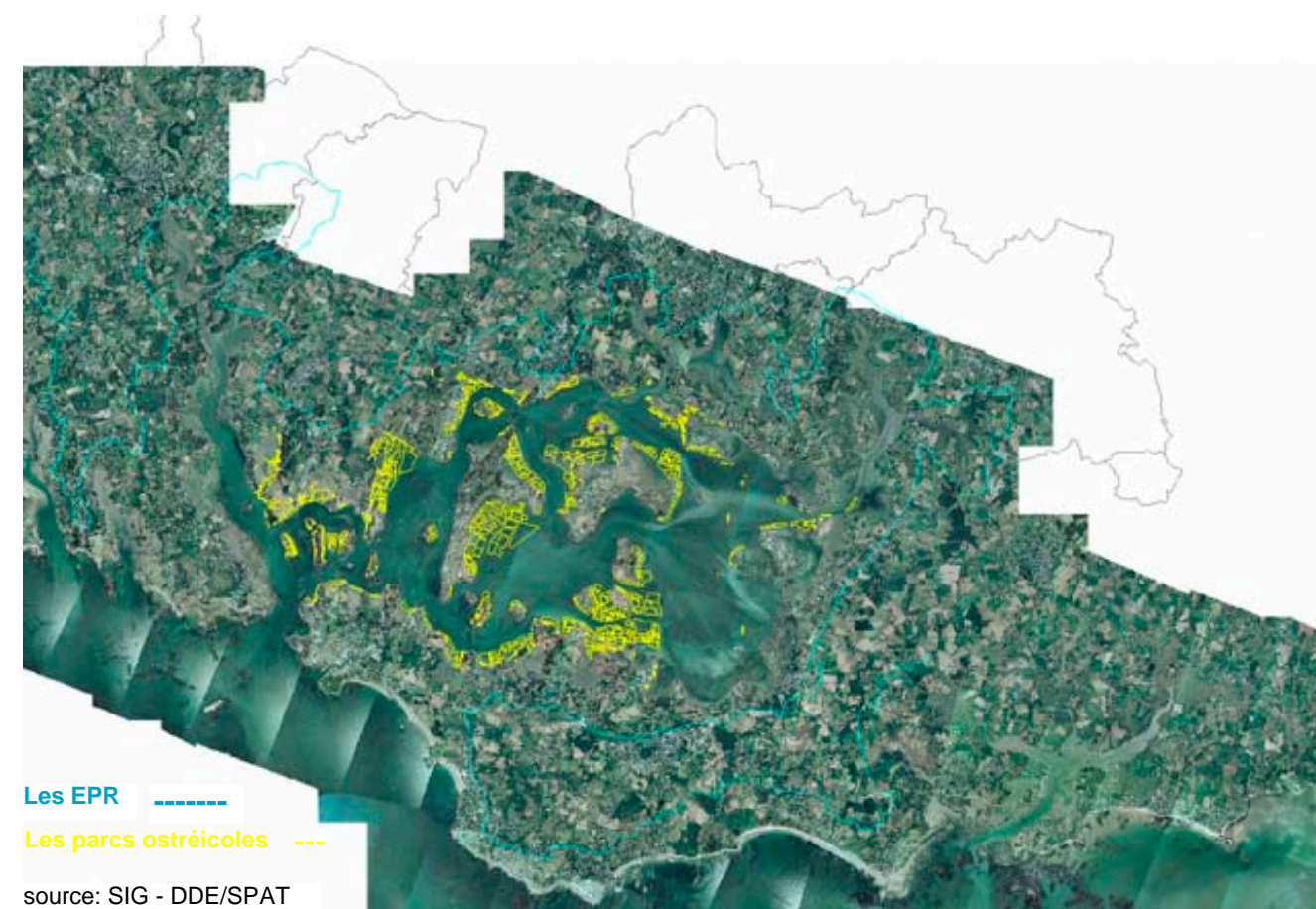
Dans le cadre du SMVM, il est souhaitable d'inclure ces secteurs dans leur globalité, afin de faciliter les modes de gestion par la suite.

Agriculture de mer

La mer est un territoire de ressource économique primordial à l'échelle du Golfe. L'huître est le mode le plus perceptible des différents modes d'exploitations des ressources marines.

Les parcs ostréicoles, longeant les côtes, s'assimilent aux champs et parcelles cultivées. A marée basse, les lignes de tables sont visibles et se lisent ainsi dans le prolongement des parcelles cultivées sur la terre.

Ce mode de valorisation du territoire génère un paysage spécifique et identitaire à l'échelle du Golfe.



Les EPR -----

Les parcs ostréicoles ----

source: SIG - DDE/SPAT

Le patrimoine

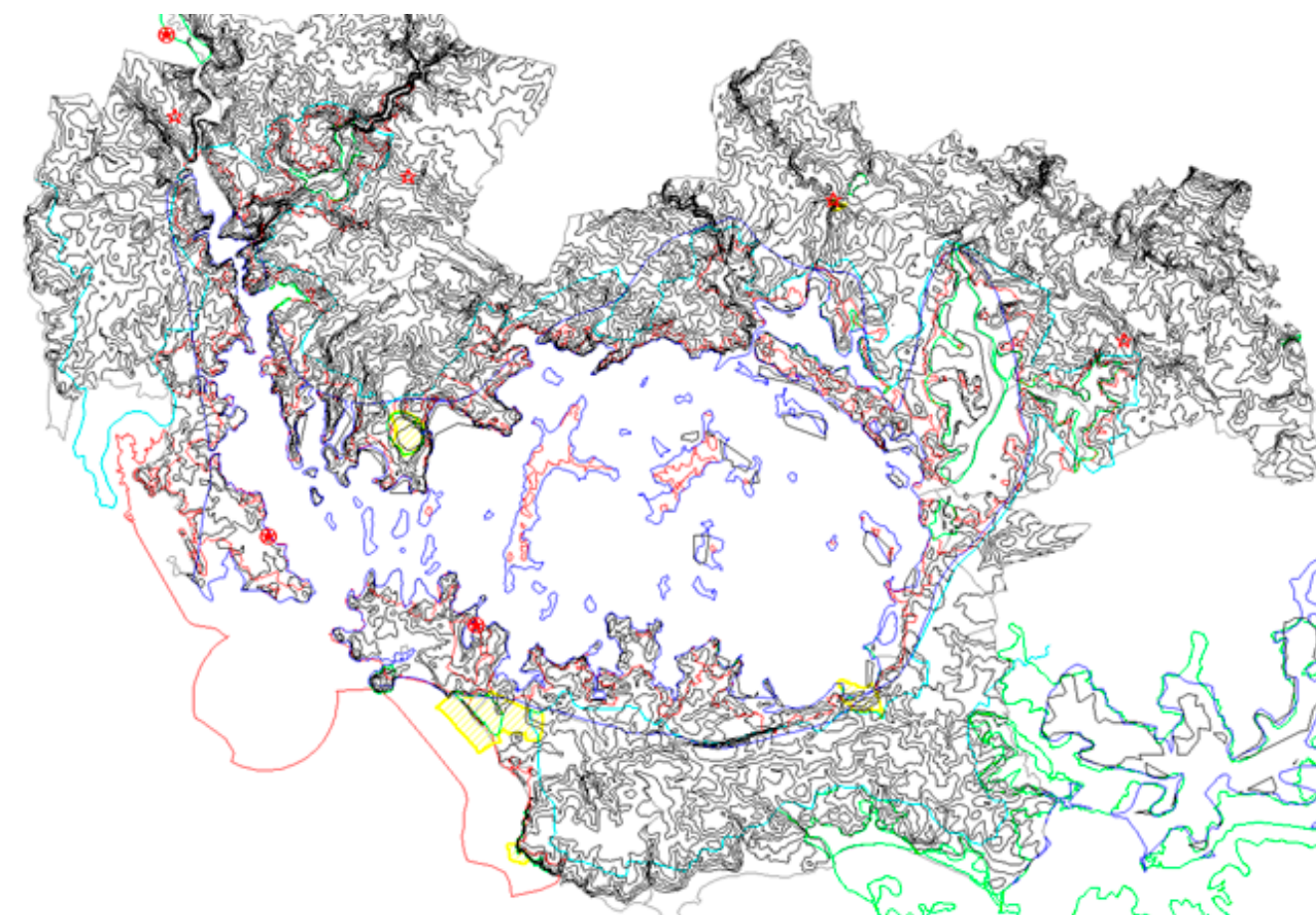
Le patrimoine naturel est très riche sur le Golfe. Le découpage extrêmement complexe des côtes, la nature du sous-sol, associé aux mouvements de la marée et à l'influence des rivières ont dessiné une mosaïque de milieux naturels (estrans vaseux, côtes rocheuses, marais salants, estuaires, landes à genêts ou à bruyères,...).

Concernant **le patrimoine bâti**, la densité des mégalithes, dolmens et des tumulus à proximité des côtes témoignent de l'attraction que le Golfe a toujours exercé, depuis le néolithique, et aujourd'hui encore. De même, la plupart des église ou chapelles ont été édifiées en surplomb de la côte maritime. Les dimensions religieuse et maritime sont intimement mêlées. A partir de la fin du XVIII^e siècle, le rapport de l'homme à la mer se modifie: d'une terre de culte, aux infinies insondables, la mer devient un lieu de villégiature, de plaisir. Les nombreux châteaux et les propriétés bourgeoises témoignent de cet engouement.

Le patrimoine, qu'il soit naturel (zones humides, milieux naturels de qualité...) ou bâti (mégalithes, églises, moulins à marée, châteaux...) constitue un ensemble spécifique et particulier au territoire du Golfe et donc un élément constitutif de son identité.

La plupart des sites remarquables sont aujourd'hui sauvegardé par différents type de protections : sites inscrits, sites classés au titre des Monuments Historiques, ZNIEFF, ZPS, arrêté de biotope, convention de RAMSAR...

Au delà des protections existantes, il est nécessaire d'intégrer ce patrimoine afin de définir un territoire cohérent et de mettre en exergue les dynamiques humaines et l'héritage historique du Golfe, ainsi que la singularité des milieux naturels. Le SMVM ne doit en effet pas être perçu comme une nouvelle mesure de protection qui viendrait complexifier le formidable "sandwich" de règlements déjà en place. Il est au contraire un instrument dynamique pour préserver la qualité des paysages du Golfe.



Le ressenti maritime

Outre les facteurs physiques (topographie, occupation au sol...), le sentiment d'appartenance au Golfe, l'influence maritime, s'expriment parfois de manière plus discrète, comme par exemple les traces fortuites d'une activité maritime: des filets, un bateau dans un jardin... Les vents d'ouest, les embruns marins chargé de sel, l'odeur du géomon et de la vase, sont autant de signes de la proximité du Golfe.

L'influence du Golfe se fait donc parfois sentir au delà des limites visibles du rivage. Le sentiment d'appartenance au pays maritime du Golfe est un facteur extrêmement ténu et subjectif.

La végétation, par endroit, se trouve être un bon "indicateur de Golfe", même lorsque le rivage n'est pas en vue, certaines ambiances végétales paraissant caractéristiques: les pinèdes, les alignements de cyprès de Lambert, la végétation de type méditerranéenne, les boisements de pins maritimes; ce sont aussi les figuiers, les camélias, les mimosas qui sont des essences que l'on ne retrouve pas sous la même forme le long du littoral Atlantique et qui marquent l'appartenance au pays du Golfe.

Outre les essences, la forme du végétal est parfois symptomatique de l'influence maritime : les cimes d'arbres pliées par les vents dominants se rencontrent plutôt sur le "grand littoral" atlantique alors que les arbustes et bosquets de chênes verts sont plus fréquents sur les estrans du Golfe.

La plupart des essences qui prolifèrent maintenant sur les rivages du Golfe sont des "importations". Certaines semblent s'épuiser (comme le cyprès de Lambert), d'autres *a contrario* paraissent gagner du terrain sur la végétation spontanée du Golfe.

Ce sont toutes ces dynamiques végétales complexes qu'il convient de prendre en compte pour établir le périmètre SMVM car elles permettent de se situer par rapport au Golfe et participent à lui donner un visage.



L'influence du Golfe se fait parfois sentir dans les terres de manière inattendue !

Huit cadrages

Ces cadrages rendent compte de l'ensemble du territoire des 20 communes littorales (pages 8 à 15):

Cadrage n°1: ARZON et SAINT-GILDAS-DE-RHUYS

Cadrage n°2: SARZEAU

Cadrage n°3: SAINT-ARMEL et LE HEZO

Cadrage n°4: NOYALO et THEIX, SENE et VANNES (Est)

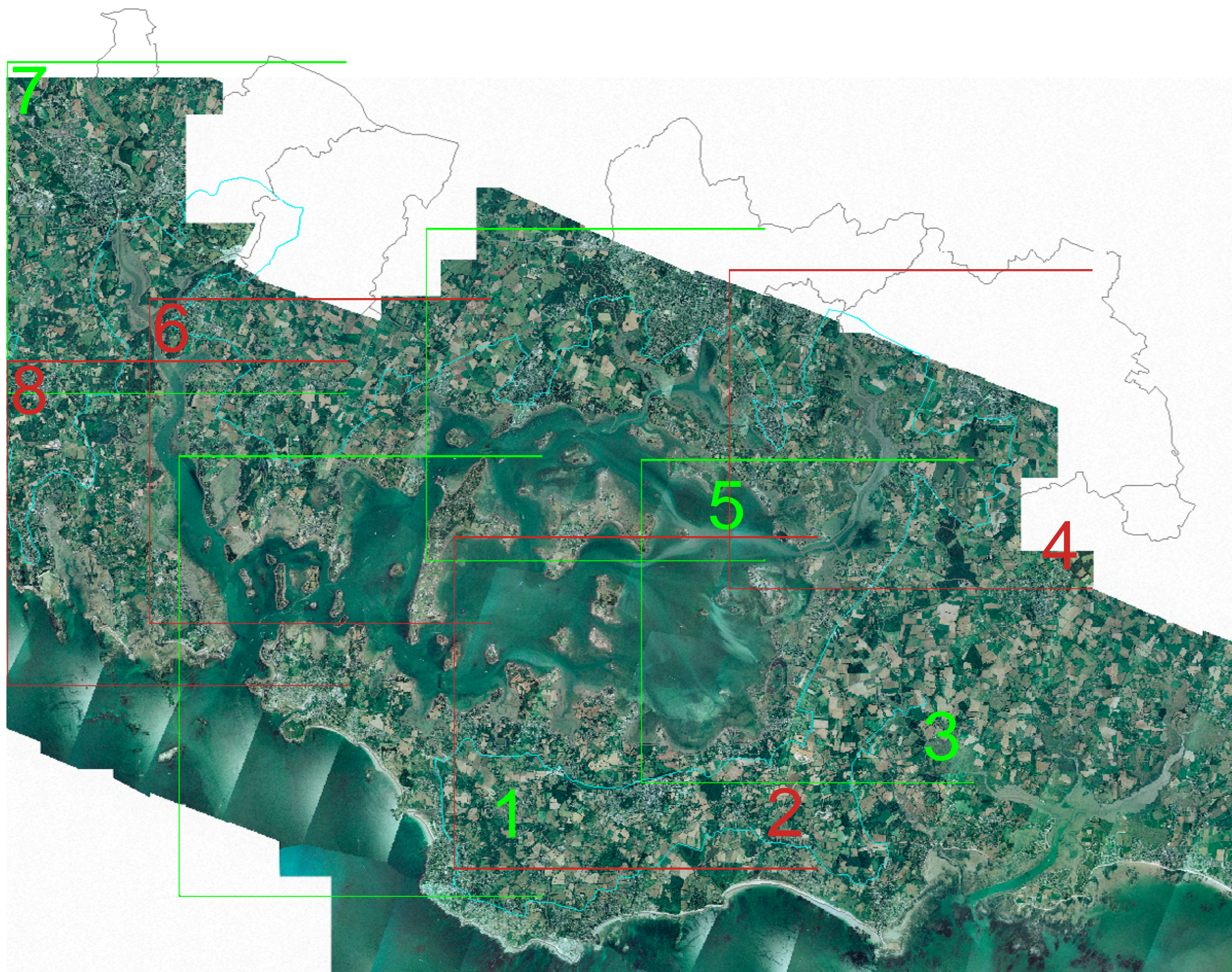
Cadrage n°5: SENE et VANNES (Ouest) et ARRADON

Cadrage n°6: LARMOR-BADEN et BADEN

Cadrage n°7: Le BONO, PLOUGOUMELLEN, PLUNERET et AURAY.

Cadrage n°8: CRAC'H et LOCMA-RIAQUER

Les communes de l'ÎLE-AUX-MOINES et de l'ÎLE D'ARZ ne font pas l'objet d'un cadrage particulier dans cette première phase puisqu'elles sont bien évidemment totalement intégrées au périmètre.



L'entrée du Golfe

Depuis la terre, la pointe de Port-Navalo se distingue nettement par sa situation d'entrée (ou de sortie) du Golfe du Morbihan. Le phare, situé sur le point culminant de la pointe, est le repère marquant l'accès au Golfe pour les navigateurs.

Depuis la terre, l'arrivée sur Port-Navalo par la RD780 offre le seul point de contact avec la mer depuis cette route.

La "voie arrière", entre deux mers, limite nettement un côté Golfe et un côté atlantique: les propriétés qu'elle dessert sont orientées soit d'un côté, soit de l'autre. La végétation des jardins elle-même respecte cette répartition: résistante et tourmentée côté atlantique, généreuse et fragile côté Golfe.

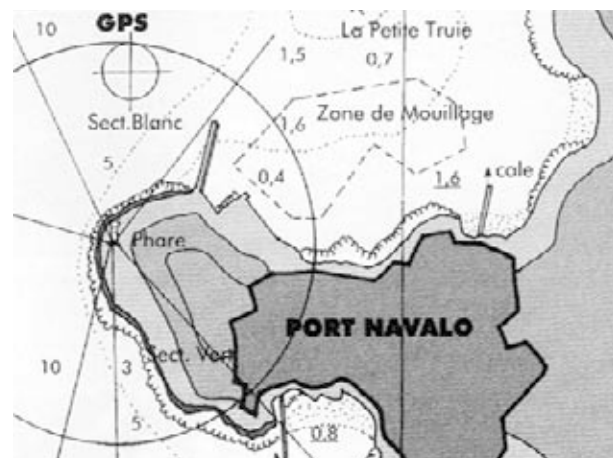
Périmètre SMVM: Argumentaire

Les Espaces Proches du Rivage (EPR), définis dans le cadre de la loi littoral, se limitent à la voie d'accès au débarcadère. Or, malgré l'étroitesse de cette bande de terre entre Golfe et Océan, il semble important de donner une certaine épaisseur au périmètre dans le cadre du SMVM. Ce n'est pas le simple chenal qui doit constituer l'entrée du Golfe, mais la pointe que l'on distingue depuis la mer et qui est un repère, avec ses arbres, son phare, ses maisons, sa cale... Les perceptions des navigateurs et les vues sur Port-Navalo (depuis le Golfe ou depuis Locmariaquer par exemple) montrent bien l'ensemble de la pointe avec son phare.

La prise en compte totale de la pointe avec son phare semble le plus adapté.

Sur le reste du cadrage, les lignes de crête sont suivies un peu en arrière par la route.

Même si on ne peut voir le Golfe depuis la RD780 sur la commune d'Arzon (sauf à l'extrémité, en arrivant à l'embarcadère de Port-Navalo), cette route constitue une limite franche entre les deux mers. Ici, le périmètre SMVM suit donc la limite des EPR.



extrait du "Pilote Côtier" A. Rondeau 10 ed.



Port-Navalo et son phare depuis Sept-Iles: perception de la pointe



Port-Navalo depuis Locmiquel



Jardins côté atlantique: une végétation tourmentée



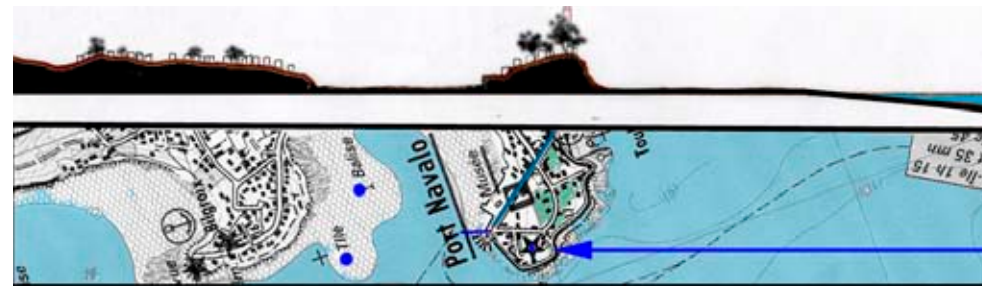
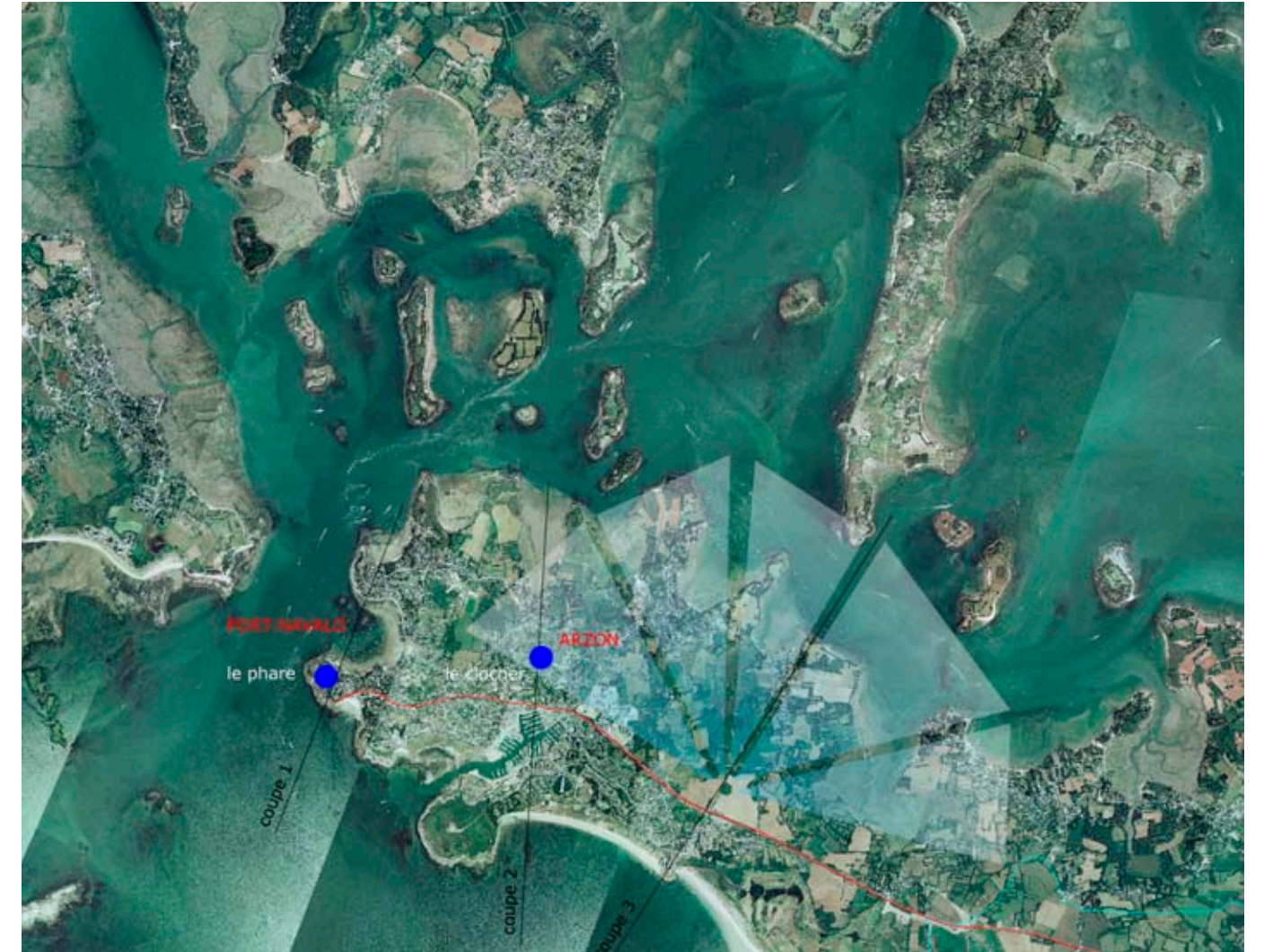
Jardins côté golfe: une végétation généreuse et fragile: figuiers, camélias...



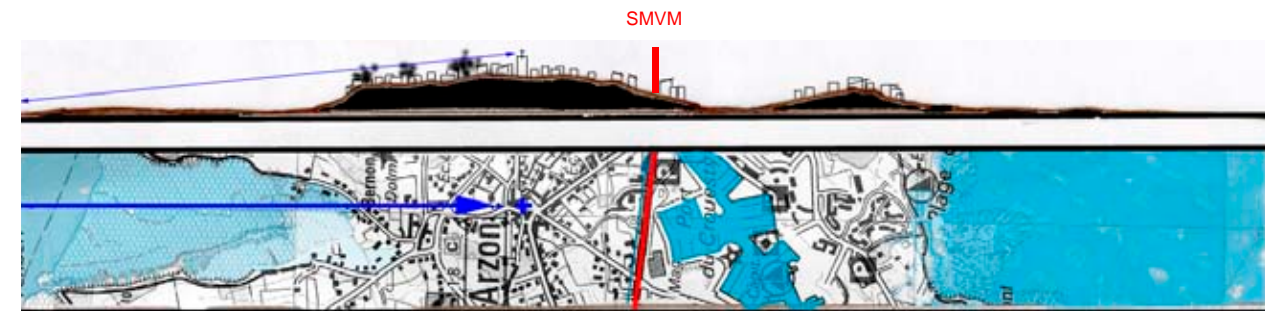
RD780 en Arzon (limite des EPR)



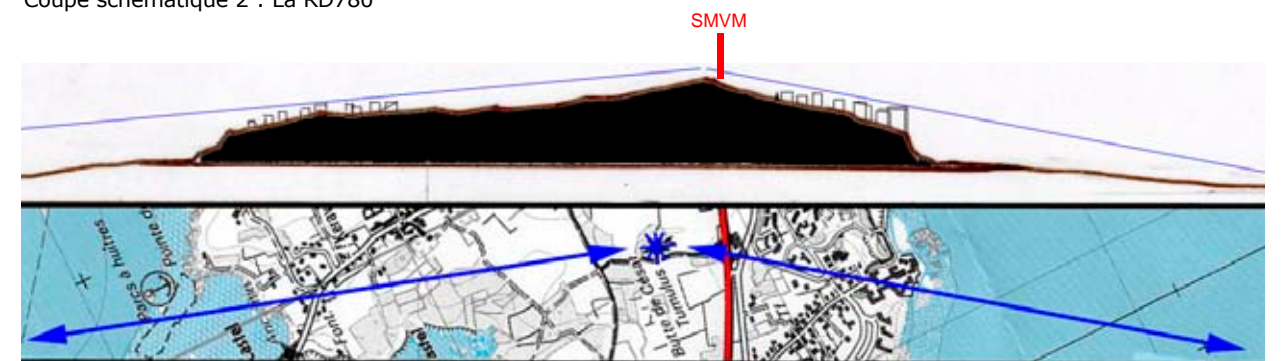
Vue sur le Golfe depuis la Butte de César



Coupe schématique 1 : La pointe de Port-Navalo



Coupe schématique 2 : La RD780



Coupe schématique 3 : au niveau de la butte de César

Les anses des châteaux

La commune de Sarzeau est la plus étendue du Golfe (6000ha). Située sur un promontoire naturel, la ville de Sarzeau domine le Golfe sans pour autant avoir de relations directes avec lui. En effet, le coteau Nord, très abrupt, est occupé par une épaisseur boisée. La ville proprement dite entretient donc des rapports "distant" avec le Golfe.

Le territoire communal, côté Golfe, est découpé en pointes et en anses relativement préservées, avec une agriculture encore fortement présente: pointe de Brehuidic, pointe de l'Ours, pointe de Bernon, pointe du Ruaud, pointe de Bénance, pointe de Duer, anse du Logeo, baie du Lindin... elles sont toujours occupées par de grandes propriétés qui ont garanti jusqu'à aujourd'hui leur pérennité: château de Kéralier, du Néret, de Truscat, de Kergerget et de Kerlévenan... Depuis la mer, cet ensemble apparaît comme très peu urbanisé, très boisé et d'une très grande unité, le fond de la scène étant constitué par les boisements qui occupent le coteau de Sarzeau. Visibles de très loin (voir photos depuis la mer), ces boisements constituent une limite évidente et pérenne pour le territoire du Golfe. Les bâtiments émergent de la masse boisée sporadiquement, comme s'ils s'y cachaient, et seul le clocher massif de l'église de Sarzeau s'affirment en signal au dessus des frondaisons. Depuis la terre, les routes en impasse qui desservent ces pointes viennent s'accrocher à la RD780 comme autant de porte vers le Golfe.

Périmètre SMVM: Argumentaire

Les EPR se détachent du tracé de la RD 780, rejoignent et longent le coteau de Sarzeau et englobent le domaine du château de Kerlévenan. Le périmètre du SMVM, lui, suit la ligne de crête et englobe les parcelles agricoles qui occupent les pointes, en suivant la RD 780. Le périmètre du SMVM intègre le domaine de Coët-Ihuel, non seulement parce que visuellement ses boisements sont importants mais aussi parce qu'historiquement ce domaine était tourné vers le golfe (exploitation de la Fine de Rhuys, parcelles en culture côté Golfe). La prise en compte de Coët-Ihuel permet de le relier avec les autres domaines et châteaux pour constituer un patrimoine historique cohérent et de toutes les époques sur cette séquence. La limite du périmètre SMVM suit ensuite naturellement le haut des coteaux Nord de Sarzeau, occupés par des boisements qui constituent une limite visuelle très nette jusqu'au domaine de Kerlévenan. Après les coteaux, les terrains qui sont encore à usages agricoles (y compris le centre équestre) et depuis lesquels on peut voir le Golfe, sont pris en compte. Le domaine du château de Kerlévenan est complètement intégré (site classé): le château est en effet tourné vers le golfe (façade la plus travaillée). Depuis la mer, la RD780 qui semble être une coupure marquante entre le golfe et le château, disparaît complètement, intégrée au réseau bocagé par ses bas-côtés plantés (seuls les véhicules qui passent révèlent sa présence). La partie boisée du hameau de Kerhouët-Saint-Colombier est intégrée au périmètre car depuis la mer, le vallonement avant Saint-Colombier est très présent (voir photo page précédente). Il assure le lien avec les boisements du château de Kerlévenan et achève la continuité boisée qui s'amorce avant Sarzeau et qui caractérise toute cette séquence.



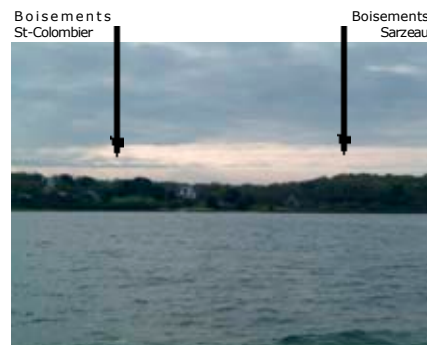
Le coteau Nord de Sarzeau, abrupt, est occupé par des boisements.



Le château du Néret depuis le Golfe. En fond de scène, les boisements du coteau Nord de Sarzeau.



Le clocher de Sarzeau émerge des boisements du coteau



Les boisements de Saint-Colombier font le lien avec ceux de Kerlévenan.



Coupe schématique 4 : La pointe et l'anse du Logeo SMVM



Coupe schématique 5 : La pointe de Bernon SMVM



Coupe schématique 6 : Sarzeau et son coteau SMVM



Coupe schématique 7 : Kerlévenan SMVM

Les étangs et les marais salants...

Depuis la mer, le paysage change nettement dès Saint-Colombier: le relief, moins marqué, laisse la place à des étendues d'étangs et de marais salants au premier plan et à un front bâti au second plan.

La route (RD780) isole plusieurs pointes: la topographie étant nettement moins marquée, cela est peu perceptible depuis la route, mais l'implantation du bâti est néanmoins bien rythmée:

- première pointe: Saint-Colombier,
- deuxième pointe: Lasné,
- troisième pointe: Saint-Armel,
- quatrième pointe: Le Hézo.

Les clochers du Hézo, de Saint-Armel et de Saint-Colombier, marquent le paysage depuis la mer (amers) et rendent compte également de ce rythme bâti.

Comme sur le cadrage précédent, les voies d'accès à ces hameaux et villages dessinent un système de porte d'entrée vers le Golfe avec un accès plus rapide à la mer (faible épaisseur) jusqu'aux pointes du Passage et l'Île Tascon.

Périmètre SMVM: Argumentaire...

Sur cette séquence, depuis la RD780, quelques vues intermittentes s'ouvrent vers le Golfe (voir carte ci-contre).

La topographie étant nettement moins marquée, la route apparaît comme la limite la plus évidente entre le territoire du Golfe et le territoire agricole "terrestre". A l'arrière de la route, dans les parcelles agricoles, on ne voit d'ailleurs jamais le Golfe.

Le périmètre du SMVM proposé suit donc la RD780 sur toute cette séquence.



Saint-Colombier depuis le Golfe



Saint-Armel depuis le Golfe



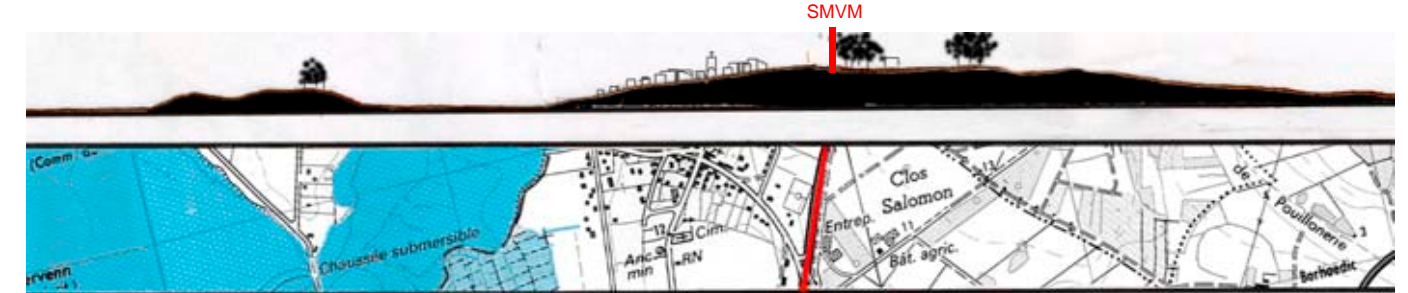
Saint-Colombier depuis la route



Lasné depuis Ludré



Coupe schématique 8 : L'étang de Ludré



Coupe schématique 9 : L'île Tascon

Le "fond" du Golfe

Ce cadrage comprend la rivière et l'étang de Noyalo et la façade occidentale de Séné avec la rivière de la Marle. Ce territoire, fermé par un jeu de presqu'îles et d'îlots, de Bellevue à Le Hezo, semble véritablement retranché de la mer intérieure du Golfe.

A marée basse, les vasières sont très prégnantes et couvrent la majorité du territoire maritime, les chenaux encore en eau dessinent un réseau complexe de circonvolutions.

La pression urbaine n'est pas encore très sensible sur ce secteur, malgré la proximité de Vannes. Quelques extensions, dont la zone d'activité de Theix, ont néanmoins investi les versants du Golfe.

Les espaces agricoles (champs cultivés, bocages au maillage assez large) occupent la majorité de l'espace et confère à ce secteur une image rurale.

Le bourg de Séné, implanté sur un léger belvédère, est au centre de ce dispositif géographique. Son clocher, au point culminant de la presqu'île, constitue un véritable repère à l'échelle du territoire (amer).

Sur toute la façade orientale, la rivière de Noyalo est longée par la RD780. La proximité de cette voie offre des vues remarquables sur le Golfe, notamment au niveau du village de Noyalo.

A l'ouest, l'accès au Golfe par la presqu'île de Séné semble moins évident. La RD199, à partir de Vannes permet néanmoins de longer la rivière de la Marle et d'atteindre le château de Bot-Spernen à l'entrée de la rivière de Noyalo.

Périmètre SMVM: Argumentaire

Le choix du périmètre s'est effectué en fonction de différents facteurs: topographique, occupation au sol et patrimonial.

Au sud, avant Noyalo, la limite du périmètre est calée sur la principale voie de desserte de la presqu'île de Rhuys, la RD780. Dans cette environnement relativement plat, la route est une limite, entre un paysage de vasière, de marais salants, et d'un bocage assez homogène.

Le bourg de Noyalo et l'étang de Noyalo ont été intégrés au territoire d'étude. Le périmètre a été défini en fonction des principales lignes du relief. Sur la partie orientale de l'étang, le périmètre est dessiné au delà de la ligne de crête, permettant ainsi de garantir la protection de ce versant.

Au niveau de Theix, le périmètre englobe la frange urbaine du bourg. Les lotissements, implantés à flanc de versant, offrent des vues en direction de l'étang.

L'étang de Noyalo, constitue, par ailleurs, une entité distincte du territoire maritime du Golfe. L'absence de marnage a généré un paysage très jardiné, en contrepoint aux espaces plus "sauvages" de l'estran.

Plus au nord, le territoire a été élargi par rapport au périmètre des EPR. Cette nouvelle limite permet ainsi d'intégrer l'entrée ouest du bourg de Theix et la totalité du versant agricole orienté sur la rivière de Noyalo.

Enfin, sur la périphérie de Vannes, le périmètre est délimité par la structure routière qui affiche une limite forte entre le territoire agricole lié au Golfe et l'espace urbain et péri-urbain. Il s'agit, en outre, d'inclure la presqu'île de Séné au territoire, dont l'appartenance au Golfe, du fait même de sa configuration, paraît évidente.



Pont de Noyalo



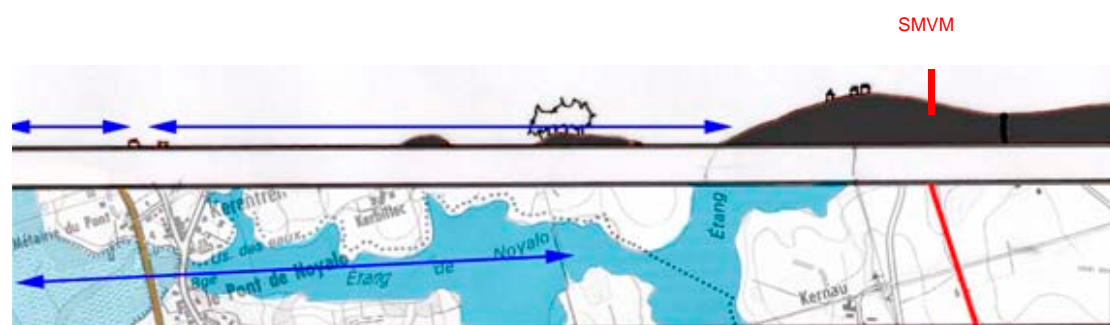
L'étang de Noyalo



Theix: depuis Sins, vue sur le Poteau Rouge



Theix après Kernau



Coupe schématique 10 : Pont de Noyalo



Coupe schématique 11 : ZA d'Atlanteix et Saint-Goustan

La capitale du Golfe et ses "rivieras"

La partie Ouest de la presqu'île de Séné (la presqu'île de Moustérian, Cadouarn et Bellevue) a subi une forte pression urbaine: les lotissements autour du noyau ancien de Séné sont très nombreux. La configuration de presqu'île et la proximité du Golfe et de Vannes en font un territoire très prisé.

Vannes, ville "capitale" et emblématique du Golfe, offre la configuration très particulière de son port linéaire, au débouché de la rivière de la Marle, tout au fond du Golfe. Tout près de la ville, des espaces maritimes relativement préservés offrent des promenades très fréquentées par les Vannetais (Pointe des Emigrés, Ile de Conleau...) et sont quasiment les "parcs" de la ville. La Rivière du Vincin participe à ces espaces de nature en pleine ville, même si elle est plutôt inaccessible (privatisation par les lotissements du Vincin et de Campen).

Au delà de la rivière du Vincin, un ensemble de parcelles agricoles remarquables forment une entité très préservée, offrant de très beaux points de vue sur la Ville de Vannes et sur le Golfe (la Chênaie, Kéravélo, ferme de Moréac...).

Sur la commune d'Arradon, l'attrait du Golfe a aussi provoqué une occupation du rivage par de grandes propriétés tournées vers la mer. Il s'en dégage une ambiance de villégiature agréable, même si la côte est en partie privatisée. Le chemin côtier a une configuration particulière, en léger surplomb sur la mer et contre les murs de clôture des propriétés de bord de mer.

Périmètre SMVM: Argumentaire

La presqu'île de Séné est complètement intégrée au périmètre SMVM, comme nous l'avons vu sur le cadrage précédent.

La partie de la Ville de Vannes directement au contact du Golfe est intégrée au périmètre: le port bien sûr, mais également l'épaisseur des bâtiments qui le longe et qui en constituent le fond de scène. C'est symboliquement que le port de Vannes et ses abords doivent appartenir au SMVM tant ils sont représentatifs du Golfe.

La rivière du Vincin ainsi que les coteaux boisés qui l'encadrent sont intégrés au périmètre.

Arradon est intégrée totalement dans le SMVM. Le périmètre suit la RD 101. Les routes transversales successives qui quittent la RD 101 vers l'estran sont comme des seuils vers la "petite mer".



Séné : Kerhuillieu, Cadouarn



Vannes : la presqu'île de Conleau depuis Moréac (Arradon)



Vue sur Séné et son clocher depuis la pointe de Moréac (Arradon)



Carte postale: vue du port de Vannes



Ainsi se présentait aux navigateurs l'entrée du port de Vannes, passé la pointe des Emigrés, jusqu'à la fin du Second Empire... Cette gravure figure dans "Le pilote", l'ouvrage technique destiné aux navires, complément à la carte marine, qui décrit les dangers et les routes à suivre tout au long de la côte et offre de celle-ci des visions panoramiques:



Vannes - Pilote des côtes ouest de France "De Penmarch à la Loire", 1839



Coupe schématique 12 : Arradon



Coupe schématique 13 : Arradon plus à l'ouest

Une large avancée sur le Golfe.....

Baden est la commune française qui offre le plus grand linéaire côtier (38 km).
Le village est situé sur un promontoire naturel. Son clocher, qui culmine à 78 m d'altitude, est un amer essentiel pour les navigateurs: son alignement avec la mire de Petit Veizit donne la passe la plus profonde du Golfe (33 m) et aussi le Nord vrai + 1°, permettant ainsi le réglage des instruments de mesure.

Larmor-Baden, station balnéaire, est le deuxième port ostréicole du Golfe.

Périmètre SMVM: Argumentaire.....

Le périmètre SMVM s'étend plus loin dans les terres que les EPR, prenant en compte des critères topographiques, de covisibilité, d'usages, mais aussi la qualité des espaces agricoles adjacents.

Le clocher de Baden, amer bien connu des plaisanciers, est inclus dans le SMVM. La ville de Baden est comprise dans le périmètre tant la relation de ce village à l'eau est forte, bien qu'il n'y soit pas au bord.



Anse de Baden



Kerouarc'h



Le Palud



Baden à Kerimberh



Le clocher de Baden depuis Sept Iles



Extrait Pilote côtier 5b A.Rondeau.

Les rivières

Dans la rivière du Bono, qui remonte jusqu'à Plougoumelen, en longeant le village sur son promontoire, l'influence de la marée se fait sentir, mais ni la violence des tempêtes, ni l'ambiance de la haute mer ne remontent jusque là. Pour y accéder, les bateaux doivent attendre les courants favorables et éviter les vasières.

Le port du Bono est un port en miniature autour duquel s'est développé le bourg qui étage ses maisons et ses minuscules jardins.

Auray, deuxième ville du Golfe, et sa rivière sont indissociables. Ancien port marchand, la ville a gardé son pittoresque (ancien débarcadère, cale double, architecture remarquable...).

La rivière d'Auray a un caractère plus maritime et sauvage que le reste du Golfe. La partie navigable de la rivière d'Auray se termine par le bassin pittoresque du quartier de Saint-Goustan.

Périmètre SMVM: Argumentaire

Le périmètre SMVM comprend Plougoumelen qui n'appartenait pas jusqu'alors aux EPR ; puis il va chercher le bras de la rivière du Bono jusqu'à la voie ferrée.

Cette petite sous-entité est clairement différente des paysages du Golfe bien que la marée se fasse sentir assez loin en amont de la rivière. Les arbres, leur répartition et leur port sont spécifiques des bords de rivières, créant des ambiances que l'on ne retrouve pas ailleurs dans le Golfe.

Le port-village du Bono est compris dans le SMVM.

De la même manière le SMVM inclu la rivière d'Auray et une partie de ses côtes, jusqu'à Trearuy. La rivière d'Auray, à cet endroit, déploie une fantastique mer de Phragmites contrastant avec les paysages amont et aval de la rivière. On est bien dans un paysage de rivière, et, pourtant, la marée arrive jusque là lors des forts coefficients.

Auray, deuxième ville du Golfe n'était pas incluse dans les EPR. Pourtant, il paraît important, compte tenu de sa position et de son passé, de l'introduire en partie dans le SMVM. Saint-Goustan, les promenades et les franges urbaines du bord de l'eau sont indissociables du Golfe maritime, un attachement qui aussi est de l'ordre du symbolique.



Bono: le port



Plougoumelen (Vraozec) et Auray



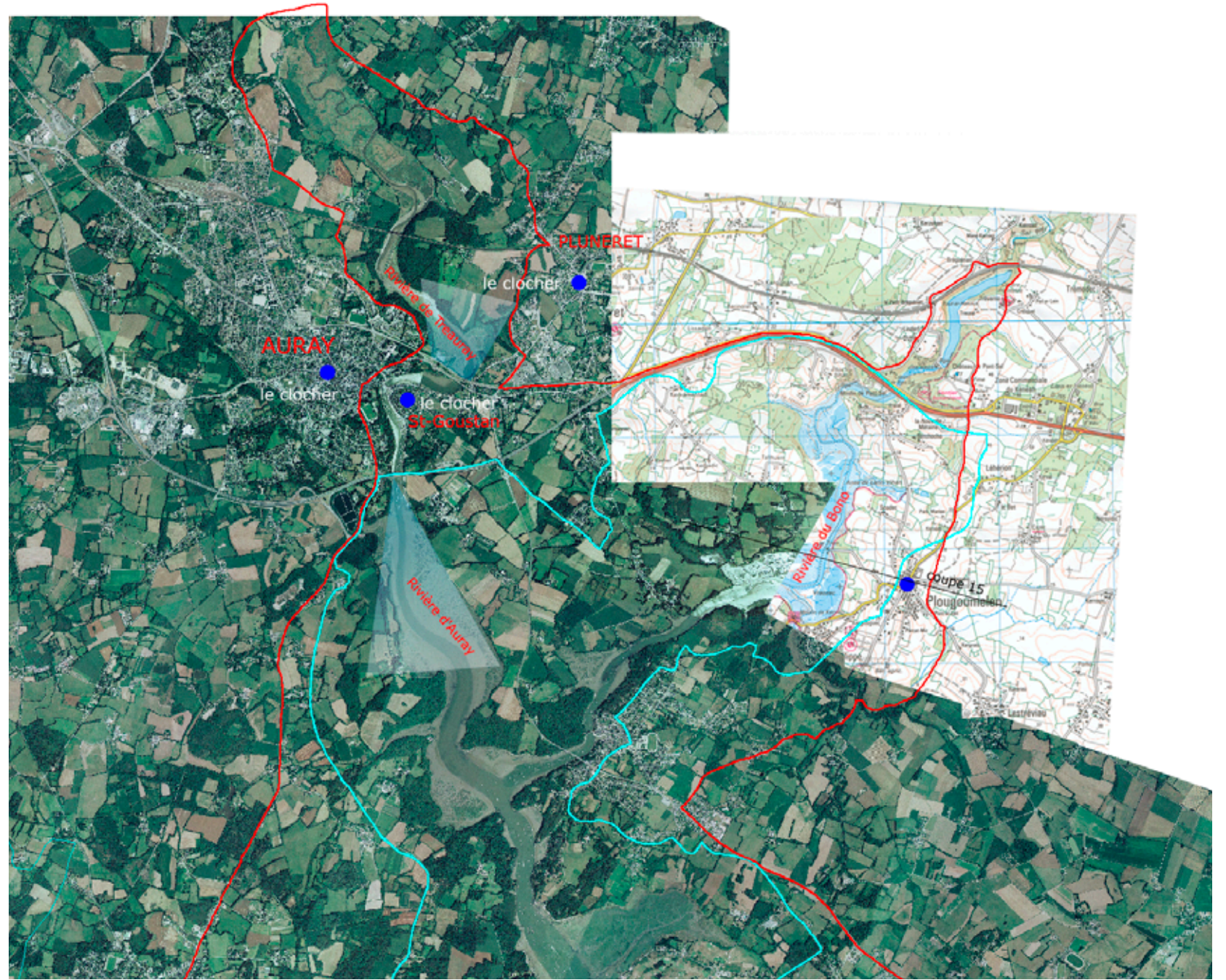
La rivière d'Auray en amont



Auray: Saint-Goustan



Auray: le quai neuf



Coupe schématique 15 : Plougoumelen

SMVM

Un parc agricole

Locmariaquer, qui s'étire le long d'une côte protégée, est le premier port ostréicole du Golfe: "A 1,3 miles de Port Navalo, sur l'autre rive de l'entrée du Golfe, après avoir doublé la tourelle de Goemorent, on peut rejoindre sans craindre aucune roche, le chenal étant balisé par quatre grandes perches." (extrait du Pilote Côtier)

Le secteur agricole de Crac'h est de grande qualité : la lisibilité de la structure du bocage, la présence d'alignements remarquables, la topographie vallonnée et les vues cadrées sur les estrans du Golfe, nous donne le sentiment de cheminer dans une sorte de parc.

La RD 781 qui mène, sur la ligne de crête, jusqu'à la pointe de Kerpenhir, marque de façon franche la limite entre les paysages du Golfe et le paysage de la côte Atlantique.

Kerpenhir est le seul mouillage de l'entrée du Golfe, compte tenu de l'extrême violence des courants. Néanmoins, précise le pilote côtier, "c'est là uniquement un point d'arrêt de beau temps dans la journée où il ne faut pas laisser son bateau sans surveillance, car il aurait vite fait d'être entraîné vers le nord ou le sud".

Périmètre SMVM: Argumentaire

Après Auray, le périmètre SMVM continue vers Crac'h, mais "prend le large" par rapport aux limites des EPR. En effet, il paraît important d'inclure le secteur agricole de Crac'h qui est de grande qualité, un peu à l'image d'un grand parc.

Le périmètre SMVM et les EPR se rejoignent le long de la RD 28, en ligne de crête, presque jusqu'au bout de la pointe de Locmariaquer. Cette portion de route délimite de façon assez claire ce qui est du domaine du Golfe de ce qui est du domaine du littoral atlantique. Ce sentiment est renforcé par la répartition et la nature des essences végétales de part et d'autre de la même route.

Locmariaquer, port important du Golfe est inclus en totalité dans le périmètre. Enfin, le périmètre vient englober une partie de la pointe de Locmariaquer, l'entrée du Golfe ne pouvant être réduite au seul chenal. Pour les navigateurs, c'est l'ensemble des pointes d'entrée (Port Navalo et Locmariaquer), qui constituent la "porte d'entrée" du Golfe.



Kerplévérít



Roch'Du



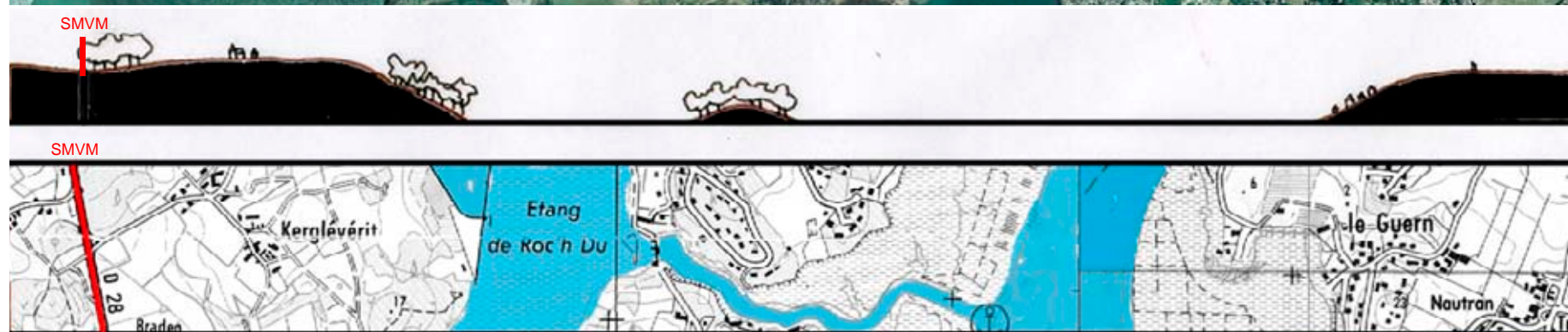
Locmariaquer



Limite du périmètre avant Kerpenhir



Kerpenhir et Port-navalo



Coupe schématique 15 : Plougoumelen

Les problématiques

Suite à l'examen en détail, sur chacun des cadrages, des critères qui ont servi à la définition du périmètre et du territoire d'étude du SMVM, nous proposons une synthèse des différentes problématiques qui sont apparues:

- les horizons,
- les amers,
- l'agriculture,
- le végétal,
- le réseau viaire,
- les villes et villages,
- les étangs et les rivières.

Des lignes de crête à protéger.

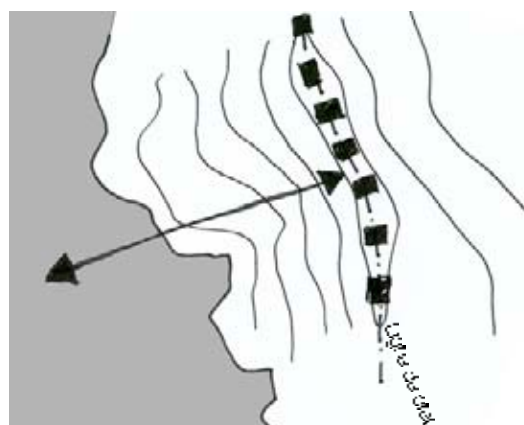
Le mode d'habitation autour du Golfe a changé du tout au tout en quelques décennies seulement, marquant le paysage et altérant de façon définitive la qualité des vues et des horizons du Golfe.

Les nouvelles constructions cherchent à embrasser du regard les paysages du Golfe à travers une large baie vitrée. L'environnement du Golfe est devenu un spectacle convoité par chacun. Ce sont autant de constructions qui sont visibles depuis le plan d'eau et les estrans et qui participent au mitage des espaces remarquables.

La loi littoral et le recul des 100 mètres induisent parfois des implantations de constructions nouvelles sur les lignes de crêtes avec un impact visuel maximum depuis le plan d'eau.

Les vues lointaines sur l'horizon ou des parcelles agricoles sont parfois perçues comme des "vides"; bien au contraire, elles participent à la mosaïque des paysages du Golfe et doivent être estimées au même titre qu'un boisement remarquable ou, pourquoi pas, un monument.

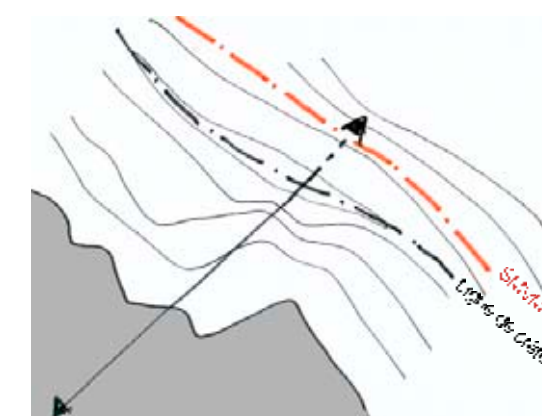
Ces horizons sont constitutifs de l'image même du Golfe et le périmètre SMVM doit en être le garant.



Les constructions nouvelles, dès lors qu'elles le peuvent, s'installent sur les crêtes afin de profiter du spectacle que proposent les estrans du Golfe.



Exemple d'implantation des maisons sur les lignes de crête.



Le périmètre du SMVM doit permettre de préserver les horizons du Golfe en se plaçant au delà de ces lignes de crête.



Extension urbaine sur ligne de crête à Toul Y Nis



Extension urbaine sur ligne de crête à Arradon (Kervéro)



Extension urbaine sur ligne de crête à Plougoumen



Extension urbaine sur ligne de crête à Pluneret



Extension urbaine sur ligne de crête à Séné (St Goustan)



Extension urbaine sur ligne de crête à St-Armel (Lasné)

Des paysages repères

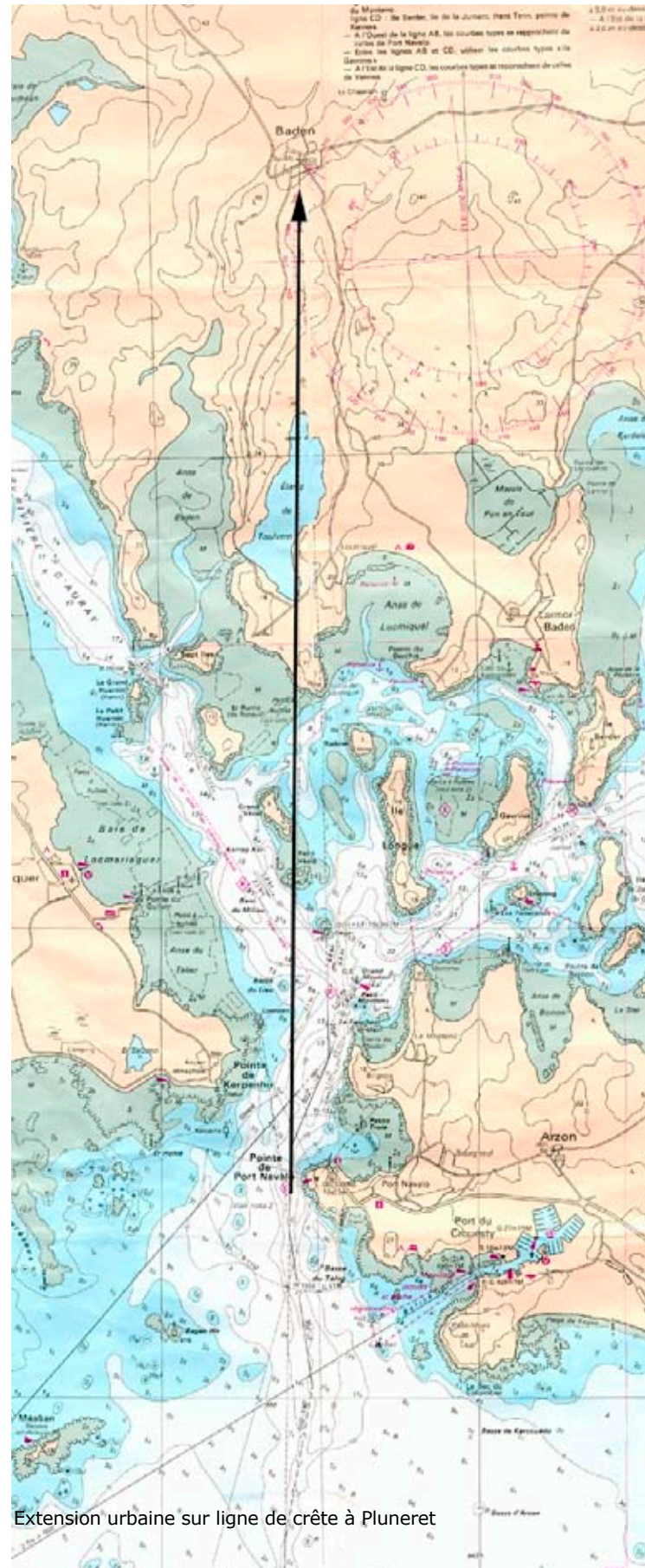
Les amers sont la signalétique de mer. Certains signes du paysage peuvent sembler peu importants ou communs, d'autres encore ne sont pas visibles de terre, alors qu'ils sont de véritables repères-balises pour les navigateurs

En mer ce sont des ouvrages spécifiques: la signalétique de mer, la signalétique flottante, les bouées, balises, flèches et tourelles...

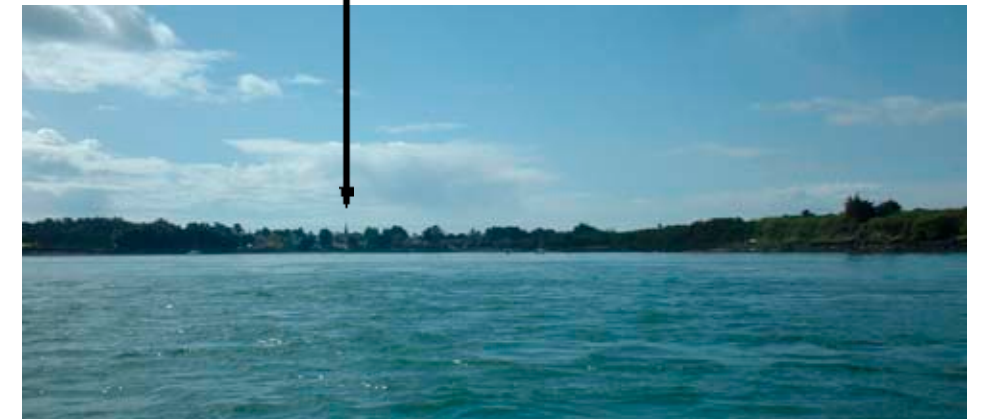
A terre ce sont des éléments du paysage qui jouent un rôle de repère côtiers, par exemple : clochers, château d'eau, maison de couleur, ruine...

Et parfois c'est le liens entre ces signalétiques qui se fait, comme l'exemple du chenal de l'entrée du Golfe. L'alignement du petit Veizit et du clocher de Baden est le juste chemin pour entrer dans le Golfe par l'endroit dans le chenal où l'eau est la plus profonde (environ 30 m). Cet alignement nous donne aussi le Nord + 1 degré.

Ces éléments du paysage sont de véritables instruments de navigation en même temps qu'ils lient d'une certaine façon la mer à la terre.



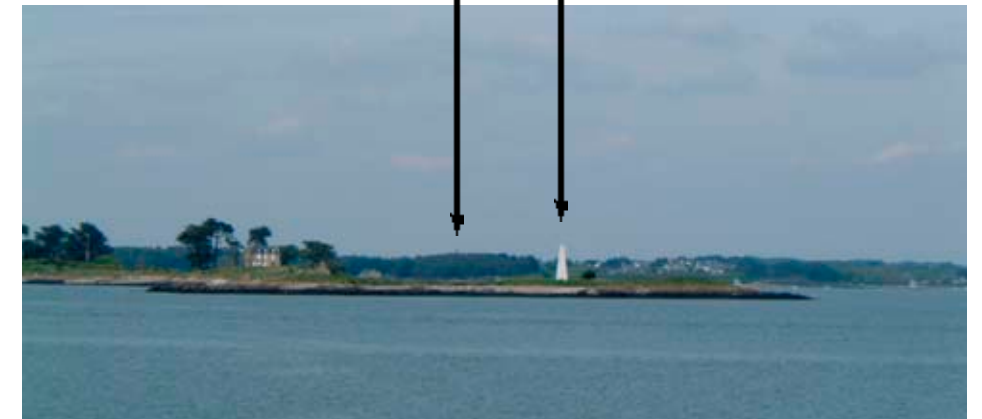
La tourelle de la Grande Truie.



Le clocher d'Arzon depuis la mer.



La pyramide du Petit Veizit.



Le clocher de Baden et l'amer de Petit Veizit



La tourelle de Grégan.



Le clocher d'Arradon depuis la mer.

Une composante forte du paysage

L'agriculture bordant l'estran du Golfe est une composante forte des paysages du Golfe. Elle subit des pressions importantes et son maintien sur les rivages est parfois menacé.

Les bocages terrestres et les concessions ostréicoles occupent des places voisines, comme si il existait une agriculture de terre et une agriculture de mer.

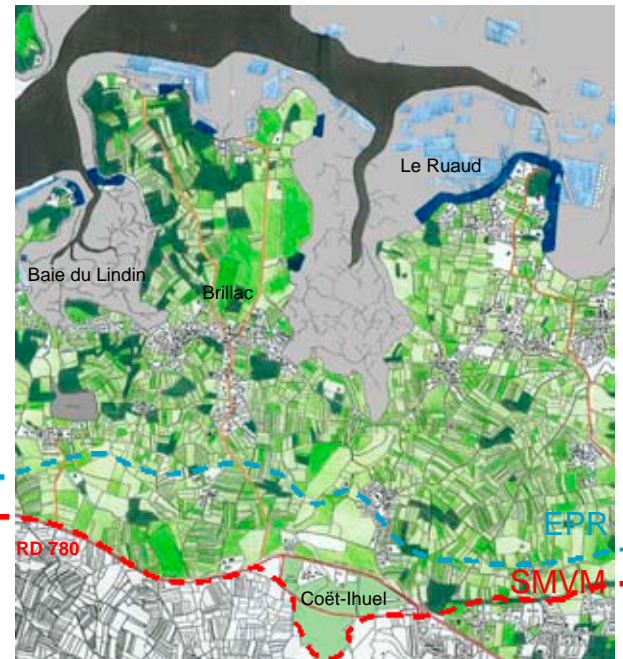
Dans l'épaisseur des terres, du Nord au Sud du Golfe, se succèdent différents types de bocages tantôt ouverts (comme autour d'Arradon), tantôt plus fermés (comme sur la presqu'île de Rhuys).

Ces bocages sont les acteurs de nos rencontres avec le Golfe depuis les grands axes : depuis les routes principales, on traverse le bocage pour arriver jusqu'aux villages et à l'eau.

Aussi, des territoire agricoles qui n'appartenaient pas jusqu'alors aux EPR deviennent des éléments importants du périmètre SMVM.



Vue sur le bocage agricole depuis la butte de César. Entre les champs, on distingue une parcelle d'estran comme s'il s'agissait d'un bocage de terre et d'eau mêlés.



Le bocage agricole entre la RD 780 et Brillac / pointe de Bernon / pointe du Ruaud



Découpe des horizons du bocage au Nord du Golfe.



Bocage à Vraozec



Cultures en bord d'estran à Coët-Courzo



Prairies en bord d'estran à Truscat



Cultures en bord d'estran à St Armel

Un facteur de repérage

Entre l'Océan et le Golfe on ne peut se tromper: les essences varient de façon sensible selon que l'on se trouve sur les rivages de la grande mer (Atlantique) ou au bord des estrans de la petite mer (Golfe).

Au delà des différentes typologies végétales qui marquent les multiples paysages du Golfe (du plus "jardiné" au plus "sauvage"), le végétal est un élément qui participe à la perception des horizons et marque l'identité même du Golfe. Les arbres donnent un profil, une silhouette aux îles et aux côtes du Golfe. Depuis la mer, mais aussi dans certains cas loin dans les terres, les formations végétales aident à se repérer dans le pays du Golfe.

Perceptions depuis la mer:

- les écrans boisés successifs donnés par le découpage des côtes,
- les "repères végétaux" (îles, silhouette ...),
- les arbres "sculptés" par les vents,
- les propriétés privées (habiter dans les pins),
- les pinèdes lointaines un peu plus en terre,
- les haies brise-vents,
- les haies du bocage agricole.

Perceptions depuis la terre:

Depuis le bocage agricole ou depuis la route, la vision des alignements de Cyprès ou de pins annoncent les estrans du Golfe. C'est la présence du végétal qui fait le lien entre les "lointains" et le rivage.



Alignements de pins à Kergleverit (Crac'h)



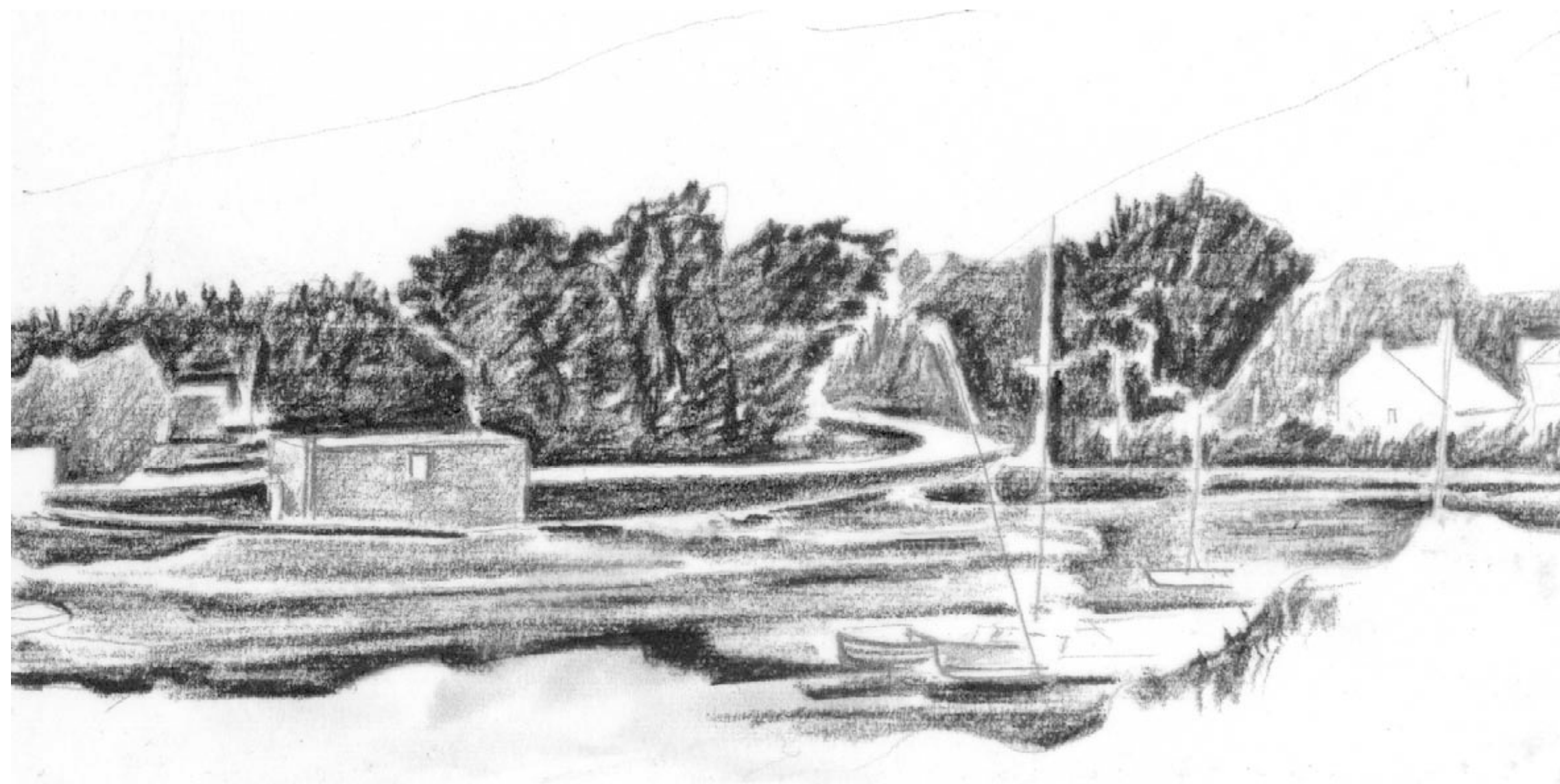
Beau Soleil (Pointe de Bernon, Sarzeau): derrière les Cyprès... la mer !



Beau Soleil (Pointe de Bernon, Sarzeau): derrière les Cyprès... la mer !



Alors que les pinèdes n'existaient pas dans le Golfe il y a moins d'un siècle, elles sont devenues comme un emblème du Golfe...



Baie du Lindin (Presqu'île de Rhuys): présence forte des boisements persistants des propriétés privées.

Les contacts avec le Golfe

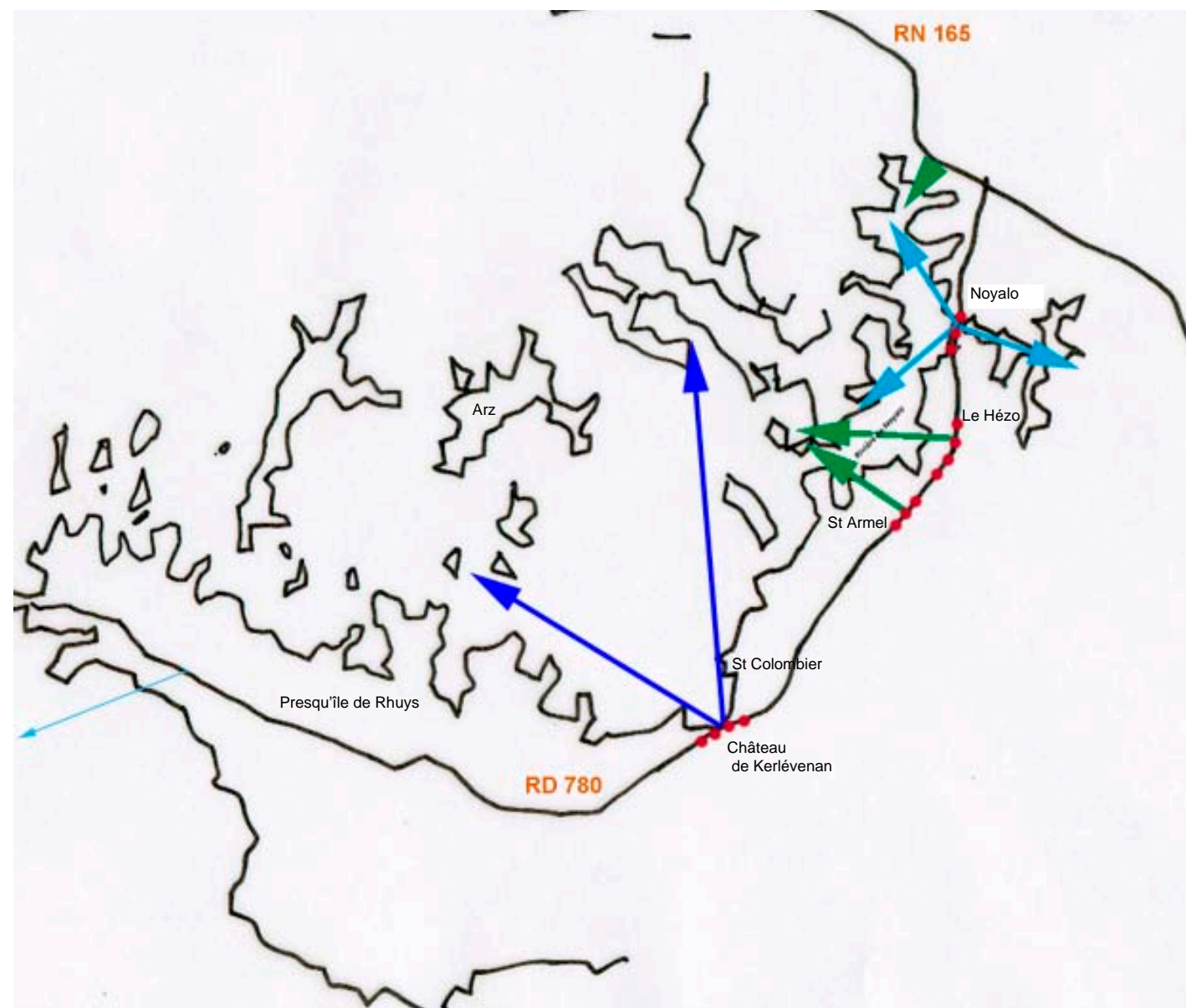
Depuis les axes routiers principaux (RD780, RD101, RN 165) les percées visuelles et les zones de contact avec l'estran sont rares.

Il existe d'ailleurs une réelle confusion sur le "grand réseau" routier quant à savoir si l'on est dans le pays du Golfe ou pas. A quel moment, depuis la route, entre-t-on dans le Golfe du Morbihan? On ne le sait jamais vraiment, à moins de le voir ou de connaître la géographie du site, ses villes et ses villages.

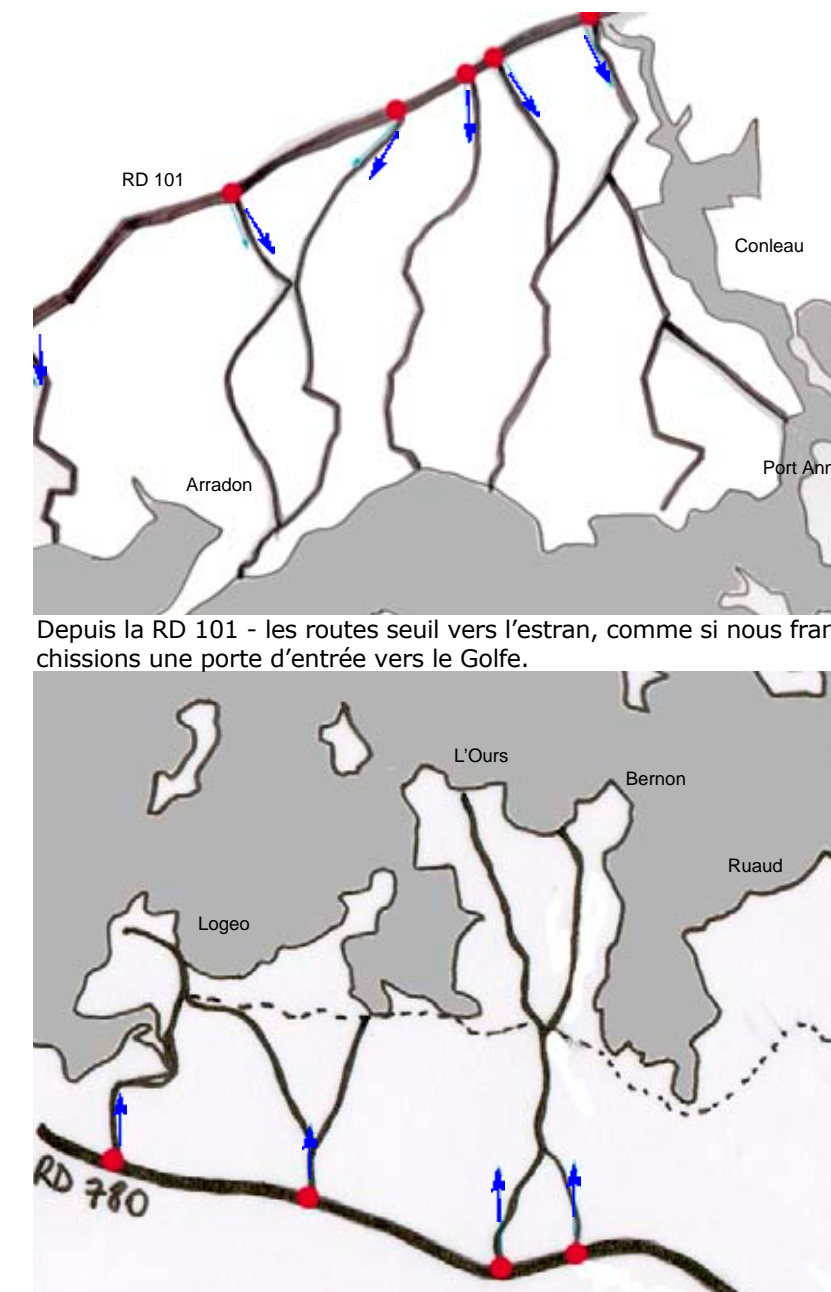
Plusieurs types de contact avec le Golfe sont offerts par les grands axes:

- les vues lointaines "éclairés" (compte tenu de la vitesse avec laquelle on emprunte ces axes),
- les vues lointaines prolongées,
- les vues au bord ou au long de l'eau (rare, comme à Noyal où la route se trouve suspendue au dessus d'un rias entre le Golfe et la rivière de Noyal).

La hiérarchie du réseau viaire participe à déterminer l'attachement de certains territoires au Golfe et, lorsqu'on quitte les grands axes, les transversales marquent des seuils d'entrée vers le Golfe. Depuis la RD 780, par exemple, on a le sentiment d'entrer dans le Golfe dès lors que l'on quitte la route départementale et que l'on emprunte les nombreuses transversales qui nous dirigent vers l'eau. Même si le lien de covisibilité n'existe pas, ce sentiment d'appartenance au pays du Golfe est à prendre en compte dans le cadre du SMVM.



Carte schématique des vues sur l'estran depuis la route (RD 780) entre la presqu'île de Rhuys et Noyal.



Depuis la RD 101 - les routes seuil vers l'estran, comme si nous franchissions une porte d'entrée vers le Golfe.

Presqu'île de Rhuys: un "seuil" se fait sentir dès lors que nous quittons la RD 780 vers l'estran

Les relations au Golfe

Le territoire d'étude comprends 20 communes. Les noyaux urbains compris dans ce territoire sont extrêmement diversifiés, tant au niveau de leur échelle que de leur mode d'implantation et de leurs rapports au Golfe.

Les villes : Auray et Vannes

Implantées sur la façade nord du Golfe, au fond de rias, bien que portuaires, sont assez distantes du Golfe maritime. De par leur échelle, il n'apparaît pas opportun de les intégrer dans leur totalité au périmètre du territoire d'étude. En revanche, les franges urbaines, en contact avec le milieu maritime du Golfe, et, bien évidemment, les ports ont été intégrés au périmètre.

Les bourgs : Arzon, Sarzeau, Theix, Séné, Arradon, Larmor-Baden, Baden, Bono, Plougoumelen, Pluneret, Crac'h, Locmariaquer

La plupart des bourgs sont implantés en recul de la côte, en point haut, hormis certains bourgs à vocation portuaire ou balnéaire : Locmariaquer, Bono, et Larmor-Baden.

Les bourgs côtiers sont, de fait, intégrés au périmètre. Pour les bourgs " territoriaux ", leur intégration au périmètre a été effectué en fonction de différents facteurs : orientations topographiques, usages, ...

Seuls deux bourgs sont contournés par le périmètre : Sarzeau et Pluneret.

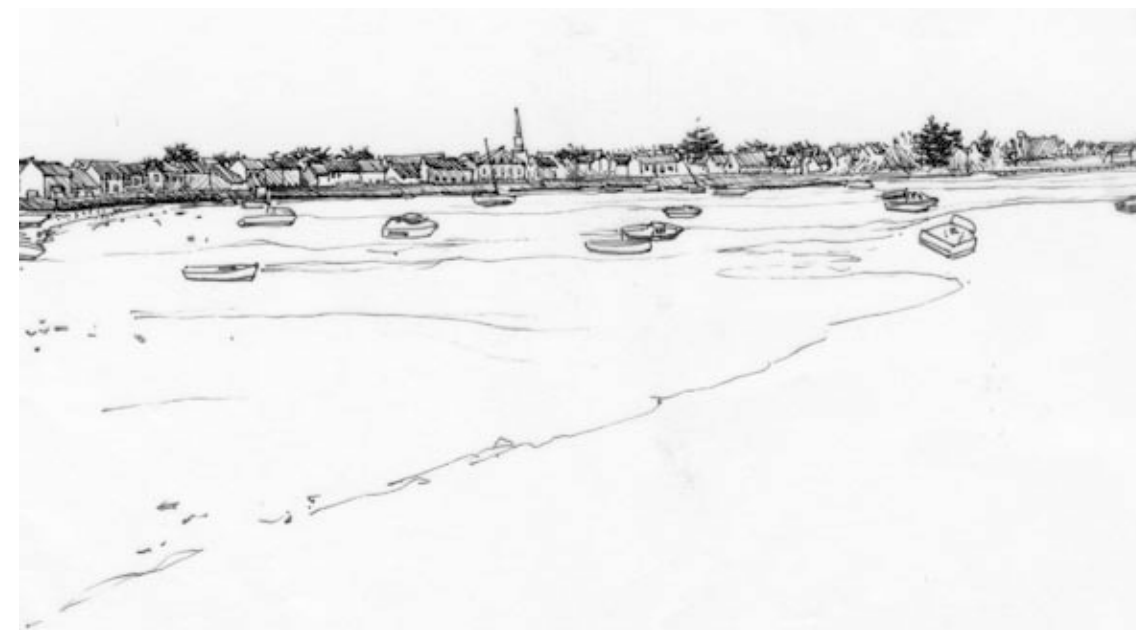
Les villages : Saint-Armel, le Hézo, Noyal, ...

Les villages se répartissent sur la côte est du Golfe. De dimension plus restreinte, ces petits noyaux urbains sont assez compacts.

Du fait de leur proximité au Golfe, ces villages ont été intégrés au périmètre. Des villages qui, jusqu'ici, semblaient "tourner le dos" au Golfe, se dirigent aujourd'hui vers lui ("esprits", pratiques et usages, ...). Il se crée ainsi un véritable sentiment d'appartenance au pays du Golfe.



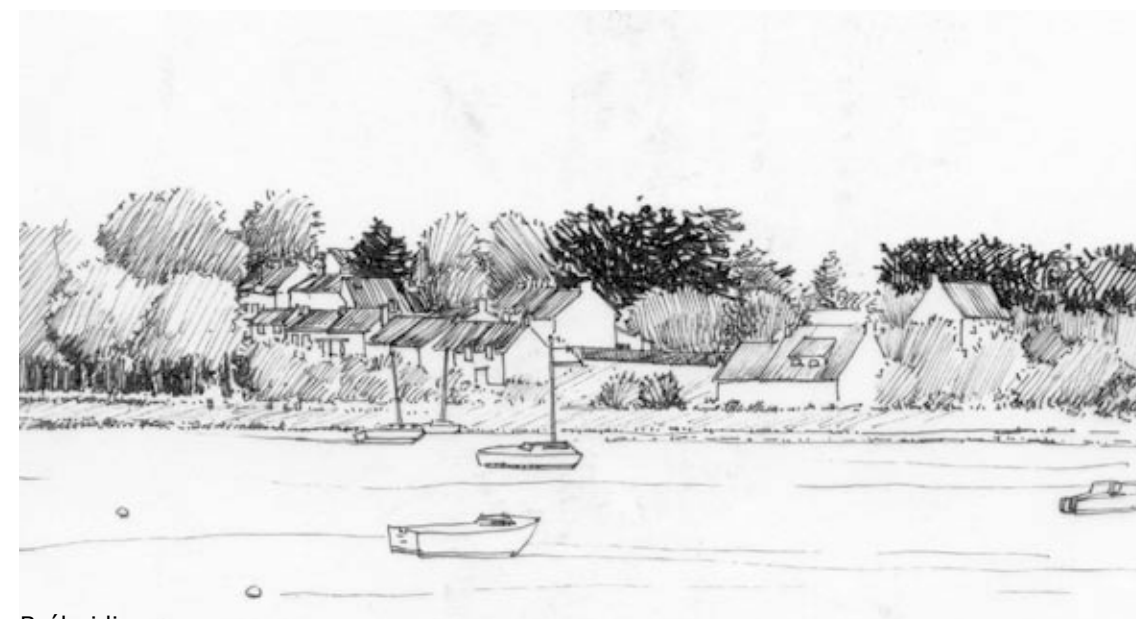
Auray



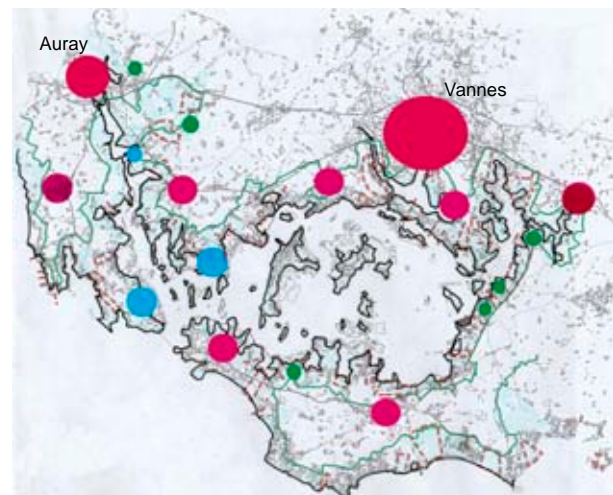
Locmariaquer



Arzon



Bréhuidic



D'eaux douces en eaux salées.....

Trois rivières marquent les fonds de vallées des bassins versants du Golfe : ce sont les rivières d'Auray, du Vincin, de la Marle et de Noyal. La rencontre entre ces rivières et les eaux du Golfe produit un paysage particulier. On ne sait pas toujours où commence la mer et où commence la rivière tant l'interpénétration des deux est mouvante au rythme des marées, chaque milieu empreintant à l'autre selon l'heure et la saison sur une portion de territoire mouvante.

Ces "rivières de mer" présentent toutes un intérêt écologique remarquable (eaux saumâtres) et sont des zones de fragile équilibre.

Les rivières qui communiquent avec le Golfe ont générées des paysages qui tranchent parfois avec l'image que l'on se fait des paysages du Golfe. Certaines séquences sont dépaysantes tant la typologie végétale, les formes de relief, et même les usages que l'on y pratique diffèrent de ceux du Golfe.

Les rivières d'Auray et du Vincin sont des paysages de vallées encaissées avec une végétation de ripisylve. La rivière de Noyal et son étang forme un paysage plus ouvert qui communique d'avantage avec le Golfe.

Ces séquences participent à la mosaïque de paysages du Golfe. Le SMVM doit être le Schéma de Mise en Valeur de la Mer et de ses rivières, tant l'interaction physique et sentie de ces paysages est indissociable.



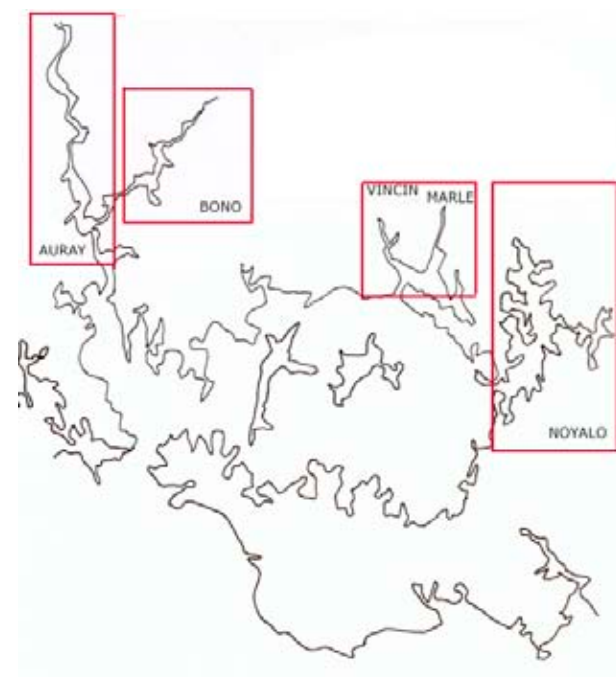
Terre rouge à l'entrée d'Auray: depuis la route, quelques percées visuelles sur la rivière d'Auray et sa végétation particulière.



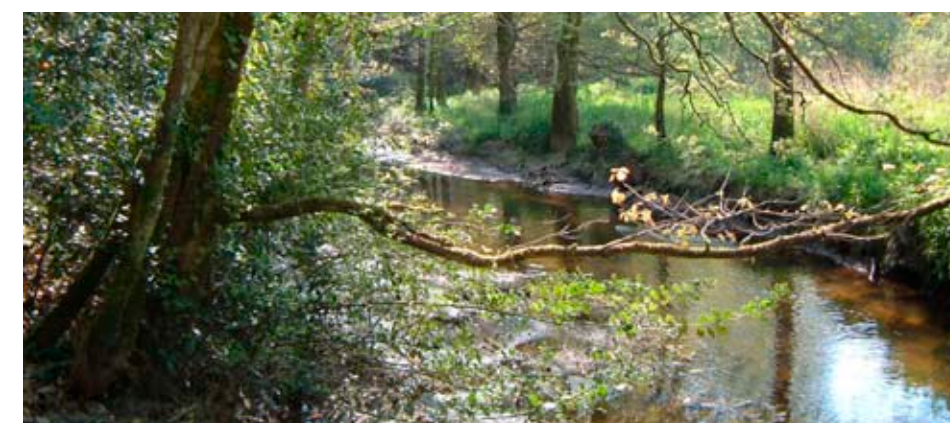
Rivière d'Auray vers Treauray: c'est un autre paysage (phragmitaie) que celui du Golfe; pourtant lors des grandes marées, l'eau du Golfe inonde le route.



Rivière de Noyal: depuis la RD 780 nous sommes entre les eaux du Golfe et les eaux de la rivière, à la rencontre de deux paysages.



Le lit de la rivière du Vincin: les essences (et leur répartition) diffèrent nettement de ce que l'on a l'habitude de voir autour du Golfe.



Rivière du Vincin

La première phase de l'étude paysagère a porté sur le périmètre du Schéma de Mise en Valeur de la Mer, donc sur la définition d'un territoire d'étude qui traduit l'aire d'influence du Golfe, en observant tant le milieu physique que les usages et les pratiques sur ce territoire. Le périmètre SMVM est dessiné en fonction de critères qui relèvent de plusieurs ordres, critères physiques et critères "sensibles", tant la notion d'appartenance au territoire du Golfe est parfois subjective.

S'attachant à la question du périmètre, cette première étape ne constitue pas une analyse exhaustive de toutes les composantes du paysage du Golfe. C'est pourquoi l'aspect maritime et les pratiques autour de l'estran du Golfe n'ont pas été abordés en détail, puisqu'ils seront étudiés dans la suite de l'étude.

Le périmètre SMVM ne doit pas être considéré aujourd'hui comme définitivement "calé". Il sera probablement affiné à travers les questions posées et les orientations que l'étude du SMVM abordera dans les phases suivantes. L'originalité de la démarche SMVM permet en effet d'approfondir le double regard terrien et marin, les paysages du Golfe empruntant aux deux mondes.

Il se dégage de cette première approche un "laisser faire" en matière d'urbanisation et une certaine fragilité des éléments qui forment pourtant l'image même du Golfe: les horizons, le végétal, la richesse du bocage...

Aussi, la phase 2 de l'étude paysagère du SMVM définira les entités paysagères qui constituent le Golfe et approfondira les facteurs d'évolution du paysage.

Phase 2: Analyse des usages du territoire et de l'évolution du paysage

19 juillet 2002

PORT-NAVALO - Heure légale -

Juillet Année : 2002

Date	Pleines Mers						Basses Mers					
	Matin h mn	haut. m	Coef.	Soir h mn	haut. m	Coef.	Matin h mn	haut. m	Soir h mn	haut. m	Coef.	
1 L	9 55	3,90	53	22 27	4,05	49	4 13	1,50	16 33	1,75		
2 ☽	10 50	3,75	45	23 26	3,95	43	5 00	1,70	17 26	1,90		
3 M	-- --	--	--	12 03	3,70	40	5 53	1,85	18 25	1,95		
4 J	0 33	3,85	39	13 20	3,70	39	6 51	1,90	19 25	1,95		
5 V	1 40	3,85	40	14 24	3,85	42	7 51	1,85	20 22	1,85		
6 S	2 41	3,95	45	15 15	4,00	49	8 46	1,75	21 14	1,70		
7 D	3 35	4,05	53	15 59	4,20	57	9 36	1,55	22 02	1,50		
8 L	4 23	4,25	62	16 39	4,40	66	10 22	1,35	22 48	1,30		
9 M	5 07	4,40	70	17 19	4,60	74	11 06	1,20	23 33	1,10		
10 ☉	5 50	4,55	78	18 00	4,70	81	11 49	1,05	-- --	--		
11 J	6 33	4,65	84	18 42	4,85	86	0 17	0,90	12 32	0,90		
12 V	7 17	4,70	88	19 27	4,85	88	1 07	0,80	13 16	0,85		
13 S	8 01	4,70	89	20 13	4,85	88	1 48	0,75	14 00	0,85		
14 D	8 46	4,60	87	21 00	4,80	84	2 34	0,75	14 47	0,90		
15 L	9 33	4,45	82	21 52	4,65	78	3 22	0,80	15 36	1,00		
16 M	10 26	4,30	75	22 50	4,45	70	4 13	1,00	16 30	1,15		
17 ☾	11 30	4,15	66	23 59	4,30	63	5 09	1,15	17 30	1,30		
18 J	-- --	--	--	12 47	4,05	60	6 10	1,35	18 34	1,45		
19 V	1 02	4,15	58	14 02	4,10	57	7 16	1,45	19 42	1,45		
20 S	2 33	4,15	57	15 08	4,20	59	8 24	1,45	20 51	1,40		
21 D	3 42	4,20	61	16 04	4,35	64	9 29	1,40	21 54	1,30		
22 L	4 39	4,30	68	16 53	4,55	71	10 26	1,25	22 51	1,10		
23 M	5 26	4,40	74	17 35	4,65	77	11 16	1,10	23 40	1,00		
24 ☺	6 05	4,50	79	18 12	4,75	80	-- --	--	12 01	1,00		
25 J	6 39	4,50	82	18 47	4,80	82	0 25	0,90	12 42	1,00		
26 V	7 10	4,50	82	19 19	4,75	81	1 03	0,90	13 21	1,00		
27 S	7 39	4,45	80	19 52	4,70	78	1 45	0,95	13 57	1,10		
28 D	8 08	4,40	75	20 24	4,55	72	2 21	1,05	14 33	1,20		
29 L	8 38	4,25	69	20 58	4,40	65	2 57	1,15	15 10	1,35		
30 M	9 10	4,10	61	21 36	4,20	57	3 32	1,35	15 48	1,55		
31 M	9 47	3,95	52	22 20	4,00	48	4 11	1,55	16 31	1,75		

Calculé par le SHOM et reproduit avec son autorisation n° 562-2001

FORT-ESPAGNOL - Heure légale -

Juillet Année : 2002

Date	Pleines Mers				Basses Mers	
	Matin h mn	Coef.	Soir h mn	Coef.	Matin h mn	Soir h mn
1 L	10 10	53	22 42	49	4 28	16 48
2 ☽	11 05	45	23 41	43	5 15	17 41
3 M	-- --	--	12 18	40	6 08	18 40
4 J	0 48	39	13 35	39	7 06	19 40
5 V	1 55	40	14 39	42	8 06	20 37
6 S	2 56	45	15 30	49	9 01	21 29
7 D	3 50	53	16 14	57	9 51	22 17
8 L	4 38	62	16 54	66	10 37	23 03
9 M	5 22	70	17 34	74	11 21	23 48
10 ☉	6 05	78	18 15	81	-- --	12 04
11 J	6 48	84	18 57	86	0 32	12 47
12 V	7 32	88	19 42	88	1 18	13 31
13 S	8 16	89	20 27	88	2 03	14 15
14 D	9 01	87	21 15	84	2 49	15 02
15 L	9 49	82	22 07	78	3 37	15 51
16 M	10 41	75	23 05	70	4 28	16 45
17 ☾	11 45	66	-- --	--	5 24	17 44
18 J	0 13	63	13 02	60	6 25	18 49
19 V	1 30	58	14 17	57	7 31	19 57
20 S	2 48	57	15 23	59	8 39	21 06
21 D	3 57	61	16 19	64	9 44	22 09
22 L	4 54	68	17 08	71	10 41	23 06
23 M	5 41	74	17 50	77	11 31	23 55
24 ☺	6 20	79	18 27	80	-- --	12 16
25 J	6 54	82	19 02	82	0 40	12 57
26 V	7 25	82	19 35	81	1 22	13 36
27 S	7 54	80	20 07	78	2 00	14 12
28 D	8 23	75	20 39	72	2 36	14 48
29 L	8 53	69	21 14	65	3 12	15 25
30 M	9 25	61	21 51	57	3 47	16 03
31 M	10 02	52	22 35	48	4 26	16 46

Calculé par le SHOM et reproduit avec son autorisation n° 562-2001

ARRADON - Heure légale -

Juillet Année : 2002

Date	Pleines Mers						Basses Mers			
	Matin h mn	haut. m	Coef.	Soir h mn	haut. m	Coef.	Matin h mn	haut. m	Soir h mn	haut. m
1 L	11 45	2,75	53	-- --	--	--	5 53	1,05	18 04	1,05
2 ☽	0 13	2,90	49	12 34	2,65	45	6 42	1,10	18 56	1,10
3 M	1 14	2,80	43	13 38	2,60	40	7 39	1,15	20 00	1,05
4 J	2 22	2,75	39	14 47	2,60	39	8 41	1,10	21 08	1,00
5 V	3 25	2,75	40	15 49	2,65	42	9 42	1,00	22 12	0,90
6 S	4 21	2,75	45	16 44	2,75	49	10 38	0,90	23 09	0,75
7 D	5 12	2,80	53	17 35	2,85	57	11 29	0,80	23 59	0,70
8 L	5 59	2,85	62	18 22	2,90	66	-- --	--	12 16	0,75
9 M	6 45	2,95	70	19 07	3,00	74	0 45	0,65	13 01	0,75
10 ☉	7 29	3,00	78	19 50	3,05	81	1 31	0,65	13 45	0,75
11 J	8 12	3,10	84	20 31	3,15	86	2 13	0,70	14 28	0,75
12 V	8 54	3,15	88	21 12	3,25	88	2 54	0,70	15 09	0,75
13 S	9 35	3,20	89	21 54	3,30	88	3 34	0,75	15 49	0,75
14 D	10 17	3,20	87	22 37	3,35	84	4 15	0,75	16 29	0,75
15 L	11 02	3,15	82	23 23	3,25	78	4 58	0,80	17 13	0,75
16 M	11 52	3,00	75	-- --	--	--	5 45	0,90	18 01	0,80
17 ☾	0 16	3,10	70	12 53	2,85	66	6 39	0,95	18 58	0,85
18 J	1 26	2,95	63	14 10	2,75	60	7 43	1,00	20 04	0,90
19 V	2 50	2,80	58	15 33	2,75	57	8 54	0,95	21 19	0,90
20 S	4 12	2,80	57	16 42	2,85	59	10 06	0,85	22 34	0,80
21 D	5 16	2,85	61	17 39	3,00	64	11 12	0,75	23 41	0,70
22 L	6 09	2,90	68	18 27	3,10	71	-- --	--	12 10	0,70
23 M	6 55	2,95	74	19 12	3,15	77	0 39	0,65	13 02	0,70
24 ☺	7 38	3,00	79	19 54	3,15	80	1 34	0,70	13 50	0,70
25 J	8 19	3,00	82	20 34	3,20	82	2 20	0,70	14 34	0,75
26 V	8 57	3,05	82	21 13	3,20	81	3 02	0,80	15 13	0,80
27 S	9 33	3,00	80	21 49	3,15	78	3 39	0,85	15 48	0,85
28 D	10 06	3,00	75	22 22	3,15	72	4 13	0,90	16 21	0,85
29 L	10 35	2,90	69	22 55	3,05	65	4 45	0,90	16 52	0,85
30 M	11 04	2,85	61	23 30	2,95	57	5 18	0,90	17 27	0,85
31 M	11 39	2,75	52	-- --	--	--	5 54	0,95	18 08	0,90

Calculé par le SHOM et reproduit avec son autorisation n° 562-2001

Itinéraire bis

Pricilla Tétaz - Frédéric Reynaud - Paysagistes dplg, mandataires
14, rue Pailleron
69004 LYON
Tel. 04.78.27.87.55 / 04.78.39.71.42

Consultant: Clément Briandot - Paysagiste dplg
14, rue de la Butte aux Caillies
75013 PARIS
Tel. 01.45.80.84.22

Consultant: Odile Widemann-Zachariassen Architecte-Urbaniste
22, rue de Caron
92240 MALAKOFF
Tel. 01.46.12.97.06

Objectifs

Dans le cadre du périmètre défini et validé en phase 1, la phase 2 propose de mettre en évidence les facteurs et les tendances d'évolution du paysage afin d'aboutir, en phase 3, à des propositions concrètes qui viennent conforter ou réorienter les tendances d'évolution de ce territoire.

Méthode**Définition d'entités paysagères**

La définition de cinq entités paysagères cohérentes, recouvrant l'ensemble du territoire d'étude défini en phase 1 et intégrant les 250 km de côtes et l'ensemble du plan d'eau, permet de dégager **des grands principes de reconnaissance et d'homogénéité paysagère**. Chaque entité fait l'objet de fiches descriptives détaillées précisant la nature et les caractéristiques du territoire terrestre et maritime, ainsi que la nature du trait de côte.

Analyse de l'évolution du paysage

Pour chacune des entités définies, l'analyse des composantes du paysage est détaillée. Les dynamiques d'urbanisation sont étudiées en corrélation avec le développement des infrastructures touristiques, économiques et routières. L'ensemble du territoire d'étude est exploré, même si la façade maritime fait l'objet d'une attention particulière.

Définition de "zooms" représentatifs

Pour analyser plus finement les caractéristiques de chaque entité, l'étude de treize cas particuliers (ou "zooms") représentatifs des cinq entités permettent d'explorer dans le détail les différentes tendances d'évolution et donc les différentes problématiques qui s'appliquent spécifiquement à chacune des entités ou bien à l'ensemble du territoire d'étude.

Enjeux et problématiques

Enfin, un travail de synthèse permet d'établir un bilan et de faire apparaître les grandes problématiques de ce territoire.

Dans ce cadre, l'étude des représentations picturales du Golfe (peintures, cartes postales...) et de leur évolution permettent d'enrichir et de croiser l'évolution physique du paysage avec les images que l'homme s'en fait.

Outils et choix des documents

Les cartographies à l'échelle de l'entité sont réalisées sur le support très complet du SIG de la DDE du Morbihan.

Le diagnostic est établi en fonction d'observations et de photographies faites sur le terrain et sur des photos aériennes, ainsi qu'à partir de documents cartographiques anciens, de photographies et de cartes postales anciennes.

L'examen de deux séries de photos aériennes, celles de 1953 archivées à la DDE du Morbihan et l'orthophoto de 2000, est particulièrement intéressant. En effet, dans les années 1950, le paysage breton était encore très peu bouleversé. Par exemple, les structures bocagères étaient à leur apogée et à maturité avant que n'adviennent les politiques de remembrement. Les photos aériennes de 1953 montrent donc l'aboutissement d'une organisation du territoire commencée depuis près de deux siècles.

L'examen comparatif de ces deux campagnes photographiques qui figure dans chacun des treize "zooms" donne donc des informations précieuses sur l'évolution du territoire.

Sommaire phase 2**Définition des entités paysagères****Les composantes du paysage**

Courants et marées	25
Les usages	26
Occupation terrestre	27
Occupation du plan d'eau	28
Cartes des entités paysagères	29-30

Entité 1: l'entrée du Golfe

Zoom Locmariaquer	33-34
Zoom Larmor-Baden	35-36
Zoom Ile Berder	37
Zoom Kerners	38-39
Zoom Port-Blanc	40-41
Zoom Ile aux Moines	42

Entité 2: le bassin central

Zoom Bréhuidic / Baie du Lindin	43-44
Zoom Port-Anna	45-48
De l'océan à Vannes centre	49-50
	51-52

Entité 3: le fond du Golfe

Zoom Kerlevenan	53-54
Zoom Saint-Armel / Ile Tascon	55
	56-57

Entité 4: la rivière de Noyal

Zoom Saint-Goustan	58-59
Zoom Brouel-Kerbihan	60-61
	62-63

Entité 5: la rivière d'Auray

Zoom Fort-Espagnol / Le Parün	64-65
Zoom Plessis Kaër / Kerisper	66-67
	68-69

Enjeux et problématiques

Paysage et représentations: l'image du Golfe	70-71
Végétation	72-73
Urbanisme et paysage	74-76
Infrastructure et paysage	77-78
Ostréiculture, mouillages et paysage	79-80

Flot et jusant

Le Golfe du Morbihan est soumis à l'onde de marée qui pénètre par le goulet de Port-Navalo. L'étroitesse de ce goulet d'entrée (900m) perturbe la marée qui accuse un retard des pleines et basses mers par rapport à celles de l'extérieur et un marnage plus affaibli (de 5m à l'entrée du Golfe, il n'excède pas 4m à Vannes).

Des paysages variables

L'étroitesse de l'entrée du Golfe du Morbihan rend les courants de marées puissants, parmi les plus forts des côtes françaises. Dans les passes étroites du Golfe, ils surcreusent les fonds qui peuvent atteindre ponctuellement plusieurs dizaines de mètres de profondeur.

Au **flot** (marée montante) et au **jusant** (marée descendante), ce sont des millions de m³ d'eau qui transitent sur ce territoire dont le découpage complexe produit des paysages très contrastés entre l'entrée du Golfe et les sec-teurs qui en sont le plus éloignés.

Par exemple, les faces des premiers îlots exposés au courant d'entrée sont dépourvus d'herbiers et leur falaise est à pic.

Une fois l'entrée franchie, le courant s'étale, diminue de vitesse et de force. Les grèves et leurs herbiers commencent alors à devenir plus grandes: c'est ce que l'on commence à voir à partir de l'Île aux moines et sur les îlots qui l'entourent.

Dans le fond du Golfe, le courant est bien moins sensible, la nappe d'eau monte et descend avec une vitesse de moins en moins importante la profondeur de l'eau diminuant. Les dépôts de vase se font alors facilement et encombrant les rivières de Vannes et de Noyal.

Les estrans (zone découverte à marée basse) ont donc des configurations très diverses et induisent des paysages variables pour un même site.

Découpage selon les courants

Trois grands bassins maritimes

La configuration géographique du littoral et des îles, à l'origine du décalage des marées, permet de définir trois grands bassins maritimes, véritables chambres de mélange dont les eaux se situent à mi-chemin entre l'instabilité des estuaires et la relative homogénéité des eaux marines:

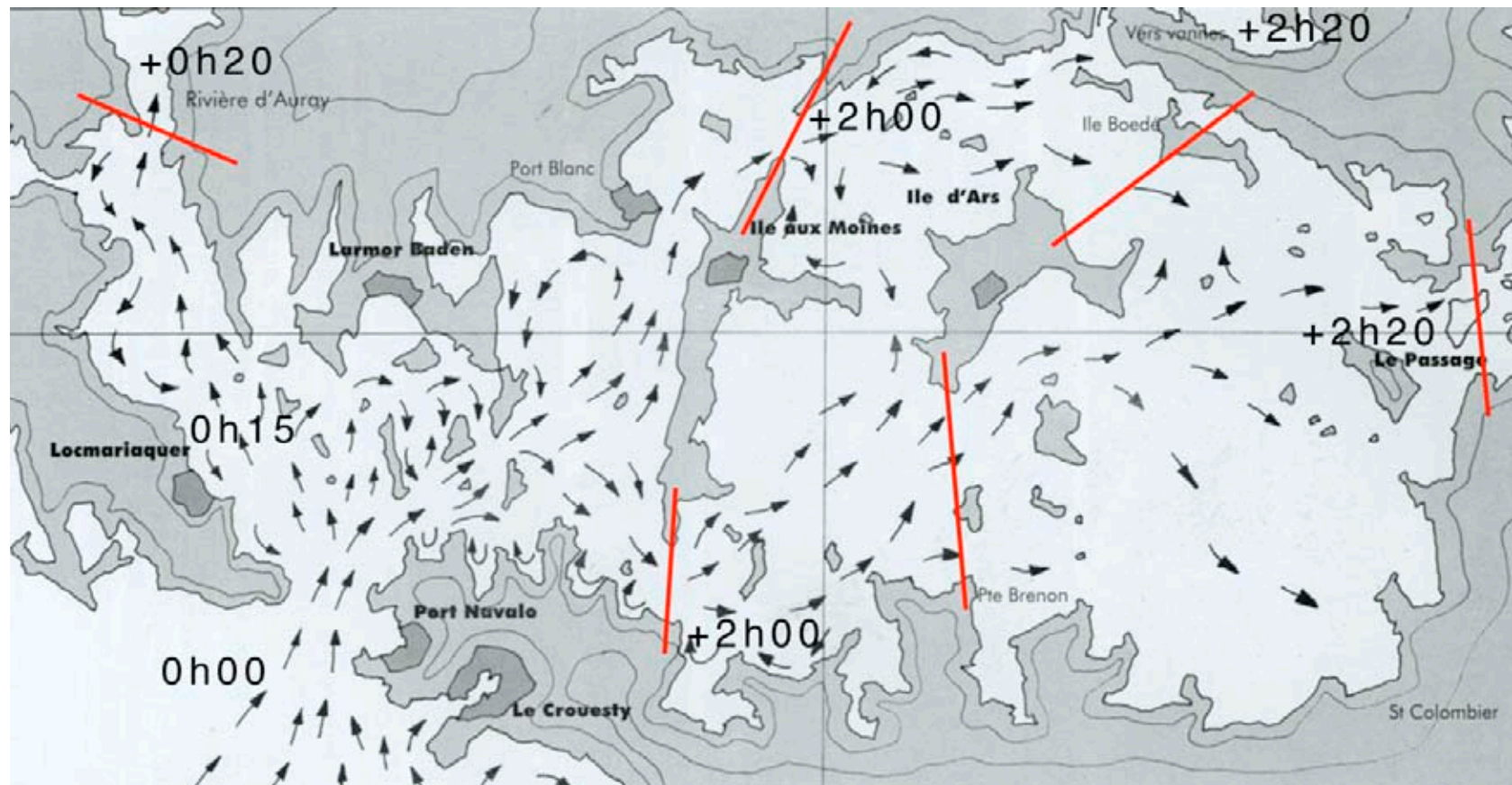
- **l'entrée du Golfe** (ou bassin occidental) qui offre le renouvellement des eaux le plus important,

- **le fond du Golfe**, où les courants sont affaiblis, le renouvellement des eaux est freiné et où l'envasement est très important,

- et **le bassin central**, aux caractéristiques intermédiaires entre les deux entités précédentes et dont l'Île aux Moines et l'Île d'Arz constituent les limites naturelles.

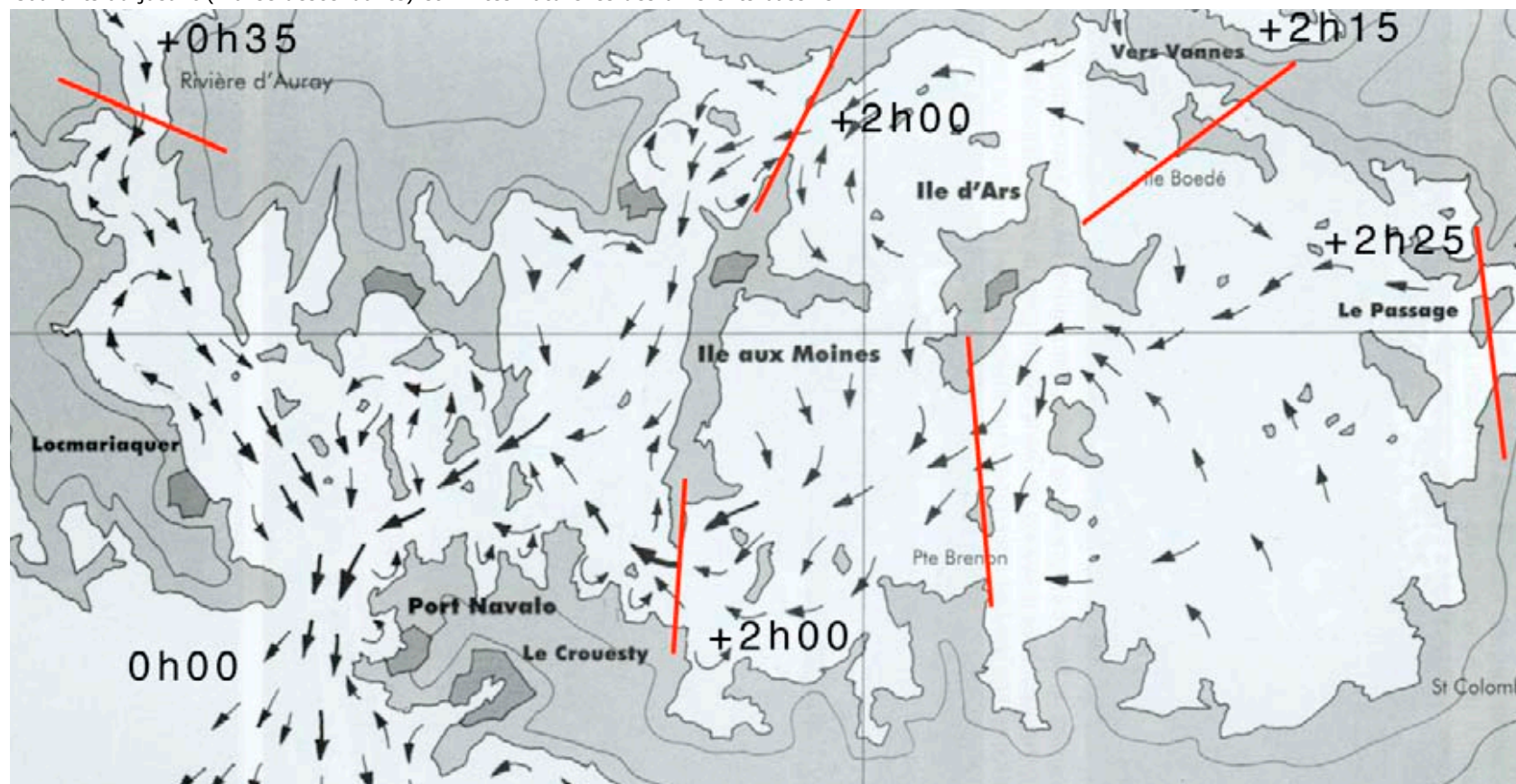
Deux rivières

Les rivières d'Auray et de Noyal, soumises à la double influence de la mer et de leurs rivières, se comportent hydrologiquement comme des estuaires (fortes différences de température, de salinité et de turbidité d'amont en aval, selon les variations saisonnières du débit fluvial et les caractéristiques de la marée). Leurs paysages respectifs sont très particuliers.



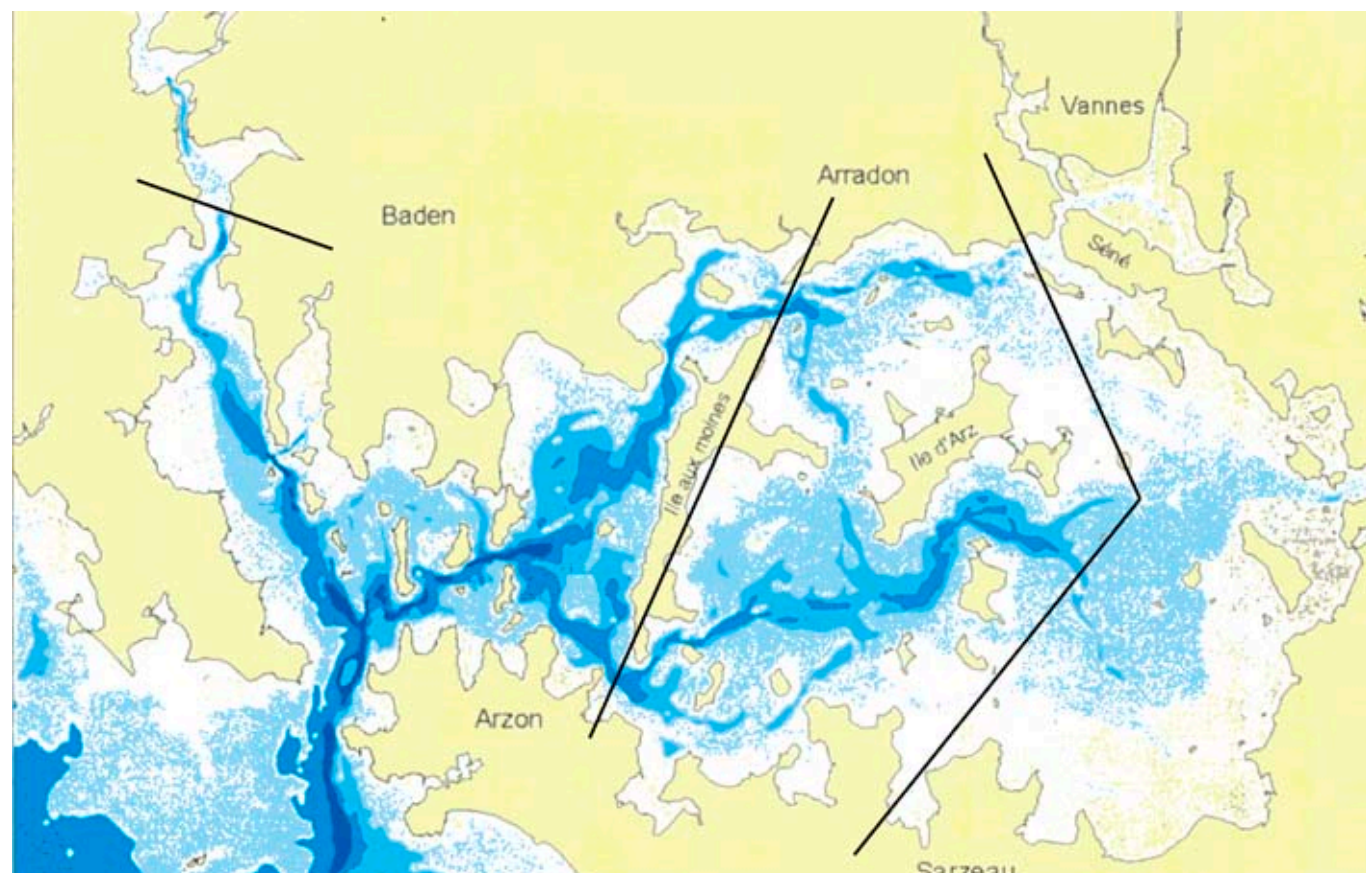
Courants au flot (marée montante) et limites naturelles des différents bassins

Courants au jusant (marée descendante) et limites naturelles des différents bassins

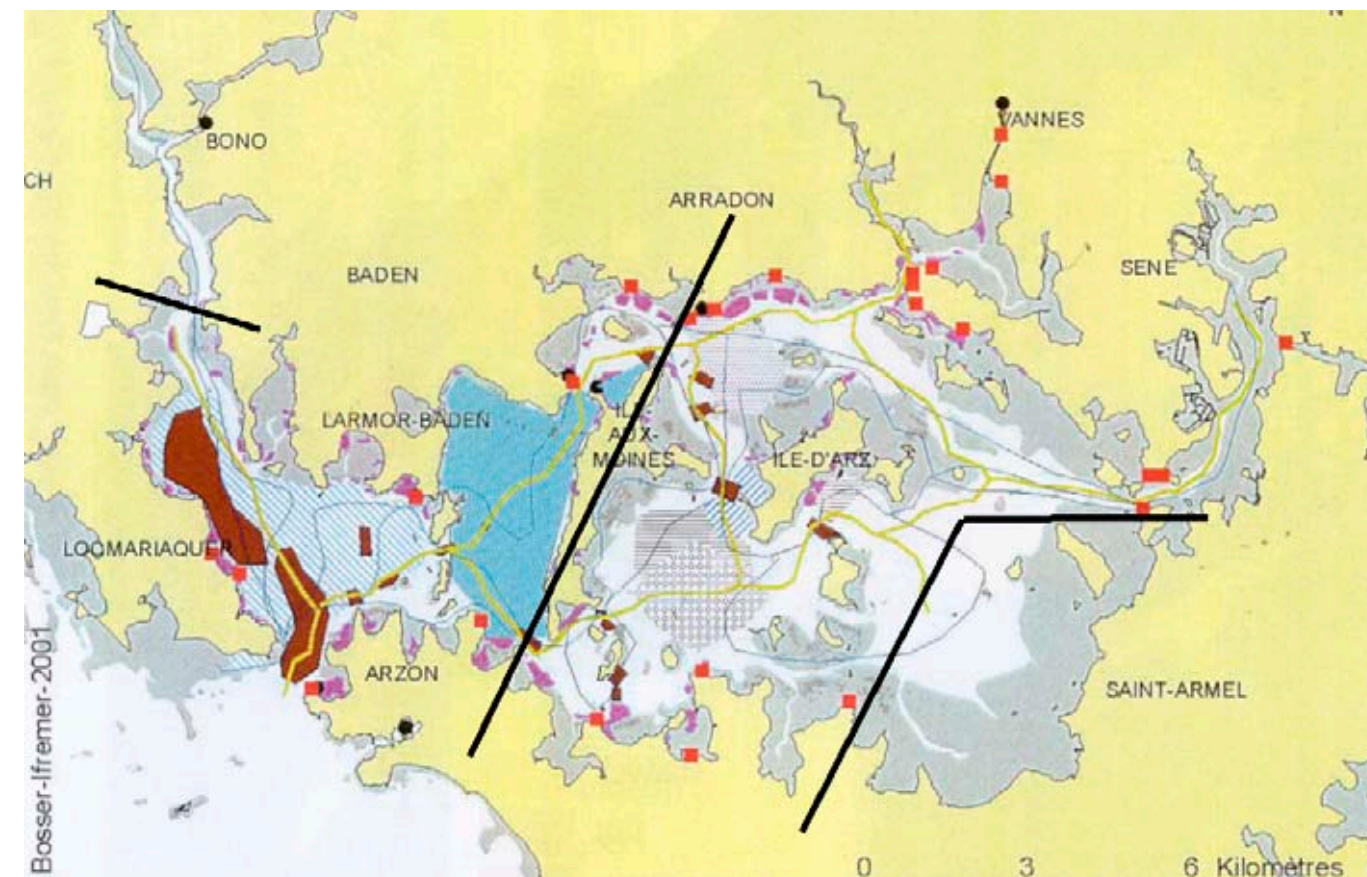


Passage sur chaussée submersible à l'île Berder

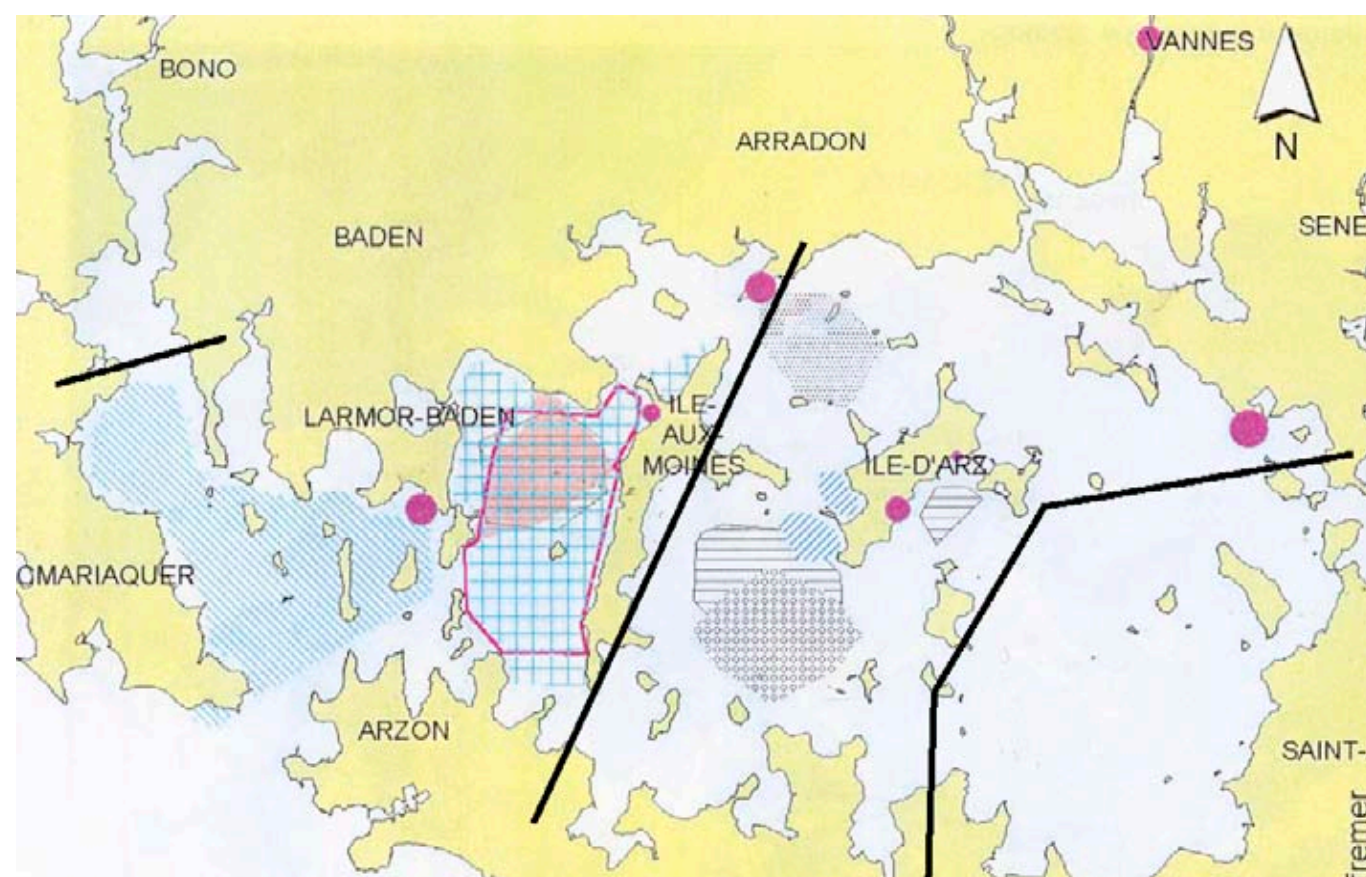
Les courants violents près de l'île aux Moines



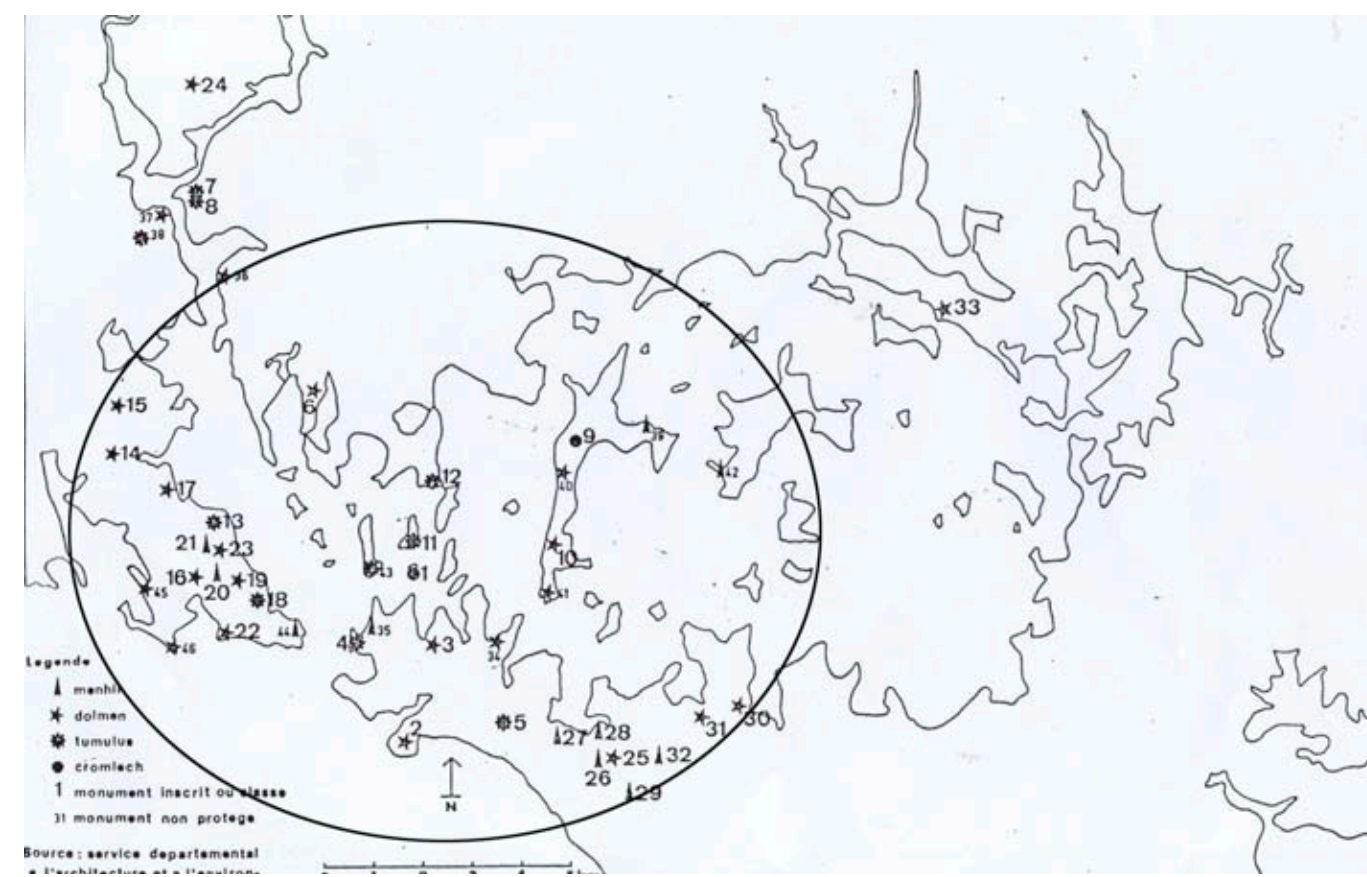
Carte de la profondeur des eaux (bathymétrie) (Source: Etude Ifremer)



Répartition des usages du plan d'eau et des cales (Source: Etude Ifremer)



Répartition et lieux de pratique des écoles de voile (Source: Etude Ifremer)



Répartition des mégalithes (Source: Etude Ifremer)

Marée haute

La force des courants et des vents, les mouvements de la mer, les formes du relief et la découpe particulière des côtes ont créés des zones de plus ou moins forte attraction et ont dessinés des paysages variés dans cette mer intérieure.

Des usages liés aux atouts du site

Les usages, les modes d'installation sur le rivage se sont adaptés aux différentes contraintes des sites, créant des dynamiques et des concentrations d'activités variables d'une extrémité à l'autre du Golfe. Cette répartition de l'activité est loin d'être récente, en témoigne la grande concentration de mégalithes sur toutes les côtes de l'entrée du Golfe.

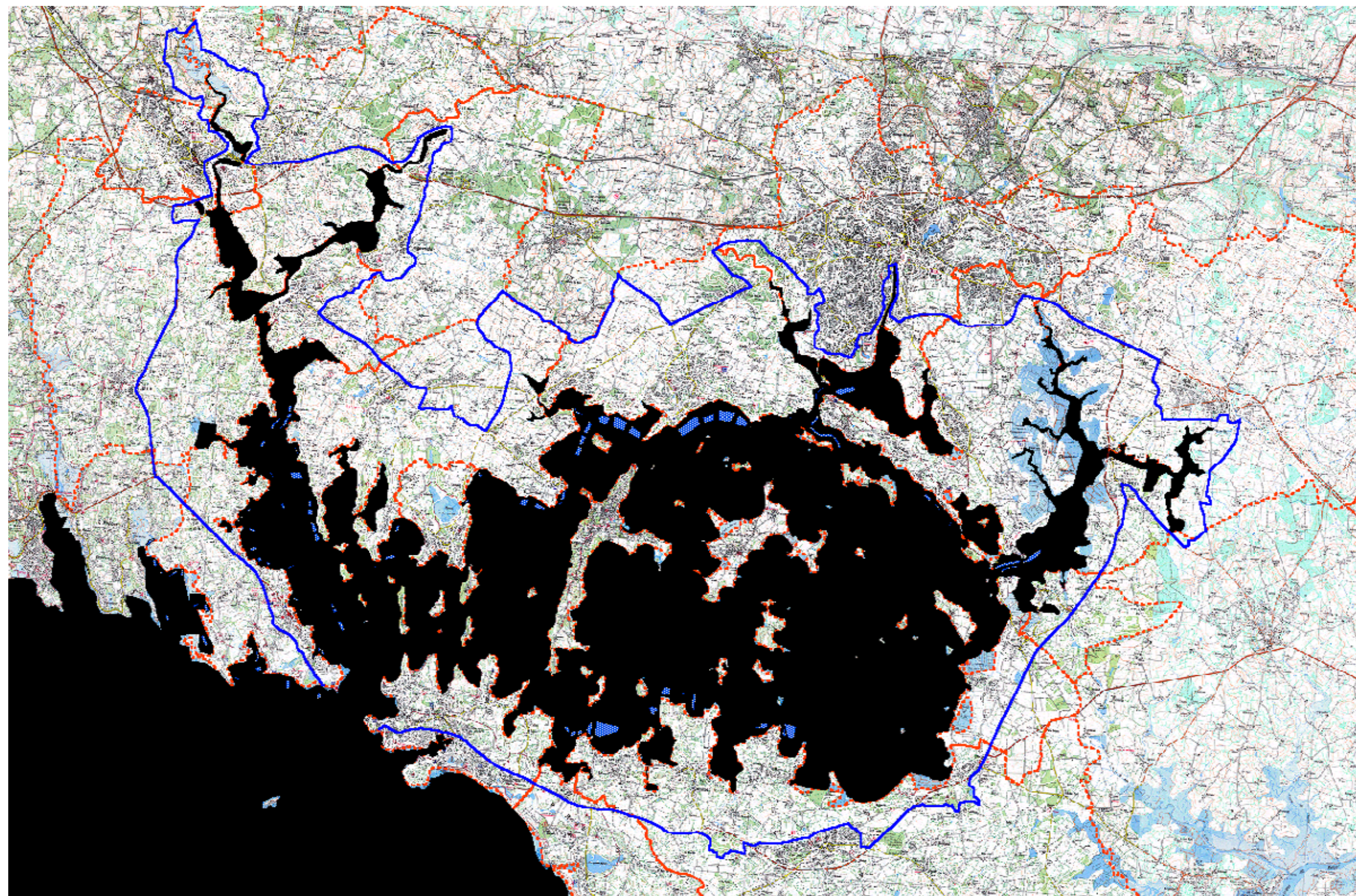
Les activités liées à la mer se sont installées là où les courants et marées l'ont permis. Les villes dont le sort était lié à la mer se sont toujours dirigées vers elles (Locmariaquer par exemple), alors que de nombreux autres villages à vocation agricole lui tournaient le dos jusqu'à une période très récente. Cette répartition sur le territoire a été renforcée par l'arrivée du tourisme. La modification et la place des usages liés à l'eau ainsi que l'occupation humaine du rivage et sa constante évolution redessinent peu à peu les paysages du Golfe.

Le Golfe du Morbihan est constitué de ces différents paysages qui ont induits différents modes de perception et de vie d'un bord à l'autre de la "petite mer".

A marée haute, le dessin des côtes, des îles et des îlots est très lisible. Le plan d'eau navigable est vaste, les cales à bateau sont toutes accessibles, les rivières et les ports sont accessibles aux gros bateaux.

A marée haute, on peut entrer dans les anses et approcher de la côte, approcher les villes et villages qui sont sur l'eau. naviguer le long d'un champs, approcher un moulin à marée. La baignade est possible sur les petites plages du Golfe.

A marée haute, le Cromlech d'Er Lannic est partiellement recouvert. Les ostréiculteurs n'ont pas accès à leurs parcs. La marche sur les estrans est rendu impossible, il faut emprunter le sentier côtier ou contourner par les terres les concessions ostréicoles ou les maisons qui bordent la mer. Les étangs arrière littoraux se remplissent. On est en contact direct avec la côte et les activités du bord de l'eau.

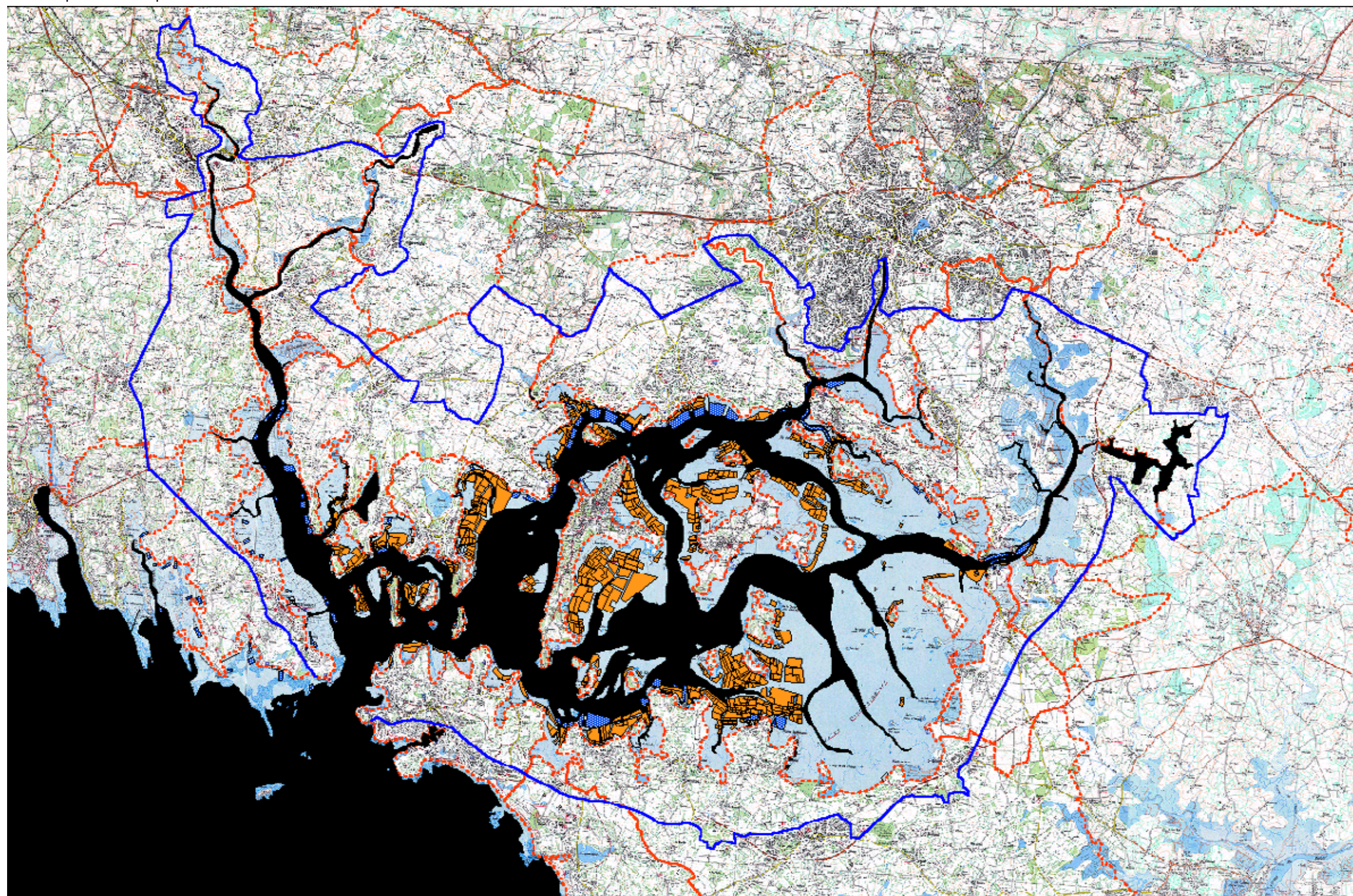


Marée basse

A marée basse, selon le coefficient de marée, de vastes estrans apparaissent et modifient du tout au tout la perception que nous avons du paysage. La lecture que nous en faisons est complexifiée car on distingue parfois mal ce qui est du domaine terrestre de ce qui est du domaine maritime. Plus on va vers l'est, plus le bouleversement momentané du paysage se fait sentir. Outre les estrans, la basse mer fait apparaître l'intense occupation du sol par les travailleurs de la mer. Les tables ostréicoles occupent une partie du territoire dénudé par le reflux et dessinent des motifs géométriques sur le sable et les perches de bois, qui signalent leurs emplacements, sont absolument découvertes.

A marée basse, le plan d'eau navigable est fortement réduit: vers la rivière de Noyal, il finit par n'être qu'un étroit chenal. La navigation est rendu impossible dans certaines parties du Golfe aux bateaux ayant un trop grand tirant d'eau. Même pour les bateaux à voile, certains ports sont fermés aux "mauvaises" heures, comme à Vannes ou au Bono. Si la majorité des cales à bateau sont toujours au contact avec l'eau, d'autres en sont éloignées et sont inutilisables quelques heures de la journée. Une partie des bateaux au mouillage se trouve hors de l'eau, couchés sur le sable.

A marée basse, la baignade est difficile sur de nombreuses petites plages. En revanche, des chaussées submersibles sont découvertes vers des îles ou îlots comme Berder, Tascon ou Boëd... Le pêcheur à pied l'attend pour se rendre sur les estrans. Les oiseaux trouvent dans la vase et dans les herbiers de la nourriture...



Pointe de Bernon, marée haute



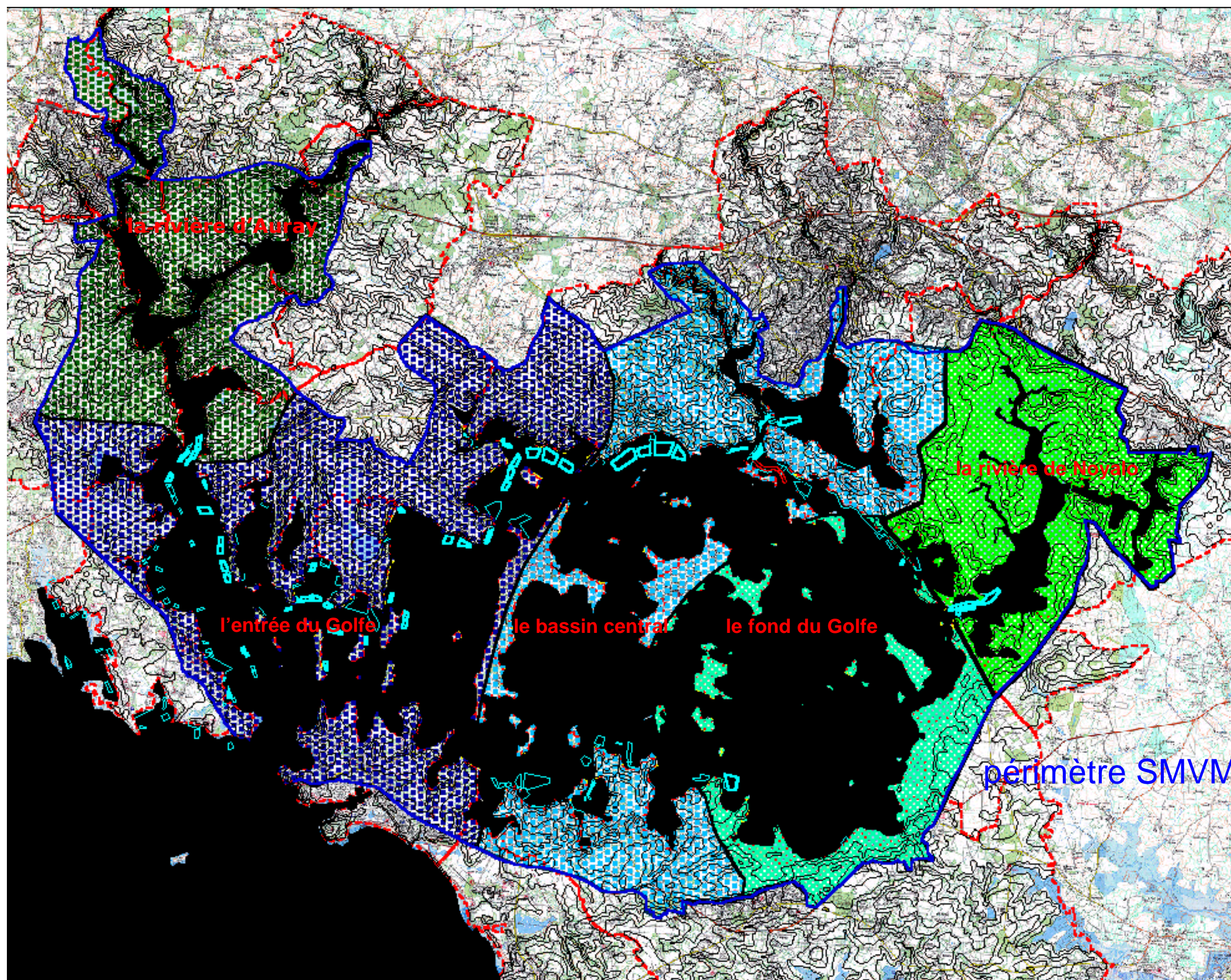
Pointe de Bernon, marée basse



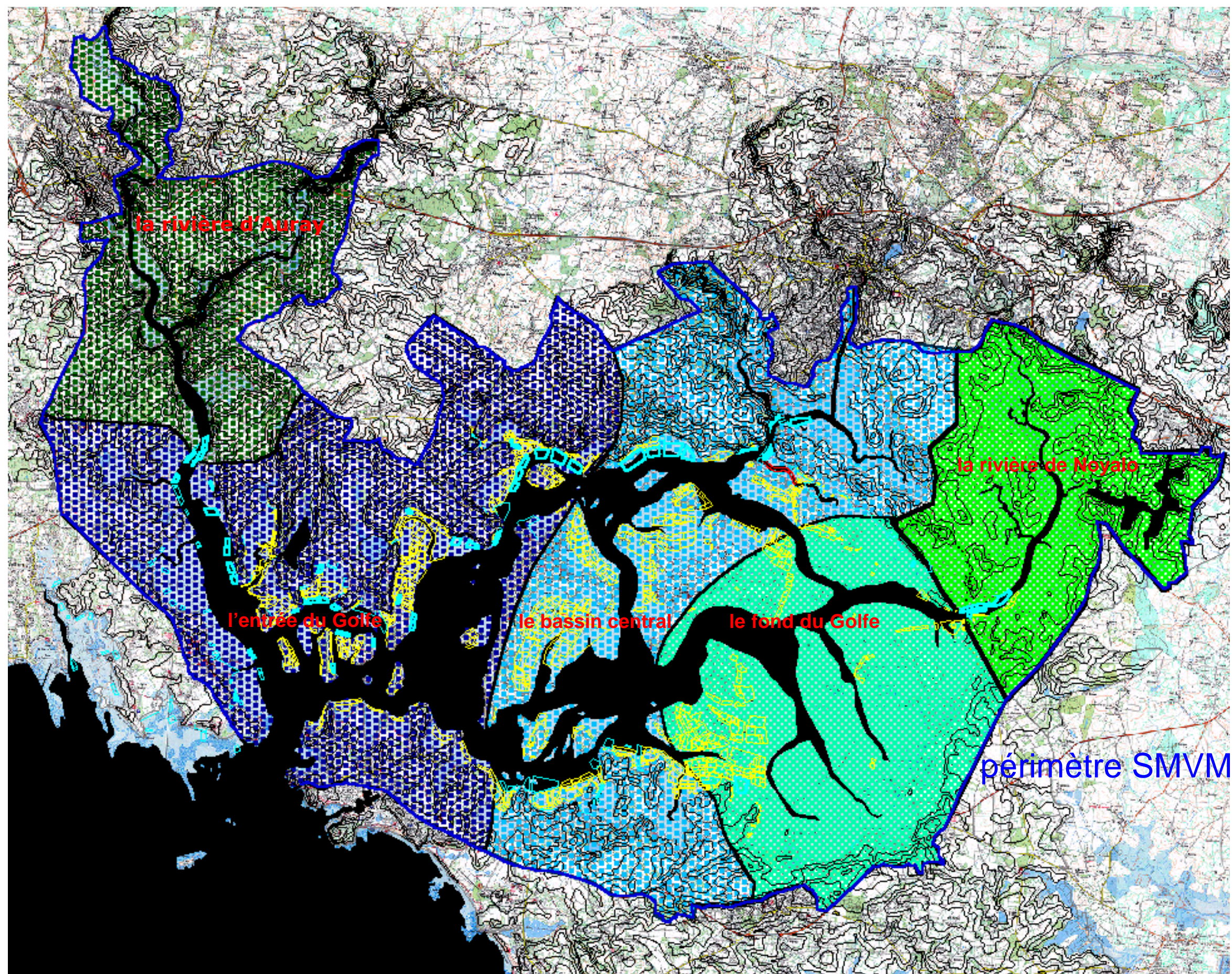
Pointe de Bernon, marée haute



Pointe de Bernon, marée basse



Source: SIG / DDE 56



Cinq entités de paysage

A travers l'étude des composantes naturelles et anthropiques du Golfe, il se dégage une lecture du Golfe en plusieurs sous ensembles distincts.

Les usages qui se sont déployés sur le territoire et qui continuent d'évoluer respectent une logique de territoire et accompagnent un phénomène naturel, comme si la répartition de l'activité humaine était sujette aux flux et au reflux.

Les courants, l'habitat, l'activité liée à leur, celle liée aux loisirs, les herbiers, les oiseaux, la concentration humaine historique... Il existe un sentiment d'appartenance, un paysage et une pratique qui sont spécifiques à certains secteurs du Golfe.

Il se dégage cinq entités distinctes, trois entités de Golfe et deux entités de Rivière:

- L'entrée du Golfe
- Le bassin central
- Le fond du Golfe
- La rivière de Noyal
- La rivière d'Auray

La complexité du découpage de la côte et les influences mêlées font que le périmètre d'une entité ne peut pas toujours se matérialiser en un trait très précis sur une carte. Les limites entre les entités ont une certaine épaisseur et ne doivent pas être entendues à la parcelle près.

Le découpage en entités permet d'identifier des fonctionnements paysagers différents, correspondant à des territoires d'enjeux homogènes.

Source: SIG / DDE 56

Caractéristiques globales

Un paysage labyrinthique, mêlant intimement l'eau et la terre

L'entrée de cette petite mer intérieure se caractérise par l'extrême complexité du découpage de ces côtes. Trois façades terrestres, et l'île aux Moines à l'est, composent les limites physiques de ce secteur.

- Au nord, de longues presqu'îles s'avancent sur l'eau (pointe du Blair, presqu'île de Locmiquel, presqu'île de Larmor-Baden, pointe de Port-Blanc) prolongées encore par une multitude d'îles (Sept Îles, Radenec, Berder,...).

- Au sud, la façade terrestre est très échancrée, une série de pointes et d'anses se succèdent. Cette façade maritime paraît néanmoins plus homogène. Les pointes sont restées assez "naturelles", l'urbanisation se concentre à l'arrière au niveau des anses.

- Au sud-ouest, la presqu'île de Locmariaquer constitue une entité singulière. La côte littorale est assez linéaire et peu découpée. Le bourg de Locmariaquer, centre ostréicole important à l'échelle du Golfe, est par ailleurs très prégnant. L'absence d'île à proximité conforte encore la lisibilité de cette côte depuis la mer. La marée est particulièrement importante sur cette côte aux atterrissements très doux.

- A l'est, l'île aux Moines marque une frontière forte entre cette entité et l'entité du bassin centrale. La côte rocheuse assez accentuée impose une barrière physique de plus de 5 km de long. Ce front terrestre réduit ainsi les entrées sur le bassin central à deux goulets assez étroits, au nord entre Port-Blanc et l'île aux Moines et, au sud, entre la pointe de Nioul et la pointe de Saint-Nicolas. La façade est de l'île, protégées des courants dominants et des vents d'ouest, se distingue de la côte ouest et s'ouvre complètement sur l'entité du bassin central.

Un paysage marqué par le développement balnéaire et les activités nautiques

Le développement balnéaire et l'essor de l'industrie ostréicole à partir du début du XXème siècle, ont fortement contribué à un développement urbain orienté sur l'eau. L'urbanisation s'est préférentiellement développée et cela dès le début du XXème siècle à proximité de la mer. Ce phénomène est assez lisible sur la côte nord, à Larmor-Baden et Port-Blanc, sur la côte sud-ouest de Locmariaquer mais également sur la pointe de la presqu'île de Rhuys, à Arzon, et sur l'île aux Moines.

La côte sud-est a échappé à ce phénomène. Le développement urbain, assez modéré, s'est effectué dans la continuité des noyaux urbains existants, en fond d'anse.

Parallèlement à cet essor de l'urbanisation, les zones de mouillages se sont développées.

Les secteurs de mouillages s'organisent à l'entrée des anses ou quelques fois à proximité des pointes (pointe de Berchis, Larmor-Baden, Port-Blanc,...). Ce phénomène contribue aujourd'hui à brouiller la lecture des côtes.

D'une certaine manière, l'impact de l'urbanisation est relayé en mer par les zones de mouillage.

Le territoire terrestre

Une topographie extrêmement complexe, des altitudes fortes

Les altitudes sur cette entité sont assez marquées, la large "presqu'île" de Baden/Larmor-Baden, en proue sur la côte nord du Golfe, constitue un front très fort, culminant à plus de 33m au niveau du bourg de Baden. En recul du littoral, ce bourg est, par ailleurs, un repère important à l'échelle du Golfe. Son clocher est un amer depuis le plan d'eau. La presqu'île de Rhuys et de Locmariaquer refermant au sud le plan d'eau ont des altitudes plus faibles.

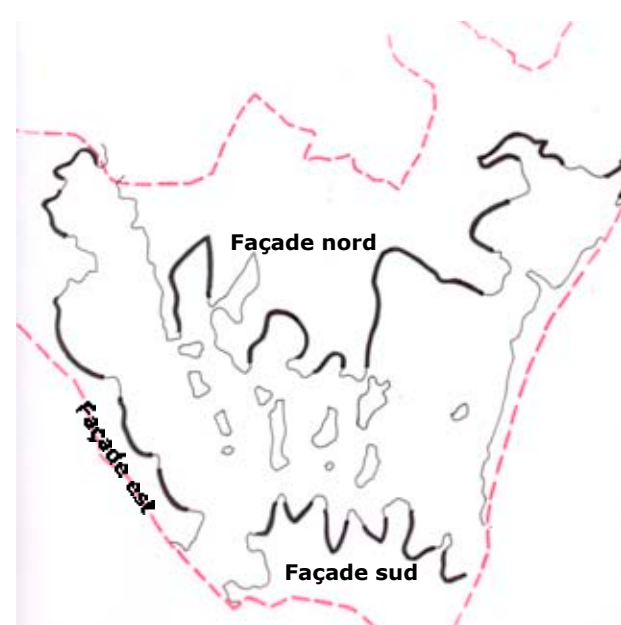
Un habitat orienté vers l'eau

L'essor de l'industrie ostréicole, relayé par le développement balnéaire ont suscité un nouveau type d'implantation urbaine orienté vers la mer.

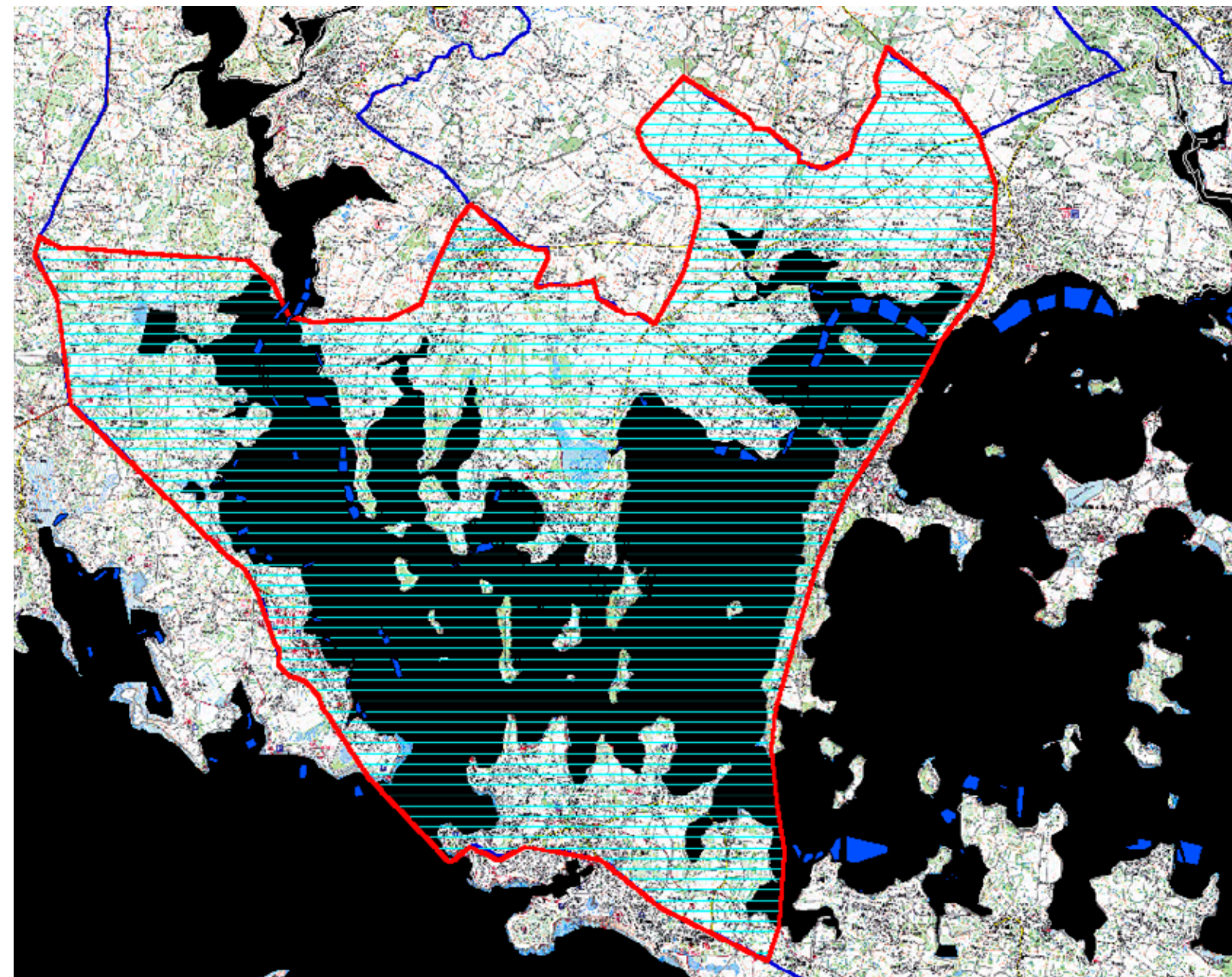
Ce phénomène est particulièrement marqué sur cette entité dont les attraits touristiques sont nombreux (proximité de l'océan atlantique, concentration des sites mégalithiques,...) et, qui plus est, présente un site propice à la culture de l'huître (côte abritée, atterrissements côtiers assez doux, marnage important...).

Une concentration mégalithique exceptionnelle

De Carnac à l'entrée du golfe du Morbihan, ce secteur constitue un haut-lieu de l'art sacré au néolithique. A l'échelle du Golfe, les sites mégalithiques se concentrent en majorité sur cette entité : tables des Marchands, tumulus de l'île Longue, cairn de Gavrinis, cromlech d'Er Lanic... Ce foisonnement permet de conforter l'attractivité touristique de ce territoire et sa renommée.



Configuration des côtes : trois façades distinctes



Entité 1 : à marée haute

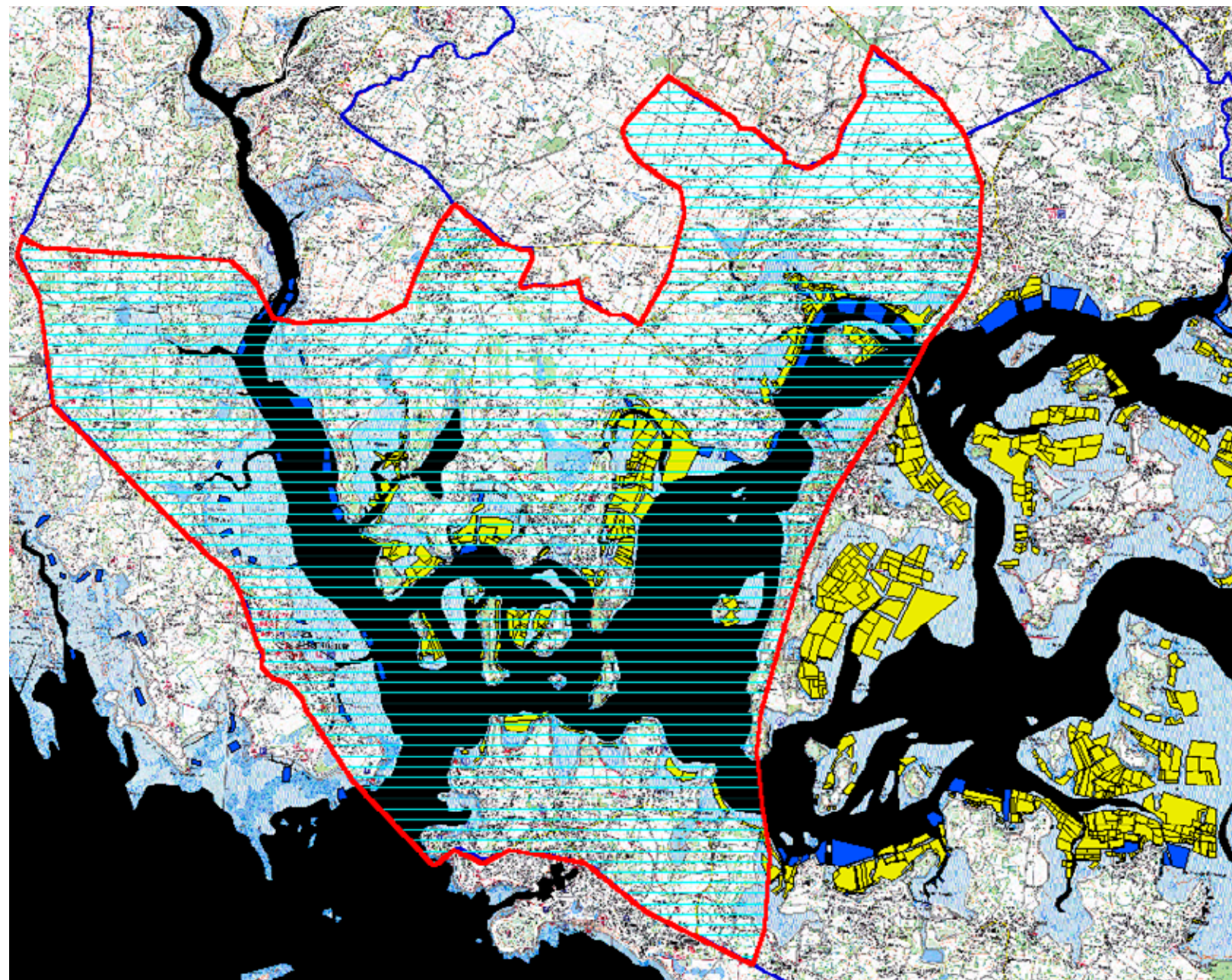
Source: SIG / DDE 56



La jetée de Port-Navalo



Pointe de Kerners : un relief assez accentué, renforcé par les boisements de conifères



Entité 1 : à marée basse

Source: SIG / DDE 56



Locmariaquer : une côte architecturée par les ouvrages de soutènement et les pontons



Anse de Locmiquel : un relief doux en contrepoint aux pointes plus abruptes

Le territoire maritime

Une porte d'entrée entre la "grande mer" et la "petite mer"

Depuis le bassin intérieur, l'ouverture en direction de l'océan atlantique est assez étroite. Les côtes rocheuses de la pointe de Kerpenhir et de Port-Navalo se referment sur le bassin, dessinant un passage d'à peine 1 km de large.

Depuis la mer, l'alignement des amers du Petit Veizit et du clocher de Baden à l'intérieur des terres, marque cet axe d'entrée.

Des courants violents et un marnage important

Cette entité se caractérise par la violence des courants, renforcée par l'étroitesse des goulets entre les îles. Les fonds sont dépourvus de toute couverture sédimentaire.

Une forte concentration des activités ostréicoles et des activités nautiques

L'importance du marnage, la présence de sites favorables à l'installation de chantiers ostréicoles (espaces accessibles et abrités avec des zones d'atterrissage assez douces) ont favorisé leur installation. Les activités ostréicoles sont donc très denses sur cette entité et Locmariaquer constitue d'ailleurs, à l'échelle du Golfe, le centre ostréicole le plus important.

Par ailleurs, ce secteur est également très convoité pour les activités nautiques, la proximité de l'océan atlantique étant un atout majeur pour ce territoire: écoles de voiles, zones de mouillages, ports..., se concentrent en majorité sur cette entité.

La côte semble aujourd'hui surexploitée, chaque m2 est affecté à un usage. Cette densité et la cohabitation de ces diverses activités sont parfois source de conflits entre les différents usagers.

Une concentration d'îles et d'îlots

Er Runio, île Radennec, île Longue, Gavrinis, île Berder, île de la Jument... Un chapelet d'îles est essaimé dans le prolongement de la "presqu'île de Larmor-Baden". Cette configuration accentue encore le caractère complexe et tourmenté de ce territoire où l'eau et la terre se mêlent intimement.

L'entre-deux : le trait de côte

Des côtes rocheuses au sud et au nord aux étendues planes de Locmariaquer

Cette entité se caractérise par un relief assez marqué, notamment sur les façades sud-est et nord de l'entité (presqu'île de Rhuys et côte de Baden et Larmor-Baden). Sur les pointes, la découpe de la côte est accentuée. Le sous-sol rocheux affleure, générant parfois de petites falaises. Sur les anses et baies, protégées des courants dominants et des vents, la côte est plus douce, des plages et vasières prennent place.

La baie de Locmariaquer, vaste zone d'élevage des huîtres, se singularise, elle, par la douceur de son relief.

Une végétation persistante opaque

La végétation persistante est très prégnante sur cette entité. Des boisements ou des rideaux de persistants (cyprès de Lambert et pins maritimes) soulignent les côtes. Cette végétation et notamment les cyprès constituent de véritables écrans contre les vents d'ouest.

Les persistants se répartissent majoritairement sur les pointes et les côtes rocheuses. Les anses plus abritées sont plus ouvertes, la végétation est moins présente.

De fait, le territoire terrestre vue depuis la mer a un caractère très opaque.

Les zooms proposés

Pour analyser plus finement les caractéristiques de cette entité et ses processus d'évolution, nous avons sélectionné six sites d'études:

- Locmariaquer (pages 33/34),
- Larmor-Baden (pages 35/36),
- Berder (page 37),
- Kerners (pages 38/39),
- Port-Blanc (pages 40/41),
- Ile-aux-Moines (pages 42).

Pour chacun de ces sites, des problématiques spécifiques ont été mises à jour :

- gestion des modes d'urbanisation,
- intégration des chantiers ostréicoles,
- maintien des vues en direction du littoral depuis les routes,
- intégration des aires de stationnement et des infrastructures routières,
- valorisation des fronts de mer et des espaces publics...



Locmariaquer: une façade bâtie emblématique du Golfe



Des quais en pierre soulignant l'alignement bâti : un mode d'organisation singulier et identitaire



Carte Allemande 1944



Ruelle et placette : un réseau viaire original à l'échelle du bourg



Les parcs à huître: un élément prépondérant et structurant de la façade de la commune



Carte IGN 1997

Implanté sur l'eau, sur la façade est du Golfe, ce bourg jouit d'une situation singulière. C'est en outre le seul bourg sur cette entité dont la vocation maritime est antérieure à l'essor touristique.

Perceptions

Une façade urbaine structurée suivant la ligne de côte

Locmariaquer constitue à l'échelle du Golfe une façade urbaine très prégnante: à quelques kilomètres de l'entrée du Golfe, cette façade urbaine apparaît à tous les navigateurs.

Le bourg s'est initialement structuré sur le littoral. A partir du noyau urbain ancien au tissu dense, de nouvelles extensions urbaines prolongent cette façade en direction de la pointe de Kerpenhir et vers la rivière d'Auray.

Depuis le plan d'eau, ce site paraît structuré de manière linéaire : au premier plan les tables à huîtres, très prégnantes à marée basse, au second plan les bassins, les quais et promenades en digue et enfin, en arrière plan, les façades bâties du bourg.

Le clocher, élément repère à l'échelle du Golfe, marque le point d'ancrage du bourg.

Dynamiques d'évolution

D'une urbanisation groupée au développement d'un continuum bâti le long de la côte

D'après l'observation de la carte de 1944 et de la carte IGN de 1999, différents phénomènes sont observables :

- le développement d'une urbanisation continue sur la côte est et au sud de Locmariaquer en direction de la côte atlantique,
- la désagrégation du parcellaire agricole et murs d'enclos,
- la disparition des bassins à huître dans la baie de Locmariaquer.

La croissance urbaine de la commune, comme pour de nombreuses localités, a très fortement contribué au processus de fermeture des côtes du Golfe. Les prés et champs ouverts ont laissés la place à des maisons individuelles, et les vues en direction du Golfe sont aujourd'hui plus rares. La permanence des chantiers ostréicoles a permis, néanmoins, de conserver des points d'accès ponctuels.

L'évolution urbaine et l'enclavement des sites mégalithiques

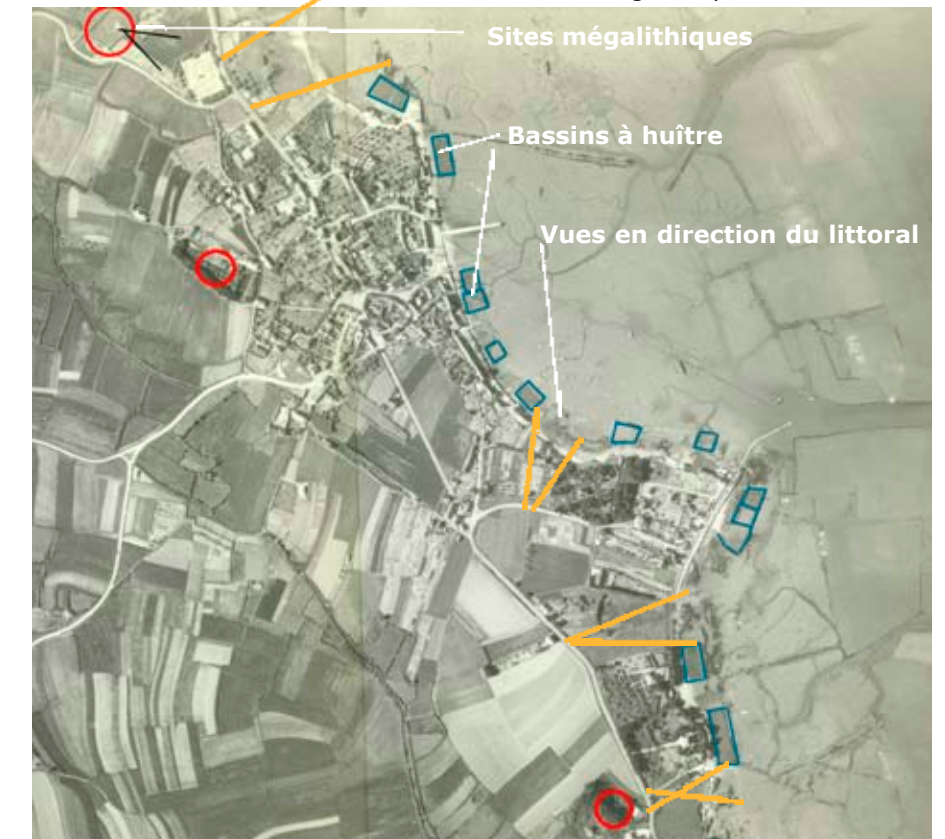


Photo aérienne de 1953



Photo aérienne de 2000



Les bâtiments de production des chantiers ostréicoles ont un impact très fort depuis le plan d'eau



Fenêtre en direction du Golfe depuis la RD781, entrée ouest du bourg: quelques rares parcelles agricoles demeurent sur le littoral et ouvrent la vue en direction du Golfe



Avec l'essor de l'habitat individuel, le littoral est de moins en moins perceptible



Cette zone de stationnement à proximité de la Table des Marchands paraît implantée de manière aléatoire, sans véritable souci d'intégration

Enjeux

- l'intégration des bâtiments ostréicoles
- la permanence de la trame agricole et la conservation des vues vers le littoral
- l'enclavement et la fermeture des sites mégalithiques

L'intégration des bâtiments ostréicoles

Les bassins des parcs à huîtres, les chantiers sont essaimés sur tout le linéaire côtier de la commune. Avec le développement de cette industrie et l'évolution des techniques de production, les anciennes baraques d'exploitation peintes à la chaux ont disparues au profit de nouveaux bâtiments, regroupant souvent le chantier et l'habitation de l'ostréiculteur. Les plateformes et quais ont été élargis. Cette évolution a ainsi modifié l'aspect du chantier et son rapport à la mer. Les bâtiments pour la plupart sont assez prégnants depuis le plan d'eau et peu qualitatifs (volumes importants, architecture générique et standardisée). Les abords sont très souvent négligés voire abandonnés (nombreux déchets).

Le maintien de la trame bocagère et la conservation des vues vers le littoral

Pour une grande part l'habitat s'est développé linéairement sur la bande côtière occultant ainsi la vue vers la mer depuis les principaux axes routiers. Seules quelques parcelles agricoles demeurent entre les différents noyaux urbains de la commune (Locmariaquer, Kerivaud, Fétan Stirec, Scarpoche). La côte de Locmariaquer se ferme peu à peu, la trame agricole se délite, les murets de pierres et haies basses disparaissent et les vues en direction du littoral se raréfient.

Aussi, il est essentiel de maintenir des coupures d'urbanisation et les ouvertures qui subsistent en direction du littoral.

La gestion des sites mégalithiques et l'intégration des équipements connexes (voies d'accès, zones de stationnement)

La commune de Locmariaquer abrite de nombreux sites mégalithiques. Pour la plupart, ils sont localisés côté Golfe, à proximité du bourg.

Le développement urbain lié à l'essor touristique a peu à peu phagocyté ces sites mégalithiques. Le parcellaire agricole s'est désagrégé, au profit du développement de l'habitat individuel. Les limites du bourg paraissent plus floues, les entrées se sont banalisées.

Suivant l'évolution du contexte urbain, la perception de ces sites a ainsi été très fortement modifiée (voir croquis d'après une carte postale ancienne). Les sites mégalithiques apparaissent aujourd'hui comme des îlots enclavés dans le tissu urbain de la commune, et ce malgré leur classement au titre des monuments historiques et les protections mises en place au titre des sites archéologiques.

Ce phénomène d'enclavement a, par ailleurs, été renforcé par de récents aménagements sur certains sites mégalithiques. La Table des Marchands est aujourd'hui fermée par une barrière métallique, quelques plantations d'espèces ornementales, sans rapport avec le site, ont été effectuées. Ce type d'aménagements marque ainsi une rupture forte entre le site mégalithique et son environnement (voir article extrait du Monde ci-contre). Par ailleurs, l'organisation de la fréquentation du site ne semble pas avoir fait l'objet d'une véritable réflexion. Les zones de stationnement ne sont pas intégrées à leur environnement, les accès piétons n'ont pas été traités.



Vue sur le bourg depuis la Table des Marchands (carte postale ancienne): ce site mégalithique était intégré au parcellaire bocager. La limite entre l'espace agricole et l'espace urbain apparaît nettement. Les lignes de murets et les haies basses permettent de structurer la transition de l'espace agricole à l'espace urbain.



La Table des Marchands: ce site mégalithique est aujourd'hui clos par une barrière métallique. Les murets de pierres sèches et haies bocagères qui l'entouraient ont aujourd'hui disparus. Le site paraît retranché de son environnement.

« presque tout reste à faire. »
 Si, sur le papier, le projet semble raisonnable, il faut rester vigilant. Le sort de Locmariaquer incite à la prudence. C'est ici, à une vingtaine de kilomètres de Carnac, peu après La Trinité-sur-Mer, que se trouve un autre site mégalithique majeur, avec son célèbre dolmen, la Table des marchands, et son non moins fameux Menhir brisé, géant abattu dès l'époque mégalithique. Le résultat des travaux conduits par l'Etat est consternant. Le terrain où se trouvent ces vestiges majeurs a été placé dans un paysage de banlieue, avec sa pelouse rase et ses sentiers sablés. C'est un architecte en chef des Monuments historiques qui a conçu le bâtiment d'accueil, expression de la très contestable « architecture invisible ». L'édifice est indigent, le site défiguré.

Emmanuel de Roux

18/LE MONDE/MARDI 13 AOÛT 2002



Larmor-Baden: une façade bâtie emblématique du Golfe

Perceptions

Une situation privilégiée

L'habitat sur la commune de Larmor-Baden s'est développé à proximité du littoral, sur une presqu'île en proue de la façade septentrionale du Golfe. Le bourg bénéficie ainsi d'une situation particulièrement privilégiée à l'échelle du Golfe.

Néanmoins, depuis le territoire terrestre cette situation est peu valorisée et difficilement lisible. La fermeture des côtes, liées à leur privatisation, la dispersion des lieux publics et l'absence de traitement des espaces publics, nuisent à la lecture du site et à son image.

Depuis la mer, l'anse de Larmor-Baden est peu lisible, protégée par une multitude d'îles et d'îlots. Seul l'ancien hôtel des Iles constitue encore un point de repère fort.

La côte est : une côte fermée par l'habitat et les boisements

Cette côte est assez fermée. Sur les coteaux, l'habitat se disperse sous des boisements assez denses. En contrebas, des parcs à huître occupent la totalité de la frange maritime et la côte est difficilement accessible.

La côte ouest : un espace semi-agricole

Au regard de la côte est, ce littoral est assez peu urbanisé. Des boisements et quelques parcelles agricoles demeurent.

La pointe de Berchis : un espace privatisé

Sur la pointe, la côte est difficilement accessible, le développement de l'habitat a peu à peu fermé les vues en direction du Golfe. La présence d'une végétation persistante très présente (pins maritimes, cyprès de Lambert) renforce, par ailleurs, ce phénomène.

Port-Lagaden : un lieu de représentation

Port-Lagaden constitue la principale façade maritime du bourg. En contrepoint au bourg de Locmariaquer, cette façade est peu prégnante depuis le plan d'eau. L'urbanisation est très dispersée, seul l'hôtel des Iles, en proue, marque un point de repère et de convergence fort.

Dynamiques d'évolution

D'après l'observation de la carte de 1944 et de la carte IGN de 1997, différents phénomènes sont observables :

- un développement urbain très étalé sur toute la presqu'île, notamment sur la côte est, la façade sud de Port-Lagaden et la pointe de Berchis,
- le boisement de la façade maritime,
- la densification des zones de mouillage.

L'ensemble de ces phénomènes concourent aujourd'hui à modifier l'image de ce site: issu d'un paysage agricole, structuré autour de hameaux, ce site s'affirme aujourd'hui avant tout comme un site balnéaire.



Le caractère continental de la presqu'île de Larmor-Baden est peu perceptible depuis le plan d'eau du Golfe à cause du chapelet d'îles et îlots et de l'extrême complexité du découpage côtier (vue aérienne oblique extraite du "Golfe du Morbihan", Guide des côtes, édition Gallimard)



Carte allemande de 1944



Carte IGN de 1997



Les éléments structurants de la presqu'île de Larmor-Baden



Façade est de Larmor-Baden : une côte boisée peu accessible et assez confidentielle



Façade ouest de Larmor-Baden : une côte semi-agricole, avec de grandes ouvertures en direction de l'anse de Locmiquel



Hameau de Paludo : un groupé bâti, orienté sur le Golfe



Pen Lannic, pointe est: en recul de la côte, ces constructions permettent de maintenir un cheminement piéton le long du Golfe



Anse de Larmor-Baden: le développement urbain de l'anse est assez récent. Le tissu urbain est dans l'ensemble assez lâche et hétéroclite. Quelques maisons bourgeoises, aux grandes cheminées, s'avancent sur cette petite anse, des constructions plus modestes (maisons de pêcheurs, bâtiments ostréicoles, maisons de villégiatures) complètent ce tissu.

Enjeux

- la valorisation de la façade maritime de Larmor-Baden et de ses espaces publics
- le maintien des vues latérales sur la côte ouest
- la gestion et le renouvellement du végétal sur la façade maritime

La valorisation de la façade maritime de Larmor-Baden et de ses espaces publics

La façade maritime de Larmor-Baden semble aujourd'hui peu structurée. La dispersion du bâti, la mixité des activités (chantiers ostréicoles, port nautique, promenade balnéaire) conforte cette impression.

Par ailleurs, il n'existe pas d'espace attractif fort, ni de centralité véritable sur ce bourg.

La place centrale du bourg paraît sous-dimensionnée au regard des usages et de la fréquentation estivale. En frange littorale, les quais sont dans l'ensemble assez peu valorisés. De même, le port s'ouvrant dans le prolongement de l'hôtel des Iles n'a pas véritablement une vocation d'espace public. Dans ce sens, il paraît nécessaire d'engager une réflexion sur la valorisation des espaces publics à l'échelle du bourg, mais également sur le littoral côtier.

Le maintien de vues latérales sur la côte ouest

Pour maintenir le caractère agricole de cette côte, sa singularité au regard des côtes atlantiques, mais également pour préserver les vues en direction de la mer, il est primordial de pérenniser ces espaces agricoles ouverts et les haies brise-vent de cyprès de Lambert, si caractéristiques du traitement du littoral côtier.



L'hôtel des Iles à Larmor-Baden. Carte postale du début du XXème siècle. L'implantation de l'hôtel était soulignée par la rade du port. Depuis la mer intérieure, l'hôtel était très prégnant et d'autant plus que ses abords étaient encore assez peu urbanisés.



L'hôtel des Iles à Larmor-Baden. Le port est aujourd'hui envahi par les voitures. L'espace n'est pas hiérarchisé: voitures et piétons cohabitent sur le même espace.



Passage à gué de l'île Berder: un élément qui participe au caractère pittoresque de l'île



Passage à gué de l'île Berder



Pins maritimes



Vue en direction de la "crique de la chapelle"

Perceptions

Une "île parc"

L'île Berder, dont l'accès est rendu aisé par un passage à gué à marée basse, constitue un lieu d'attraction majeur à l'échelle de la commune de Larmor-Baden, un site de promenade et d'émerveillement emblématique des paysages du Golfe. Au gré des marées, ce site attire un public nombreux.

La végétation foisonnante et diversifiée (pins maritimes, chênes rouvres, chênes sessiles, arbousiers, troènes, aubépines,...), aux accents méditerranéens, les constructions du siècle dernier surgissant de ce couvert forestier, la succession des côtes rocheuses et des criques sableuses sur la côte est, confèrent à l'île un caractère très pittoresque.

Cet ancien domaine, édifié à la fin du XIX^{ème} siècle par le comte Dillon, a été épargné d'une urbanisation galopante: comme pour de nombreuses îles du Golfe, la difficulté d'accès et leur statut foncier (un seul propriétaire) a permis leur protection.

Dynamiques d'évolution

D'après l'observation de la photo aérienne de 1953 et de la photo aérienne de 2000, différents phénomènes sont observables :

- le développement des boisements en façade ouest et la fermeture des espaces ouverts,
- la disparition des vergers.

L'île s'est sensiblement boisée au cours de ces dernières décennies. Les vergers et landes observables sur la photo aérienne de 1953 ont aujourd'hui disparus. Les milieux végétaux paraissent aujourd'hui moins diversifiés.

Les enjeux

- le renouvellement de la végétation
- le maintien d'espaces ouverts

Le renouvellement de la végétation

La dynamique végétale amorcée depuis le siècle dernier induit, à terme, la fermeture de l'île si l'entretien nécessaire n'est pas effectué. En outre, certaines populations végétales semblent aujourd'hui vieillissantes. Aussi, il s'agit d'engager une réflexion sur l'entretien et le renouvellement des espèces végétales. Cette problématique est, par ailleurs, sensible à l'échelle du Golfe.



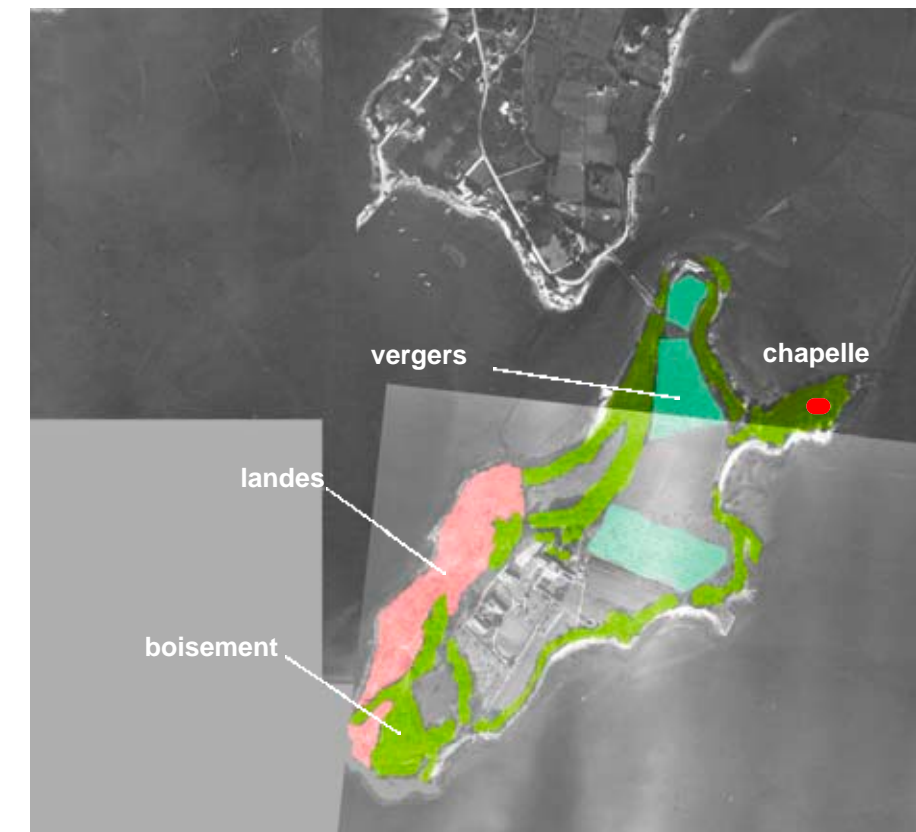
Chapelle de Berder: vue actuelle



Chapelle de Berder: carte postale (1906)

Le maintien d'espaces ouverts

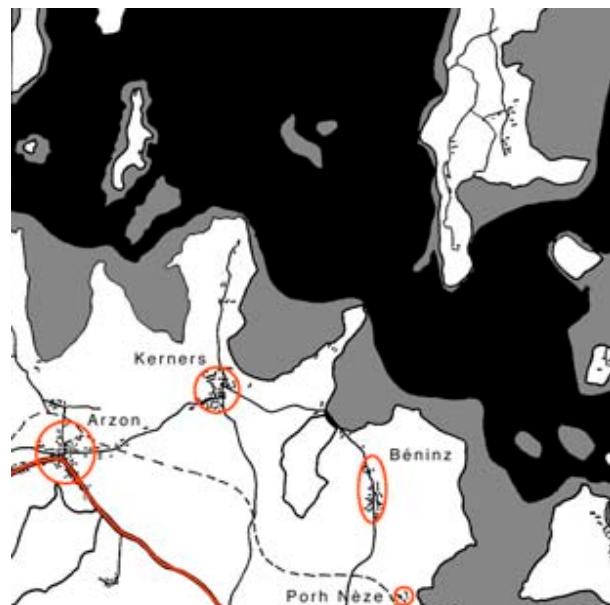
Au regard des photos aériennes de 1953 et 2000, les côtes se sont sensiblement boisées. La côte ouest, exposée au vent dominant est aujourd'hui soulignée par un épais cordon boisé. Sur la côte est, cette évolution est moins perceptible. Cependant, il semble opportun de maintenir et préserver des espaces littoraux ouverts, notamment au niveau de la crique de la chapelle. Il s'agit, en effet, de maintenir la diversité des milieux écologiques et des ambiances paysagères.



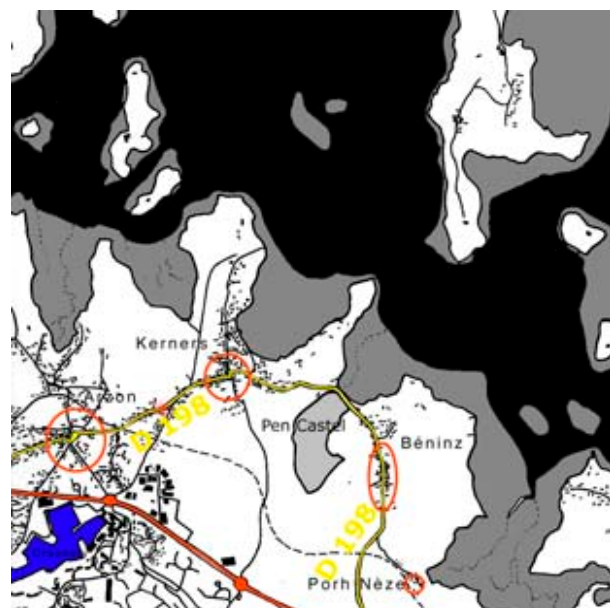
La végétation sur l'île Berder en 1953 (d'après photo aérienne DDE de 1953)



La végétation sur l'île Berder en 2000 (d'après orthophoto aérienne DDE, 2000)



Carte allemande de 1944



Carte IGN de 1997



Présence du bâti en fond d'anse et mouillages à l'abri des pointes

Perceptions

Depuis la route, une urbanisation continue

Les anciens bourgs au tissu très dense (Béninz, Kerners...) sont souvent implantés en fond d'anse.

L'urbanisation plus lâche des trente dernières années s'est effectuée de manière linéaire le long de la voie départementale D198. Elle produit aujourd'hui une continuité bâtie de Béninz à Arzon sans aucune coupure d'urbanisation (il n'y en a d'ailleurs aucune prévue dans le cadre de la loi littoral), avec un resserrement de la densité au passage des anciens bourgs, dont la typologie est très remarquable. La seule respiration sur le parcours se trouve au niveau du Moulin de Pen Castel (Classé Monument Historique).

Depuis la côte, un ensemble boisé préservé

La perception depuis la mer ou depuis le sentier côtier est, elle, très différente. En effet, les pointes sont très fortement boisées par des conifères (pinèdes de pins maritimes et cyprès) qui répondent aux plantations similaires des îles qui leur font face. De cette correspondance entre pointes et îles se dégage un ensemble protégé où l'urbanisation est très peu présente, seulement en fond d'anse.

Le Moulin de Pen Castel: une ouverture sur le Golfe

L'implantation des moulins à marée a été favorisée par les rives profondément découpées et le marnage relativement important du Golfe du Morbihan.

Élément de patrimoine symbolisant l'étroite imbrication de la mer et de la terre dans le Golfe, le moulin à marée de Pen Castel fait l'objet d'une protection au titre des Monuments Historiques (périmètre de 500m autour du monument).

La Butte de César: un belvédère entre Golfe et Atlantique

La Butte de César, elle aussi classée, est facilement accessible à travers champs. Elle offre une rare occasion d'avoir un point de vue en hauteur qui permet de s'échapper des paysages labyrinthique du Golfe et d'en saisir la complexité.



La RD 198 traversant Kerners: bâti traditionnel dense



La RD 198 traversant Kerners: bâti contemporain diffus



L'île de la Jument depuis la pointe de Kerners : pointes et îles se répondent



L'étang de Pen Castel et le Golfe depuis la Butte de César

Dynamiques d'évolution

Un développement urbain linéaire

Le développement urbain des hameaux de Béninz et Kerners se poursuit actuellement dans la même logique linéaire, le long de la RD 198, avec, par exemple, un projet de lotissement à l'entrée de Béninz (chantier en cours durant l'été 2002). Des parcelles à vendre font régulièrement progresser la gangue bâtie le long de la route alors que ces hameaux pourraient prendre de l'épaisseur.



Entrée de Béninz: chantier en cours le long de la RD 198

Dynamiques d'évolution

Des protections réglementaires indifférentes au paysage

Les dégradations du paysage autour du moulin et de la butte ont été importantes malgré les "protections" dont ces monuments bénéficient.

Autour du moulin de Pen Castel

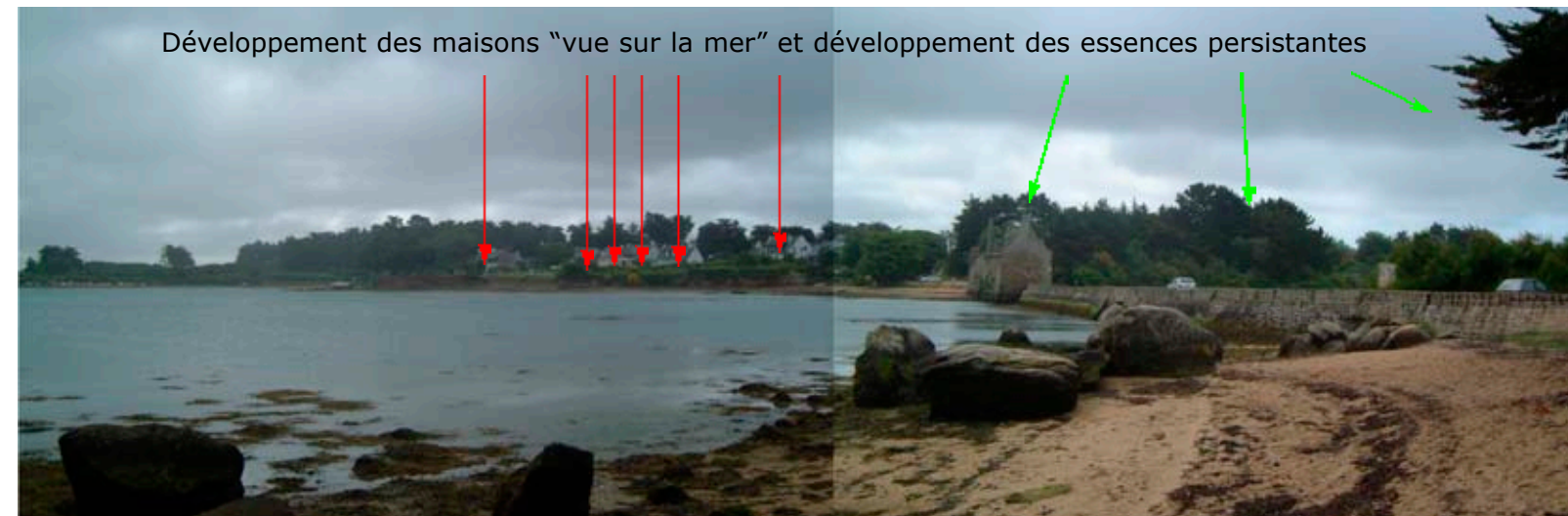
Le développement d'un front urbain de maisons individuelles avec vue sur la mer et, par conséquent, le développement d'une végétation d'accompagnement persistante le long de la côte, a provoqué la fermeture du paysage. La privatisation de la côte est bien réelle: même l'emplacement de la prise de vue n'est plus accessible...

Autour de la Butte de César

Malgré l'importance historique et le rôle de belvédère de la Butte, la vue actuelle depuis le sommet est profondément perturbée par un supermarché très récent, dont l'enseigne s'impose comme transition entre le Golfe et l'Océan Atlantique...

En revanche, l'intérieur des terres étant encore occupé par un bocage, les abords immédiats du monument sont plus satisfaisants qu'à Locmariaquer (voir cet exemple p 34).

Evolution du paysage autour du Moulin de Pen Castel: comparaison de cartes postales (1906) et d'une photo (2002)



Développement des maisons "vue sur la mer" et développement des essences persistantes autour du Moulin de Pen Castel

Evolution du paysage autour de la Butte de César:



La Butte de César en 1924



Depuis la Butte vers le Golfe (Le Logeo), avril 2002



Depuis la Butte vers Arzon: supermarché SUPER U...

Enjeux

- La protection efficace des pointes boisées face à l'urbanisation ou à des occupations plus légères (campings...) et la gestion des boisements existants,
- Le développement en épaisseur des bourgs tout en conservant le caractère paisible des fonds d'anse,
- L'aménagement des points de contact avec l'eau.



La protection des pointes boisées



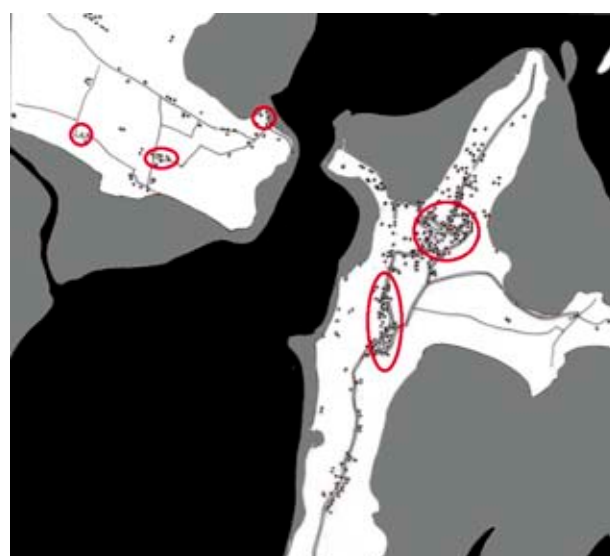
La gestion des boisements



L'aménagement des points de contacts avec l'eau



La cale à Port-Blanc



Carte allemande de 1944



Carte IGN de 1997

Perceptions

Les boisements, le maillage agricole et la structure du réseau viaire conditionnent très fortement les perceptions du territoire maritime et terrestre du Golfe. Hormis le port, les voies d'accès au Golfe sont assez rares. La privatisation des terrains riverains à la côte, associé au phénomène d'enrésinement ont largement contribué à la fermeture des vues en direction du plan d'eau.

La côte nord-est : une côte fermée par l'habitat et les boisements

L'habitat s'est développé de manière continue entre Port-Blanc et l'anse du Moustran. La présence de la RD316a, principale voie d'accès à la pointe a, par ailleurs, favorisé ce phénomène.

La rive est assez accidentée et soulignée par de petites falaises. L'habitat, à l'arrière du sentier côtier, s'échelonne sur les coteaux boisés. En contrebas, des chantiers ostréicoles ponctuent la côte.

La côte sud-ouest : un espace agricole

Au sud-ouest, la côte a un caractère plus agricole. Entre les hameaux (Toulandac, Kerdelan, Kerfranc) les champs, en surplomb du rivage, ouvrent en direction du Golfe. Ces champs constituent ainsi de grandes fenêtres ouvertes sur le paysage maritime. La côte a, de fait, un caractère plus perméable.

La pointe : un espace privatisé

Sur la pointe, la côte est difficilement accessible, le développement de l'habitat a peu à peu fermé les vues en direction du Golfe. La présence d'une végétation persistante très prégnante (pins maritimes, cyprès de Lambert) renforce, par ailleurs, ce phénomène.

Port-Blanc : un lieu de transit

Port-Blanc s'est structuré autour de l'embarcadère pour l'Ile aux Moines, au bout de la RD 316a. Quelques maisons, accrochées au flanc de la côte rocheuse, et le port en surplomb de la mer constituent un paysage construit assez prégnant. Les boisements de pins et cyprès de Lambert, sur les parcelles privées, ferment cette façade.

A l'arrière de l'embarcadère, s'organisent des zones de parking. Des garages (éléments construits) sont implantés en contrebas de la RD316a. Un espace de stationnement très vaste s'étend au delà des garages. Ce secteur est planté d'essences ornementales en majorité. Quelques haies bocagères, reliques du parcellaire agricole ont été conservées.

Hormis les garages, les espaces de stationnement sont peu visibles depuis la desserte principale (RD316a). Consommatrices d'espace, ces zones de stationnement bloquent, néanmoins, l'accès à la pointe et confèrent une image assez peu attractive au site. Port-Blanc est, en effet, vécu comme un lieu de transit, plus que comme un véritable lieu balnéaire.

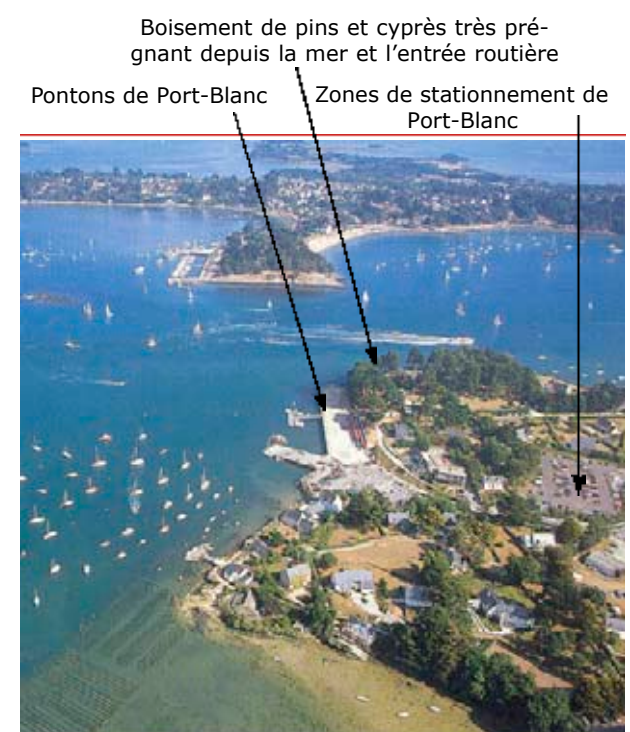
Dynamiques d'évolution

D'après l'observation de la carte de 1944 et de la carte IGN de 1999, différents phénomènes sont observables :

- le développement d'une urbanisation continue sur la côte nord-est et sur la pointe de Port-Blanc.
- l'extension des anciens hameaux agricoles (Toulandac, Kerdelan)
- l'aménagement du port de Port-Blanc et la création d'importantes zones de stationnement

L'ensemble de ces phénomènes concoure aujourd'hui à modifier l'image de ce site. D'un paysage agricole, structuré autour de hameaux, ce site s'affirme aujourd'hui comme un lieu résidentiel et lieu de transit. Drainée par la RD316a, la pointe s'est urbanisée. Les anses -anse du Moustran, anse de Kerdelan- moins attractives ont mieux résisté à la pression urbaine.

La côte sud-ouest, est encore assez préservée. La trame agricole a été maintenue, malgré la quasi disparition des vergers.



Les caractéristiques topographiques, le mode d'occupation au sol sont très différents entre la côte est et ouest: la côte ouest, encore très agricole, offre de larges panoramas en direction du Golfe; la côte est, plus fermée, est boisée, les coteaux sont lotis.



L'arrivée sur Port Blanc est aujourd'hui assez banalisée. L'habitat s'est développé linéairement suivant le principal axe de desserte. A proximité du port, des garages et zones de stationnement s'étendent.



Port-Blanc, lieu d'embarquement et de promenade, constitue le principal pôle d'attraction sur cette côte. Port Jacasse, à l'extrémité de la pointe, est plus difficilement accessible et de fait plus confidentiel.

Enjeux

- L'intégration des zones de stationnement,
- L'insertion des infrastructures routières dans leur environnement,
- La maîtrise du développement urbain linéaire le long de la RD316a,
- Le maintien de la trame agricole et des larges panoramas en direction du Golfe.

L'intégration des zones de stationnement

La localisation de ces zones de stationnement, à proximité immédiate du port et quasiment au centre de la presqu'île, conditionne et limite très fortement le développement sur ce site. En outre, leur impact ajoute encore au caractère "transitoire" du site. Dans ce sens, il est nécessaire de s'interroger sur la qualité et la forme des zones de stationnement (choix d'essences végétales ornementales ou indigènes, traitement des accès routiers, mode d'organisation du parking) mais également sur la pertinence de leurs lieux d'implantation.

L'insertion des infrastructures routières

Le traitement et l'intégration des infrastructures routières participent à la qualité des paysages du Golfe et à leur valorisation. La RD316, principale voie d'accès à Port-Blanc n'est pas insérée dans son environnement. Le gabarit routier semble surdimensionné, les accotements ne sont pas traités, notamment avant l'arrivée sur le rond-point.

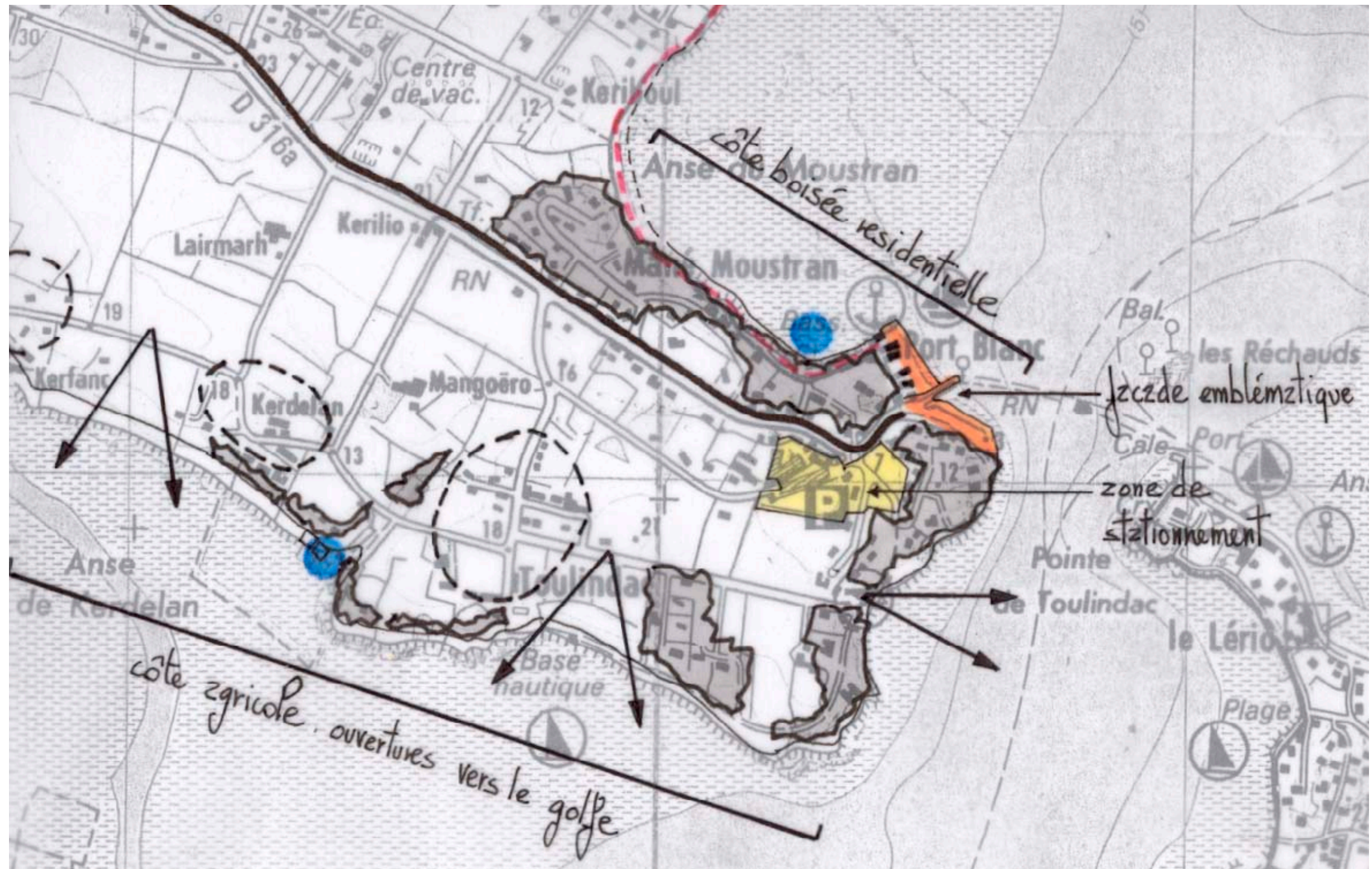
La maîtrise du développement urbain linéaire le long de la RD316a

De nombreuses constructions se sont essaimées le long de cette départementale, jusqu'à Port-Blanc à l'extrémité de la pointe. De ce fait, l'entrée vers ce site est peu définie. Le territoire maritime du Golfe n'est pas visible depuis cet axe et les constructions banalisent ce paysage. Aussi, il s'agit de limiter fortement l'extension linéaire de l'urbanisation, et de préférer une urbanisation groupée à proximité des noyaux urbains existants.

Le maintien de la trame agricole et des larges panoramas en direction du Golfe

Depuis la côte sud-ouest de la pointe de Port-Blanc, de larges panoramas s'ouvrent en direction du Golfe. Le maintien de la trame agricole (et donc des exploitations agricoles) permettrait de pérenniser ces ouvertures.

Les éléments structurants du site de Port-Blanc





Anse du Lério: la zone de mouillage, au premier plan, fait écho au tissu bâti en second plan. La végétation, assez prégnante, participe à l'intégration du bâti.

Perceptions

Depuis l'ouest, les côtes de l'île, assez abruptes, permettent de dégager et de mettre en scène le bâti et la végétation. Maisons de villégiature, pins, cyprès de Lambert, s'affichent depuis la mer suivant un ordre et un rythme inextricable. Les zones de mouillage au premier plan renforcent encore le caractère balnéaire du site. L'île au Moines est depuis longtemps un lieu de villégiature privilégié à l'échelle du Golfe comme en témoignent les écrits de voyageurs et écrivains. Sa végétation assez touffue, son port, ses plages, ses maisons pittoresques, offrent un cadre idyllique.

Dynamiques d'évolution

A la lecture des cartes de 1944 et de 1997, mais également d'après l'observation des cartes postales anciennes, on constate un très important développement urbain, et plus particulièrement sur la partie nord de l'île. La pointe du Lério et la pointe du Trec'h étaient très peu urbanisées au début du siècle (voir cartes postales anciennes), les landes recouvraient la plupart des coteaux. Aujourd'hui, l'île s'est fortement densifiée, la végétation rase a fait place à des boisements: c'est un paysage plus opaque, moins perméable.



Pointe de Toulindac, côte ouest: du bois d'Amour à la proue de la pointe de Toulindac, jusqu'à la plage du Lério et ses maisons bourgeoises, ce site est très représentatif de l'image balnéaire du Golfe.



Route de crête, permettant de rejoindre au sud, la pointe de Nioul. Cette voie constitue un des seuls parcours de promenade sur ce secteur.

Les enjeux

- le renouvellement de la végétation
- la gestion des usages et de la fréquentation liés à la vocation balnéaire du site

Le renouvellement et la gestion de la végétation

La végétation ornementale (pins maritime, cyprès de Lambert) est aujourd'hui un élément prépondérant de l'identité du site. Elle occupe, ainsi, un double rôle, fonctionnel et symbolique: élément brise vent et élément pittoresque évocateur d'un "paradis balnéaire".

Introduit au début du siècle, ce patrimoine végétal est aujourd'hui sénescent. La question du renouvellement végétal se pose avec acuité et d'autant plus sur cette île où l'agriculture a quasiment disparue. Quel paysage reconstruire? Faut-il maintenir les essences actuelles ou diversifier le végétal? Une véritable réflexion doit être engagée sur ce sujet.

La gestion des usages et de la fréquentation

Le flux de touristes débarquant chaque jour en été sur l'île est essentiellement dirigé sur deux itinéraires permettant de rejoindre plus au sud la pointe de Nioul et, à l'est, la pointe de Brouel. Les côtes sont, par ailleurs, difficilement accessibles. De fait la fréquentation touristique piétonne semble particulièrement forte car peu répartie sur l'ensemble de l'île. Dans ce sens, il nous semble opportun de diversifier les parcours pédestres, avec, éventuellement, l'ouverture du sentier côtier.



Anse du Lério, carte postale ancienne (1910): les champs et landes sur la pointe formaient un paysage ouvert, perméable. La pointe de Port-Blanc apparaît en arrière plan. Aujourd'hui l'espace est moins perméable, l'urbanisation, associée à la végétalisation des côtes, a fermé les vues.



Pointe du Trec'h, carte postale ancienne (1910): de nouvelles constructions se sont érigées sur la côte. Ces villas témoignent d'un engouement nouveau pour les paysages maritimes. Les plantations de ces nouvelles propriétés, encore jeunes, laissent apparaître les constructions dans leur nudité.



Pointe de Toulindac et anse de Lério: cette côte s'est construite et a été fortement boisée depuis le début du XXème siècle

Paysage de transition

Le bassin central abrite le plus vaste plan d'eau navigable de tout le Golfe. Il marque la transition entre deux entités de paysage aux caractéristiques extrêmes, l'entrée du Golfe et les grandes vasières du fond du Golfe. Ainsi cette entité empreinte des caractéristiques aux deux autres entités voisines.

Entre deux mers

Toujours navigable comme l'entrée du Golfe, le bassin central découvre pourtant aux basses mers de grandes vasières comme au fond du Golfe.

Reliefs et végétation

Les altitudes sont relativement faibles mais le plus souvent les reliefs sont soulignés par la végétation.

Les anses, de petites mers

Les nombreuses anses sont comme autant de petites mers intérieures. Ce sont tantôt des anses profondes et larges, le plus souvent colonisées par les vasières sur lesquelles divague un mince chenal, des paysages presque fermés aux contours limités qui forment des abris propices à l'installation de zones de mouillage; et ce sont tantôt des étangs arrière littoraux, espaces fermés par un barrage ou un moulin à marée.

Un espace maritime très convoité

Les estrans sont occupés par les tables ostréicoles et les zones de mouillage des bateaux. Les cales de mise à l'eau des bateaux de plaisance, les cales ostréicoles, les écoles de voiles et les plans d'eau navigables sont en partie concentrés dans cette entité.

Des situations urbaines contrastées

Vannes, sur la côte nord, est le grand centre urbain du Golfe: le trajet d'accès à son centre, véritable entrée de ville par la mer, est labyrinthique. Arradon s'est tournée vers l'eau et offre une façade construite sur la mer. Les communes du sud de l'entité sont originellement plus tournées vers la terre, mais les extensions récentes se dirigent de façon continue jusqu'à l'eau.

Rencontre de deux typologies végétales

Les pinèdes du rivage des côtes et des îles rencontrent le système des haies bocagères. Il n'y a généralement pas une grande profondeur de champs visuel: les pinèdes et les cyprès littoraux forment un cordon opaque. Pourtant, des poches agricoles conséquentes se maintiennent en bord d'estran, offrant ainsi des ouvertures visuelles et une grande "profondeur de champs" (à Séné par exemple). Elles sont caractéristiques des paysages du Golfe.

Territoire terrestre**Des façades urbaines sur l'eau**

Au nord de l'entité des centres urbains s'affichent sur l'eau (Arradon, Vannes, et des extensions urbaines récentes). La côte est largement plantée de pinèdes. Certaines d'entre elles sont habitées. Les plantations denses du bord de côte contrastent avec les grandes percées visuelles que permet l'agriculture littorale. Ces espaces de qualité semblent d'une grande fragilité et ont parfois du mal à se maintenir face à la pression urbaine.

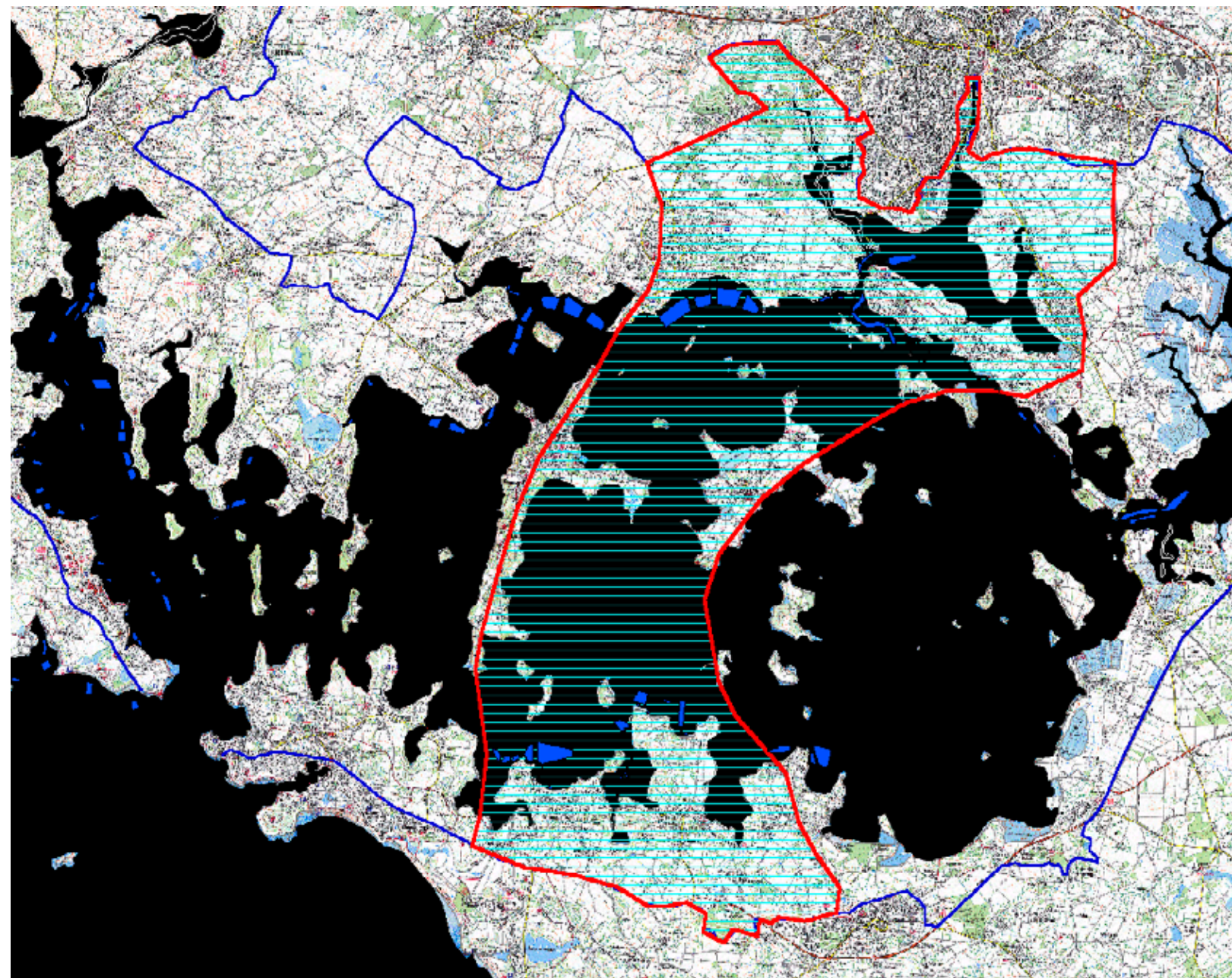
Au sud, la présence humaine se fait plus discrète, par hameaux ou villages en fond d'anses et au milieu d'une végétation plus diffuse, entre landes et pinèdes, l'exception étant les concessions ostréicoles qui, lorsqu'elles sont jointives, occupent en tout sens une grande portion du territoire de l'estran.

Des boisements très présents

Les boisements persistants des pointes sont très présents, le reste du linéaire côtier se partageant entre des landes (souvent en friche) et le bocage agricole qui vient rencontrer la mer. Par exemple, la mer intérieure de Séné ou la côte de Beau-Soleil sur la pointe de Bernon, offrent un paysage de champs venant border la plage.

Des îles cultivées

Si la plupart des îles et îlots se sont enfermés derrière un rideau de Pins (quand elles ne sont pas envahies de conifères), il reste des îles ou des façades d'îles qui sont "ouvertes" grâce au maintien d'une activité agricole. Le maintien de parcelles cultivées (ou entretenues) offre un grand intérêt en terme de paysage. D'autres îlots sont presque totalement en friche (Boëd).



Entité 2 : à marée haute

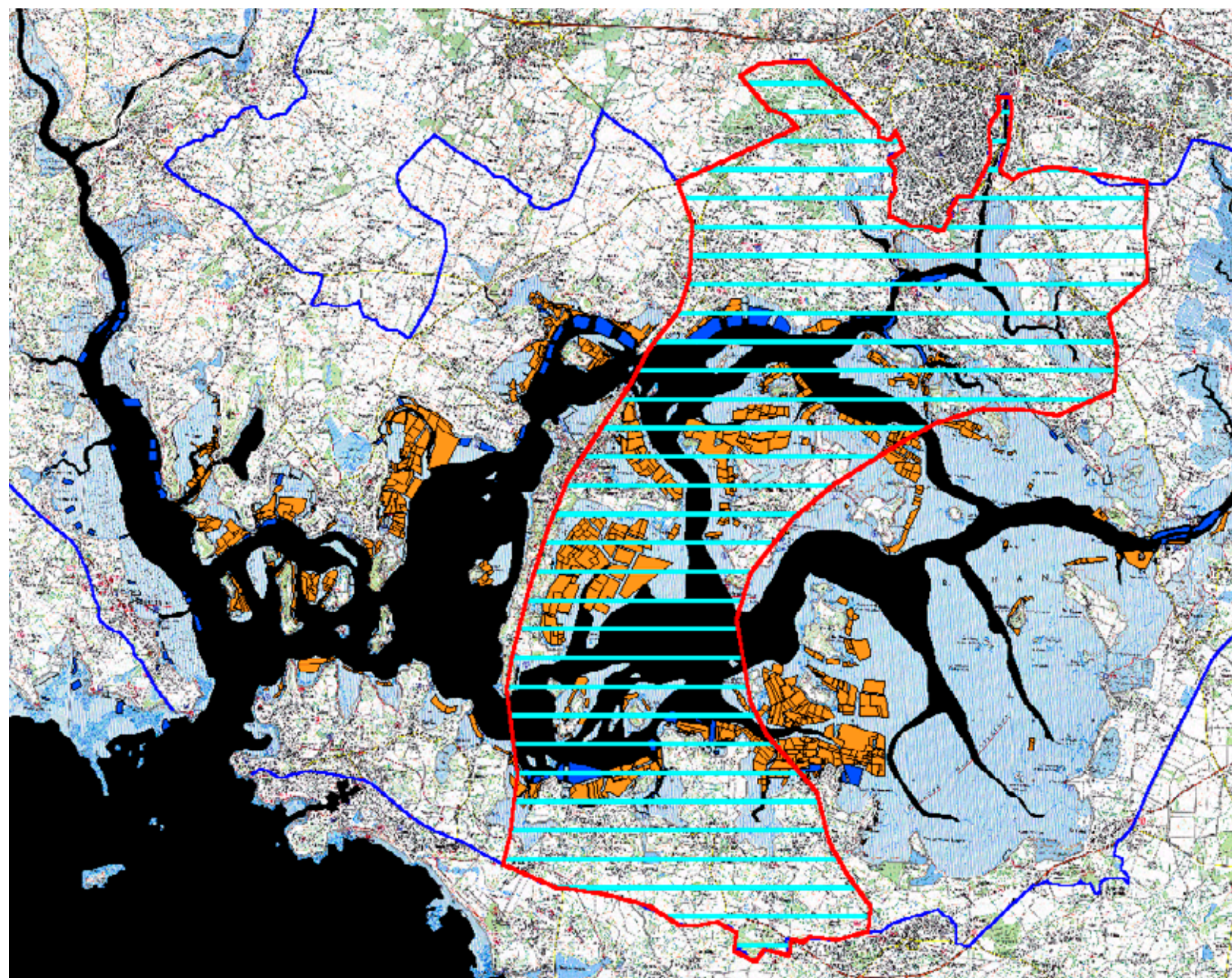
Source: SIG / DDE 56



Moréac: sentier côtier



Pointe de Bernon depuis la plage



Entité 2 : à marée basse

Source: SIG / DDE 56



Pointe de Bréhuidic: bassins de chantier ostréicole



Pointe de Bernon: la culture des huîtres sur tables

Territoire maritime

A marée haute nous avons la perception d'une vaste mer intérieure offrant un grand plan d'eau navigable (il existe d'ailleurs une zone de prise d'eau en vol pour les canadiers...).

Les basses mers découvrent de larges portions de territoire.

Entre les basses et les hautes mer, les courants sont, ici aussi, d'une grande force. Les navigateurs, les travailleurs de la mer, ainsi que les touristes doivent régler leurs activités sur le calendrier de la mer (horomarée).

Vannes est le grand port du Golfe (tant en capacité d'accueil de bateaux que symboliquement), Port Anna, le seul port de pêche. Il y a de nombreuses écoles de voile et de nombreux domaines ostréicoles... c'est dire si l'activité liée à la mer est particulièrement intense dans cette partie du Golfe.

Un estran très fréquenté

C'est à marée basse que l'on réalise combien ces estrans, qui ne sont ni tout à fait la mer, ni tout à fait la terre sont convoités par différentes activités: les parcs (le plus souvent pratiquant la culture sur table) et les zones de mouillage (différents types de mouillages selon la configuration du site) occupent la quasi totalité des estrans de cette entité.

Des vues cadrées

Les routes de la presqu'île sont des impasses qui se terminent en bout de pointes par des cadrages sur les estrans du Golfe.

L'entre-deux: le trait de côte

Côte Nord / côte Sud: une occupation contrastée

Le bassin central se situe à la frontière entre deux typologies de trait de côte : l'entrée du Golfe où la côte est rocheuse, les eaux profondes, et le fond du Golfe où les herbiers des vasières viennent se confondre avec les prairies littorales grâce à une côte au profil très progressif. La côte nord de l'entité possède un rapport à l'eau différent de la côte sud. Le contact avec la mer est le plus souvent construit (exemple: les murs de soutènement de Moréac, Cadouarn...). Le végétal est plus ornemental et les pinèdes plus prégnantes. Il existe un rapport frontal direct entre les dernières maisons et l'estran. On ressent d'avantage ici la volonté de l'homme de marquer net l'emprise de la mer sur la terre.

La côte sud est encore rocheuse, mais les altitudes basses sensiblement quand on se dirige vers l'est. Les pinèdes et les haies de Cyprès sont encore présentes, mais les landes et l'aspect général des côtes semble plus "sauvage" (urbanisation moins importante).

Les zooms proposés

Nous avons sélectionné deux sites d'études:
 - la baie du Lindin et la pointe de l'Ours (p 45-48),
 - Port-Anna et l'entrée de Vannes par la mer (p 49-52).



Carte postale: au sud du Golfe, les maisons de Kerollet



Carte postale: les mouillages devant Conleau

Perceptions

"Au fond de la baie du Lindin, sur la digue de l'ancien moulin à marée, avec dans mon dos, le zigzag de la retenue mais gagnée par la toison des marais, j'éprouve l'illusion de me trouver, parce que les deux pointes de sortie de là semblent se rejoindre, devant une mer intérieure et fermée. Une mer vert prune sur le vert jaune des champs et haies environnants et le vert gris du ciel".

Franc Mallet, Le Golfe du Morbihan ou les îles enchantées

La baie du Lindin n'est presque pas visible en mer depuis le Golfe. La pointe de Bréhuidic et la pointe de l'Ours, toutes deux boisées et ostréicoles, ferment presque en totalité un bras de mer.

La façade boisée ne traduit pas l'activité agricole de la pointe. C'est un ensemble de pièces boisées qui donnent l'illusion d'un front continu, un cordon de conifères devant une trame bocagère ancienne.

Dans ce monde presque fermé, la notion de co-visibilité est plus importante que partout ailleurs: depuis l'eau, la vue embrasse 360°.

Les pinèdes "maritimes" de la pointe de Bréhuidic et de la pointe de l'Ours contrastent avec le front boisé du fond de la baie du Lindin. Cet écran de feuillus met en scène le moulin à marée...ainsi que des maisons qui tendent à gagner par endroits l'espace du fond de la baie.

L'extension urbaine linéaire le long de la route touristique du Golfe nous fait perdre le rapport mer-village qui existait. Cette perte de repères est dû au continuum bâti qui tend à banaliser le paysage des fonds d'anses en même temps qu'il interrompt les échanges écologiques entre les étangs arrières littoraux et la mer.



Le fond de la baie du Lindin

Dynamiques d'évolution

Réseau viaire

La hiérarchisation du réseau routier a entraîné la disparition de nombreux chemins ruraux.

d'après cartes 1944 et 1997

Urbanisation

L'extension de l'habitat s'effectue depuis une période récente de façon linéaire le long de la route qui traverse les anses et les pointes. Il devient difficile lire les frontières entre villages dans ce continuum de maisons.

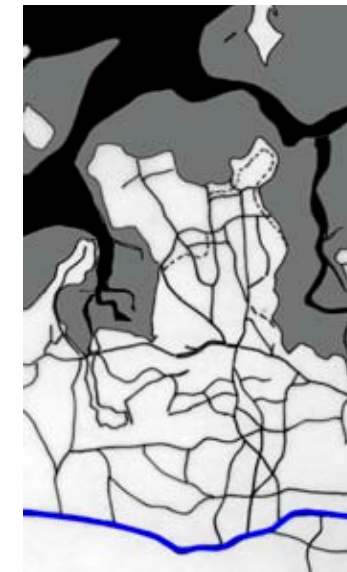
d'après cartes 1944, 1972 et 1997

Landes et bois

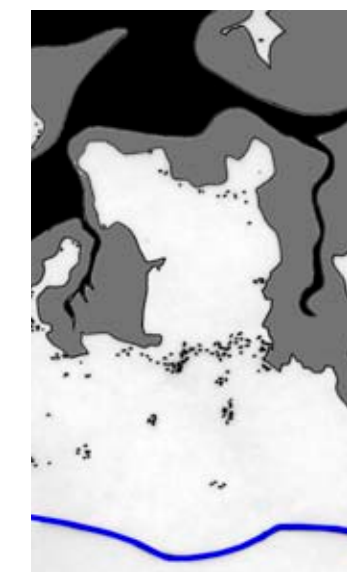
On constate une progression de la lande et des boisements due à l'abandon par les agriculteurs de parcelles de bout de pointe aujourd'hui occupées par du camping. Les parcelles de pins sur le front littoral des pointes donnent l'aspect d'une façade boisée.

d'après cartes 1944, 1972 et 1997

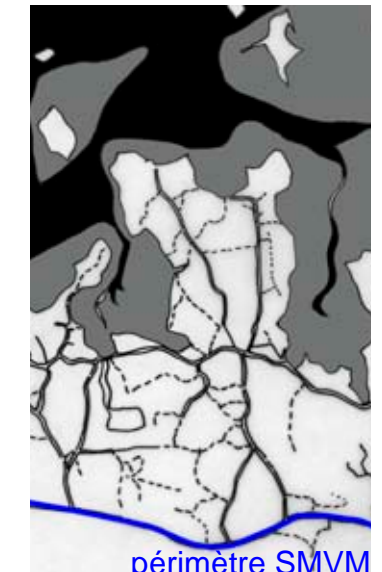
1944



1972



1997



périmètre SMVM

périmètre SMVM

périmètre SMVM

Dynamiques d'évolution - enjeux

Des parcelles en mutation

Entre 1953 et aujourd'hui, la pointe de l'Ours a connu une lente modification de sa façade maritime. La structure et le caractère agricole de la pointe n'ont pas fondamentalement changés mais c'est la façade maritime qui a connu la plus grande mutation. En effet, la mutation des étroites parcelles de bout de pointes en parcelles à camper a modifié son image.

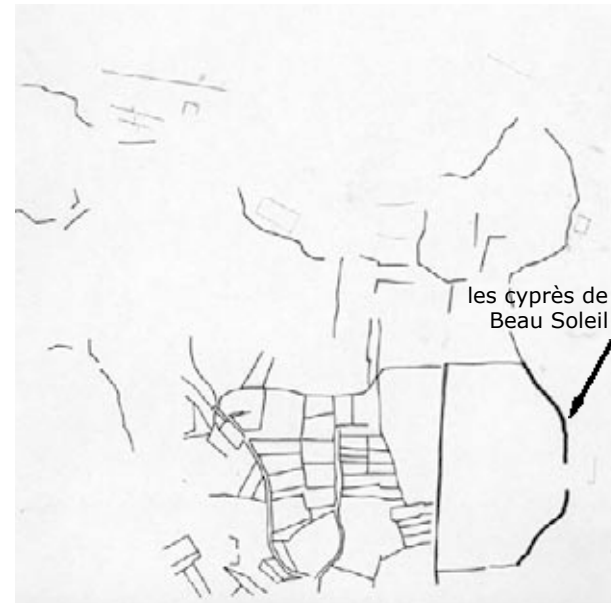
L'un après l'autre, les secteurs passés aux mains de vacanciers se sont boisés, modifiant profondément la perception que l'on en a depuis la mer.

Aujourd'hui, la fermeture du paysage se poursuit sur certains promontoires de la pointe qui n'ont pas trouvés d'affectation précise.

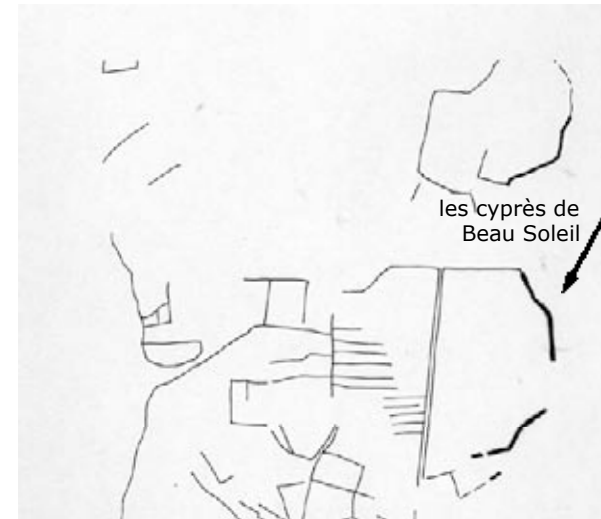
La fermeture des paysages

L'enjeu est celui de la sauvegarde des espaces ouverts sur le Golfe, et plus particulièrement des promontoires qui offrent des vues pittoresques ou intéressantes sur la mer.

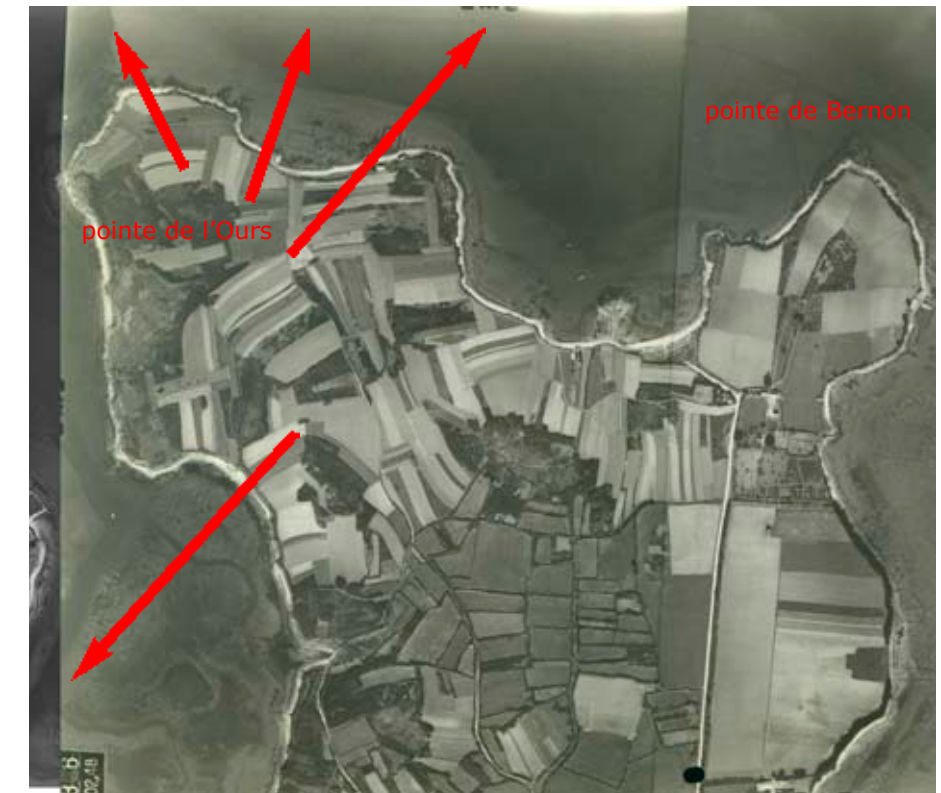
Si le bocage a connu des modifications notables entre 1953 et 1997, les grandes structures sont conservées (haies, murets de pierres, formes végétales...):



1953 : Trame bocagère

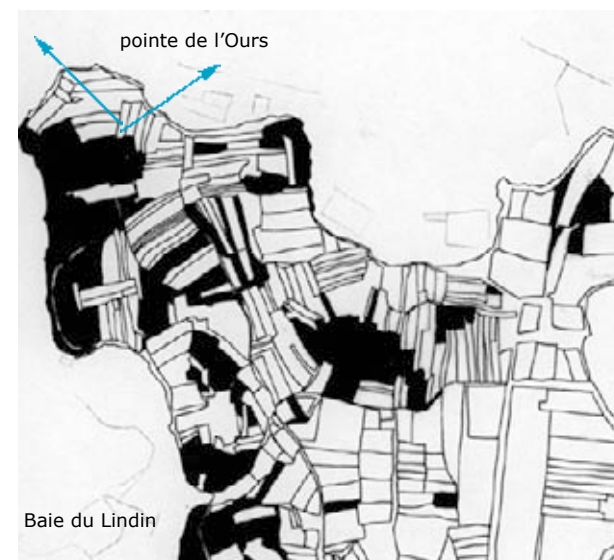


2000: Trame bocagère



1953: Pointe de l'Ours/pointe de Bernon
L'agriculture sur les reliefs de la pointe de l'Ours est "ouverte" sur la mer et la baie du Lindin

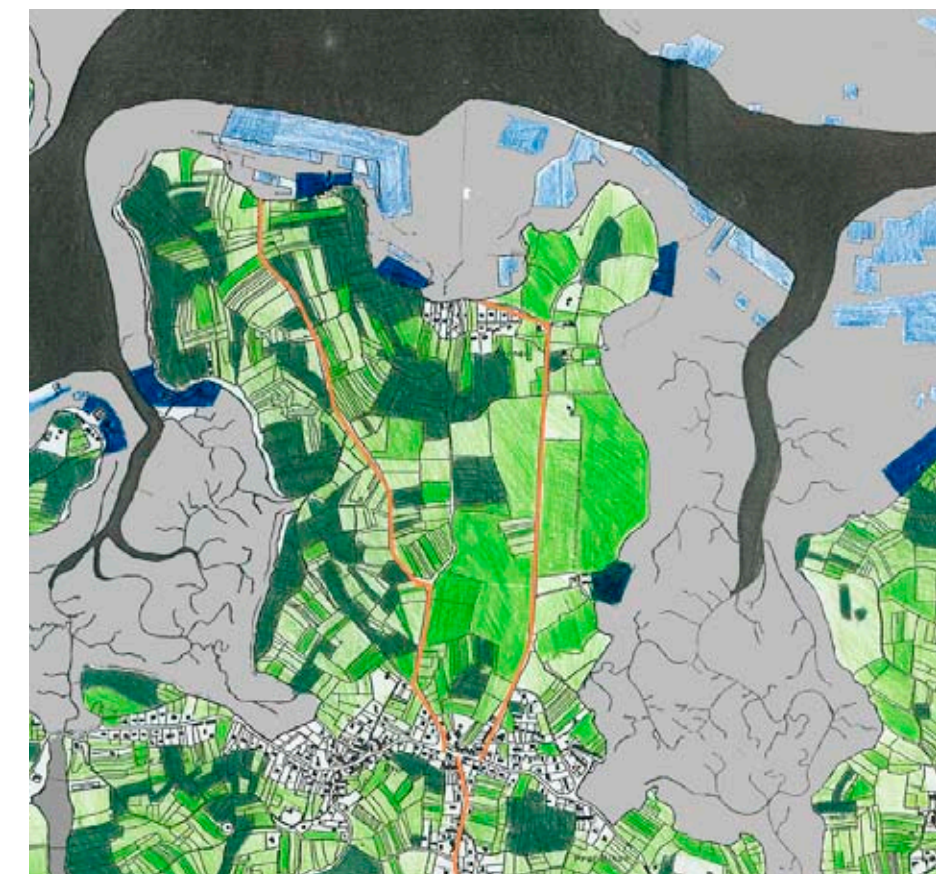
Sur les marges de la pointe de l'Ours, parcelles après parcelles, les landes et bois ont proliférés au rythme du départ des agriculteurs de la côte. Le changement de vocation des terres de la pointe a modifié tout le paysage de celle-ci:



1953: Landes et bois



2000: Landes et bois



2000: aujourd'hui ces ouvertures sur la mer se ferment à mesure que les parcelles agricoles changent de vocation. Qui maintenant peut tenir les espaces ouverts?

Camping et végétation

La pointe de l'Ours a une vocation principalement agricole et ostréicole. Les chantiers occupent le bout des impasses. Cette pointe est très faiblement urbanisée. La côte rocheuse de la pointe de l'Ours surplombe les estrans du Golfe et de la baie du Lindin.

Les promontoires de la pointe de l'Ours sont occupés par des parcelles à camper. Leur organisation s'est développée de manière quasi confidentielle depuis plus d'une décennie. Ces parcelles à camper se concentrent sur le bout de la pointe, mais déjà sur la route du Scuze, en quittant Brillac, on peut voir des ensembles de caravanes "prises" dans le maillage bocager existant.

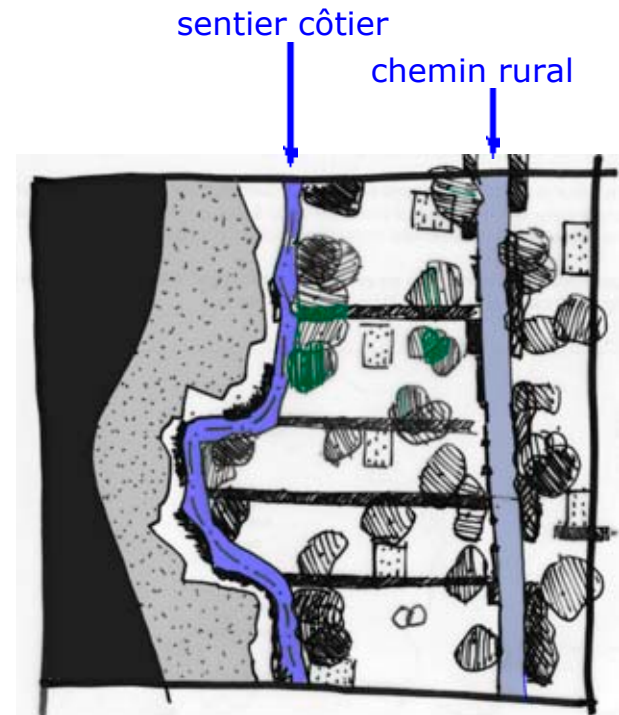
Les parcelles ont été achetées une à une aux agriculteurs par des particuliers.

L'appropriation par les familles des parcelles à camper s'est traduite par de nombreuses plantations d'essences très diverses pour tenter de cadrer leur propriété d'une part, et pour se protéger des vents d'autre part.

Les terrains étant non constructibles (le camping y est non autorisé selon la loi littoral), les habitants saisonniers ont seulement pu clore leurs parcelles de portails et de haies.

En hivers ces parcelles deviennent une succession de jardins surplombant la mer.

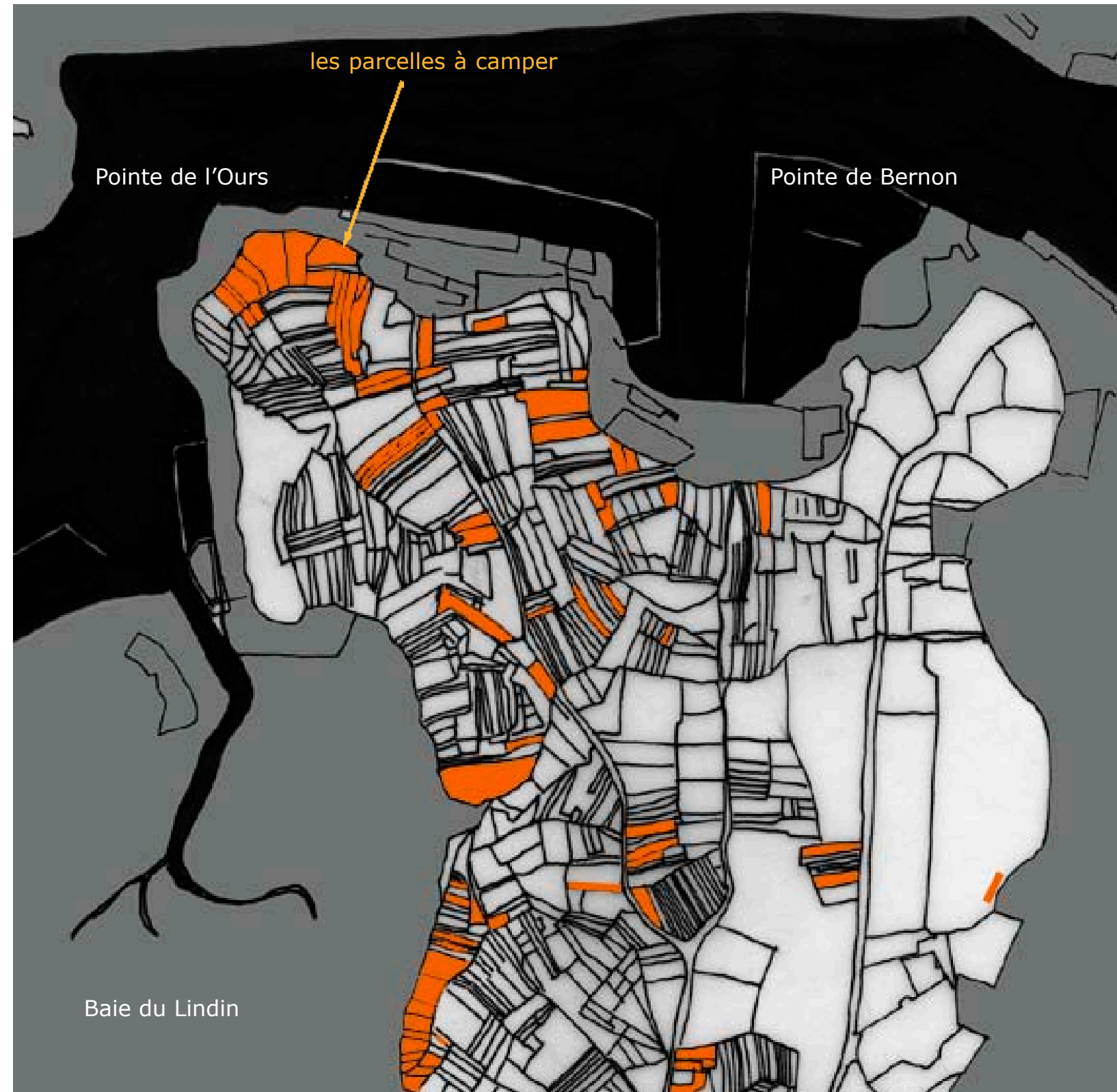
La création cet été (2002) du sentier côtier sur la pointe de l'Ours a empiété sur les parcelles privées, désenclavant partiellement la pointe.



Principe schématique d'implantation des parcelles à camper sur la pointe de l'Ours

Enjeux

Quel devenir pour le territoire des parcelles à camper si les campeurs, à terme, doivent quitter la place? Qui va gérer ces espaces? Que vont devenir ces parcelles que l'agriculteur ne voudront pas reprendre? Comment éviter le retour à la friche comme sur certains secteurs de la pointe où le paysage est en train de se fermer (des promontoires de la pointe de l'Ours en arrivant sur Le Scuze et Bernon, on n'apercevra bientôt plus la mer...)?



Répartition des parcelles de camping - pointe de l'Ours



Le Scuze, Pointe de Bernon: caravanes en lisière de champs



Caravanes dans le bocage agricole



Pointe de Bernon: caravane en cours de décomposition...



Systèmes de haies: des parcelles-jardins

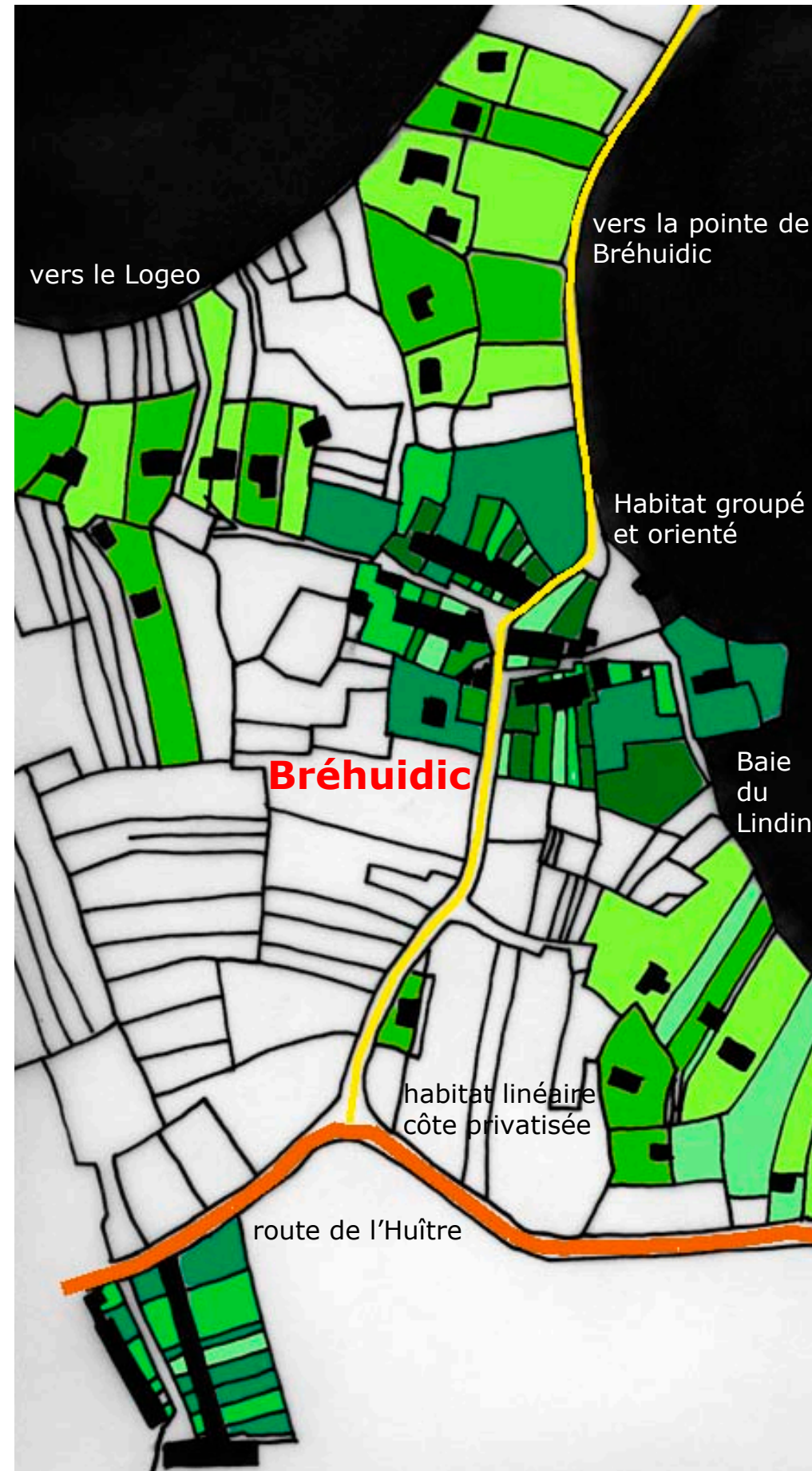
Habitat traditionnel

Bréhuidic se situant dans la baie presque fermée du Lindin, le village est visible depuis la pointe de l'Ours comme depuis le fond de la baie du Lindin à Brillac.

La perception que nous en avons est celle d'un village compact, aux maisons regroupées ou collées, orientées par rapport aux vents, à la vue... L'ensemble des maisons qui composent ce hameau semble "pris" dans un boisement de pins et descend jusqu'à l'eau.

Le réseau de routes, à l'image du réseau viarie de la presqu'île, est un système d'impasses qui arrivent droit sur l'estran et la mer. Ces arrivées sur l'eau donnent des cadrages visuels sur l'estran, à travers la végétation ou à travers des murs de pierre.

Le hameau est constitué d'une succession de maisons et de jardins imbriqués dans la pente. Certaines maisons plus récentes respectent le même principe d'installation sur la pente et ont conservé les typologies qui fondent le caractère du hameau.



Cartes postales de Bréhuidic : le village est perçu comme un village typique du Golfe



Le hameau de Bréhuidic adossé aux boisements



Le cœur du hameau de Bréhuidic



Bréhuidic depuis la pointe de l'Ours



Vue cadrée sur l'estran depuis le hameau de Bréhuidic



Bréhuidic depuis la pointe de l'Ours



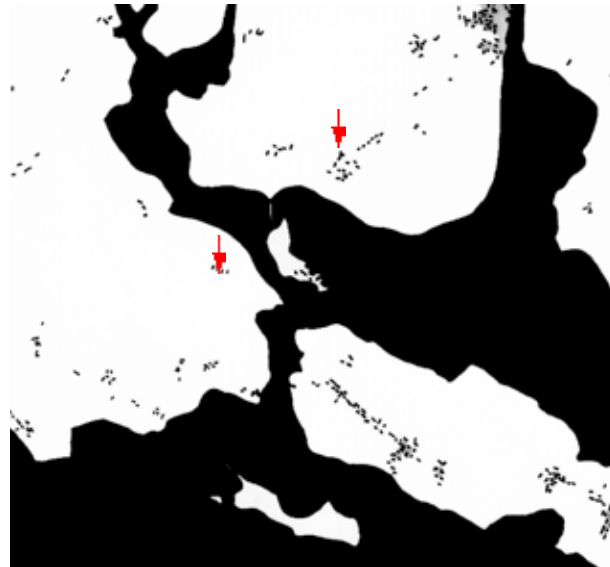
Le bâti et les jardins sont orientés



Bréhuidic depuis la pointe de l'Ours



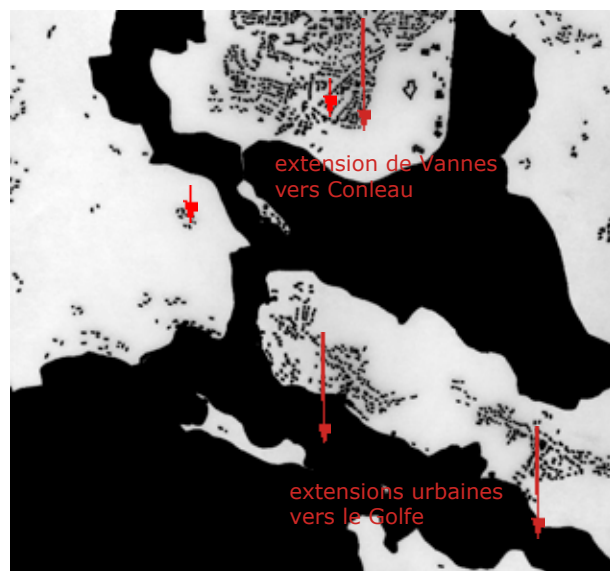
Vue sur la pointe boisée de la presqu'île de Bréhuidic



Carte de 1933



Carte de 1972



Carte de 1997

Perceptions

Si Vannes est la ville-porte du Golfe pour les automobilistes et la plupart des voyageurs (train...), il n'en est pas de même pour les navigateurs et les plaisanciers. Vannes est un port situé au fond du Golfe dans une mer intérieure, au bout d'une rivière et "caché" par un ensemble d'îles. Qui plus est, l'accès au port dépend des marées.

Le goulet formé par la pointe de Port Anna et celle de Moréac - Conleau, marque une porte d'entrée vers la mer intérieure de Séné, et vers Vannes centre.

Dynamiques d'évolution

Les trois côtes qui constituent cette porte d'entrée vers Vannes ont connu des développements bien différents.

La côte de Moréac a connu peu de transformations: la vocation agricole du secteur perdure (il reste même quelques parcelles de vergers, vestiges intéressants qui étaient très présents dans le Golfe jusque dans les années 50-60). Les grandes demeures du bord de l'eau ont permis de conserver ce paysage.

La pointe de Port Anna a connu, elle, un développement urbain croissant et continu sur la côte tournée vers le Golfe. Port Anna est aujourd'hui le seul port de pêche du Golfe, "l'unique port de mer" selon Franc Mallet. La côte tournée vers Séné conserve aussi sa vocation agricole et offre, avec celle de Séné, une continuité agricole en bord d'estran, un paysage identitaire de ce bassin avant d'affronter les quais de Vannes. Dans Port Anna, certaines parcelles agricoles demeurent aux lisières ou dans le village. Les ouvertures qu'elles procurent sont précieuses pour le village et son rapport avec la mer.

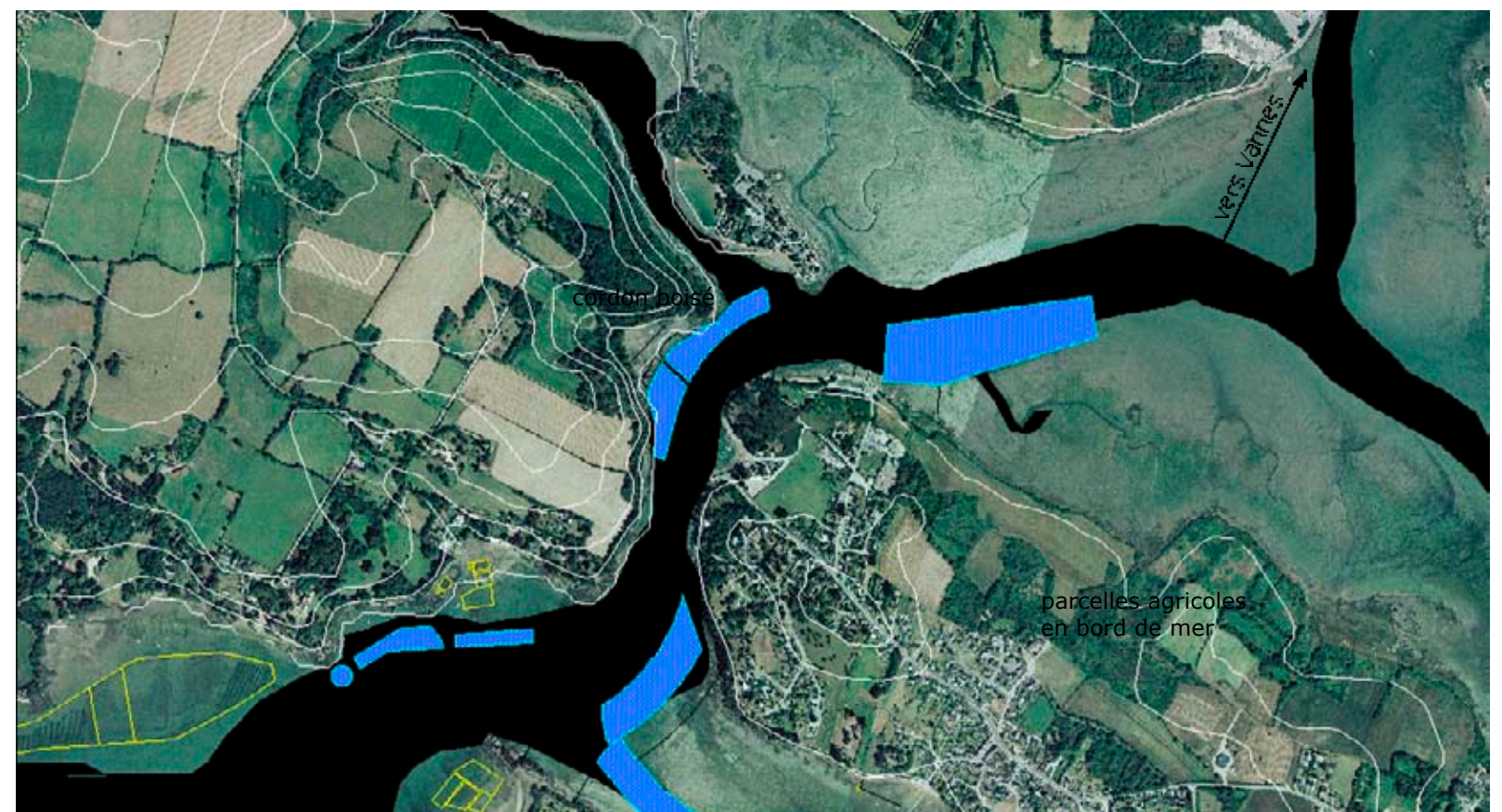
C'est la cote nord qui a subi les plus grands changements. L'extension urbaine de Vannes s'est faite en direction de Conleau et de la pointe des Emigrés qui semble être devenue aujourd'hui le bout de la ville de Vannes, on pourrait presque dire son "parc sur la mer".

Enjeux

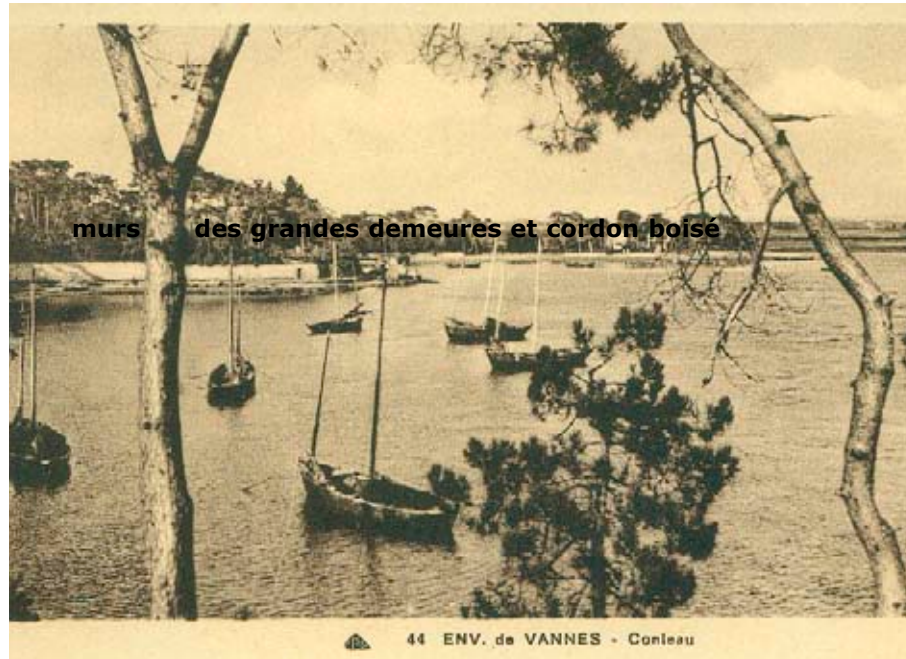
- Conservation du caractère des façades littorales :
- préservation et renouvellement des pinèdes sur les reliefs de l'entrée dans cette mer intérieure,
 - conservation de la vocation agricole en bord d'estran pour le côté nord de la presqu'île de Port Anna et pour l'ensemble de la mer intérieure de Vannes-Séné,
 - gestion des alignements ou arbres remarquables littoraux.



1953



2000



Conleau: vue sur les murs et le boisement de Moréac au travers de quelques pins... le paysage du goulet formé par Port Anna et Moréac n'a pas changé de configuration



Moréac: vue sur le Golfe à travers des reliques de vergers



Depuis le sentier côtier, vue sur Bellevue



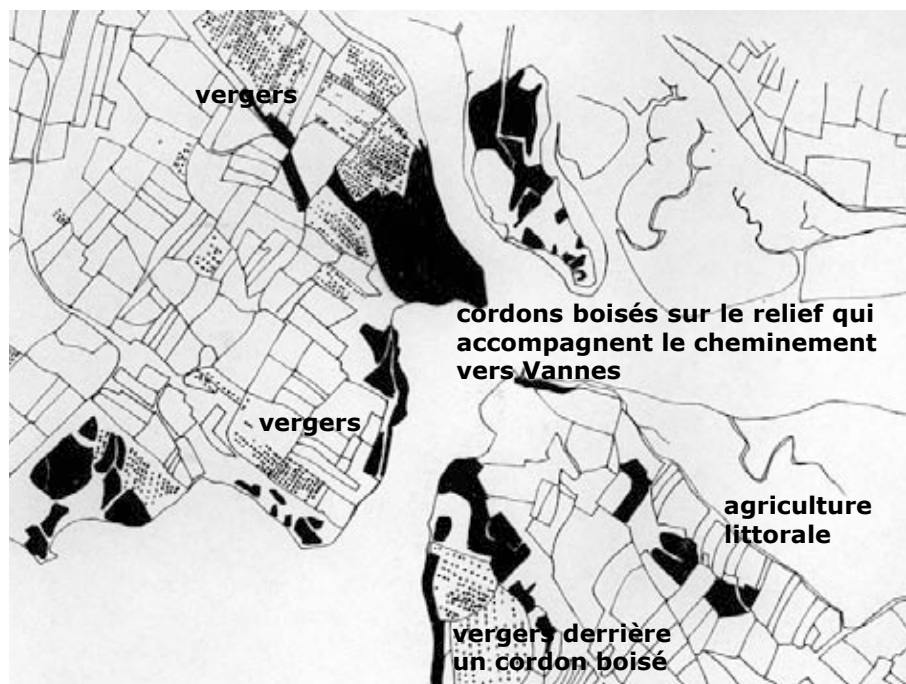
Port-Anna, unique port de pêche du Golfe, entre les pinèdes



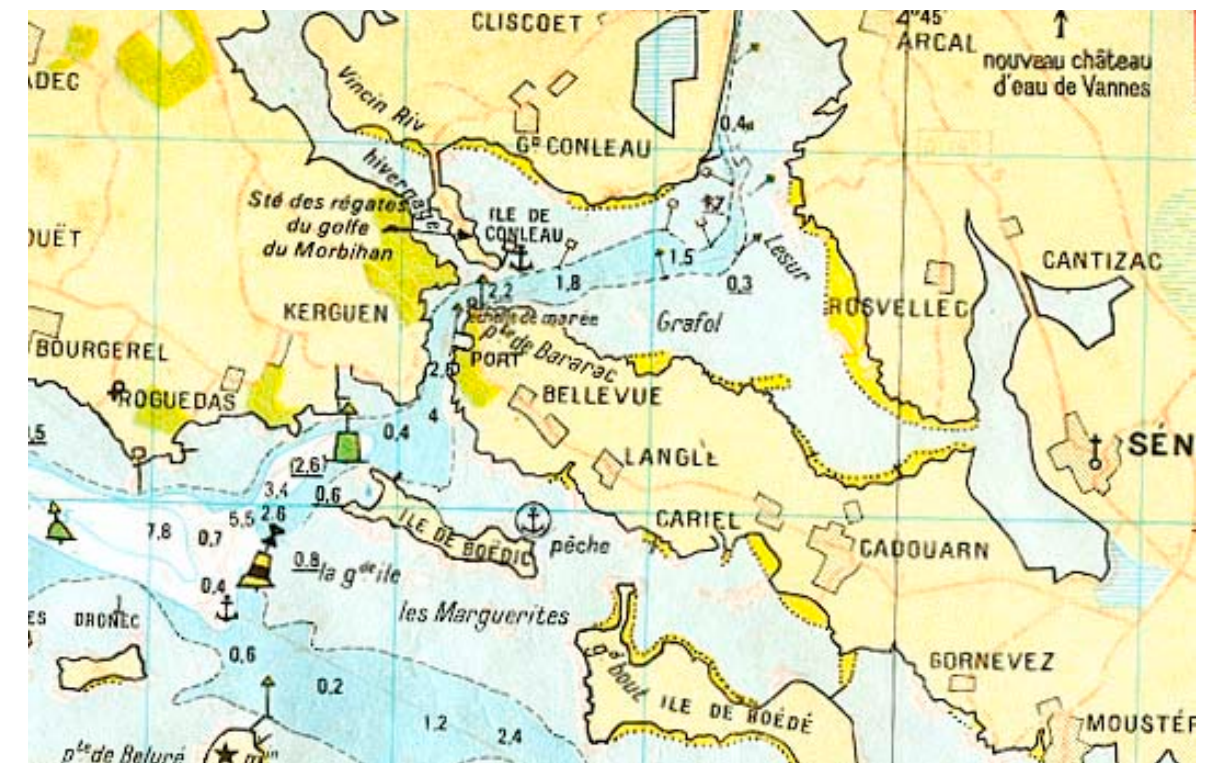
Arrivée sur le port: les parcelles agricoles en périphérie du village permettent des vues sur le Golfe



Cette vue oblique met en relief l'importance du cordon boisé, cette séquence contraste avec l'ouverture qui suit sur la petite mer intérieure de Séné-Conleau



D'après la photo aérienne de 1953: les principaux boisements qui caractérisent l'entrée vers Conleau et le port de Vannes sont déjà en place. On note la présence de nombreux vergers littoraux.



Extrait du "Pilote côtier": les boisements y sont repérés comme autant d'informations pour le navigateur

Vannes... Entrée de ville par l'eau.....

Le trajet par la mer jusque Vannes est le trajet le plus usité du Golfe (nombreux plaisanciers, vedettes...).

Depuis la mer une succession de façades aux caractères différents se succèdent: les boisements de Port Anna et de Moréac, la façade habitée de Conleau, les parcelles agricoles de Séné, puis en direction de Vannes, la zone d'activité qui suit la pointe des emigrés jusqu'au port de Vannes et ses franges urbaines.

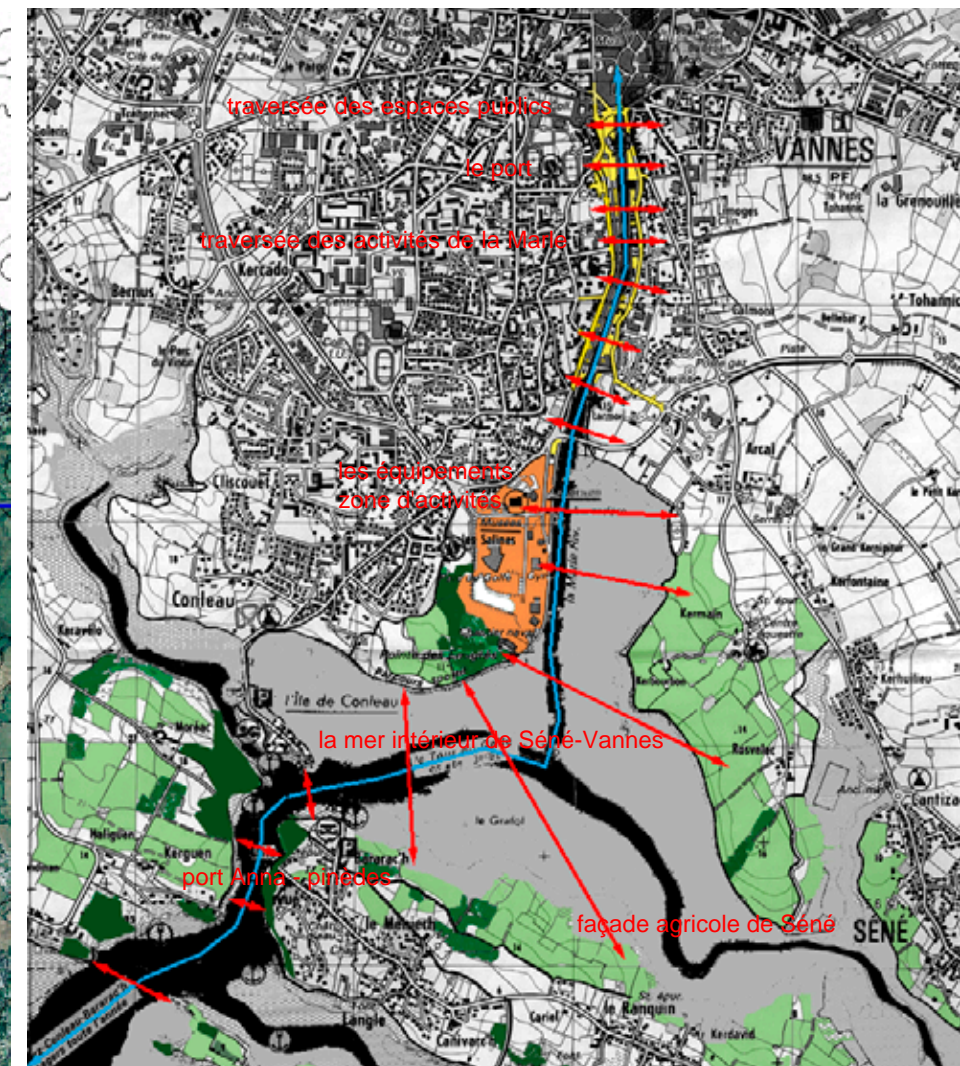
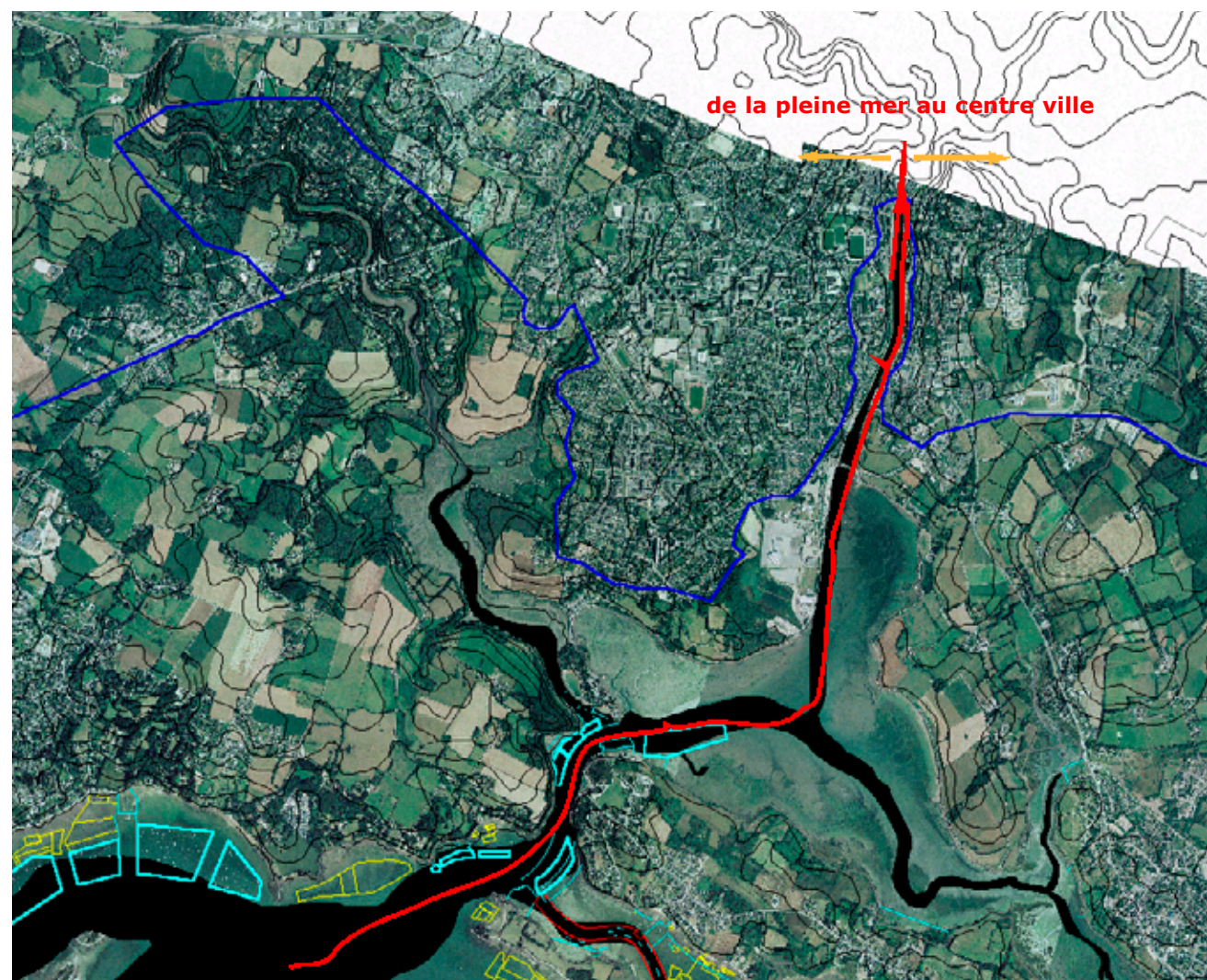
Ce trajet, qui se fait de façon relativement lente, présente une succession de séquences, depuis les "grands paysages" du Golfe, jusqu'à la rivière de la Marle, puis nous fait entrer dans l'intimité des quais de la ville, avec une confrontation directe avec les espaces publics de Vannes.

Les usages qui s'étaient installés le des quais ont changés, transformant l'image de l'entrée de ville par voie navigable, une vision au coup par coup, au gré des opportunités foncières et des projets, a façonnée les rives de la Marle. La déstructuration et le changement de vocation de ces sites n'ont pas permis d'avoir une vision globale de ce trajet alors qu'il s'agit de l'entrée de ville par le Golfe.

Enjeux: la valorisation de l'entrée..... de Vannes par l'eau.....

C'est la cohérence du trajet de la pleine mer à Vannes centre qu'il convient de prendre en compte. L'enjeu est celui de la confrontation entre la rivière, les espaces publics et les activités de Vannes, les transitions entre pleine mer, campagne et centre ville.

Ces sites devraient faire l'objet d'un grand projet fédérant les différentes logiques et les nouveaux usages que l'on souhaite voir se développer à l'approche du centre ville.



Vannes, un port au fond d'une mer intérieure, au fond d'une rivière... statut ambiguë d'un port presque caché ou difficilement accessible pour ceux qui n'auraient pas une certaine maîtrise de la voile. Ce trajet d'accès à la ville est depuis longtemps sujet de représentations picturales (voir exemples ci-contre).

Lors de ce trajet jusqu'en ville, différentes séquences se succèdent allant de la pleine mer à la campagne jusqu'au centre ville, en passant par un plan d'eau calme comme un lac. L'arrivée sur Vannes dans l'étroite rivière nous met progressivement en situation urbaine. La mer du Golfe devient peu à peu comme un canal en ville qui dialogue directement avec les rues, les immeubles, les activités de la ville et tout l'espace public en général.

“Départ cette fois de Vannes, à la sortie de la ligne droite en apparence mais en réalité légèrement coudée du port, entre des marronniers et érables, une allée couverte d'eau vers la flèche de Saint-Pierre et le dôme de Saint-Patern un peu à droite, depuis l'embarcadère du quai des Emigrés. Croix de calvaire et chapelle gothique d'un côté, espace presque rectangulaire d'eau et de vase de l'autre. Nous sommes à marée basse. Mais la vase, non moins de la mer. Coup de sirène de la vedette Er Lannic, une réduction de paquebot.

Le chenal de la Marle, la rivière de Vannes, sinue à méandres puis tourne franchement à droite en direction de l'île basse de Conleau, un triangle de pins en avant de rives boisées, presque impénétrables.

L'obscurité ou les ténèbres de la forêt du Petit Poucet en fond mais en prolongement du quai des émigrés à chênes épars sous une souple ondulation de collines toujours vierge malgré les immeubles au-delà pendant qu'à l'opposé des prés montent doucement vers des lignes de boqueteaux et le clocher tronqué de Séné.

Un plan d'eau majestueux, quasiment un lac.

Le losange de Conleau à chalets en briques de la fin du dix-neuvième et toujours l'air un peu apeuré de la recherche du plaisir des stations balnéaires prises en fraude contre la dureté de la vie avec derrière, entre les lignes de crêtes qui semblent se rejoindre, le zigzag vers le néant ou le noir de la rivière du Vincin. Pas d'issue à première vue. Il va falloir se résoudre à affronter tout de suite l'au-delà. Heureusement, au dernier moment, sur la gauche, se découvre la chicane du goulet de Conleau, un coup de sabre et temps à travers le refermement de l'horizon. Nous tournons à angle droit entre les falaises qui, sitôt deux anses opposées, l'une à chalutiers bleus ou rouges, Port Anna et l'autre à bateaux de plaisance blancs, mais déjà Conleau n'était qu'un vol de mouettes, et plusieurs coques en train de pourrir, le cimetière de Moréac, s'éboulent par endroit en blocs de granit antédiluvien. Un jeu d'osselets géant. Salut à l'unique maison rose en bas sur une sorte de quai parallèle. Maison de vacances à toit à la Mansard, je l'ai toujours connue fermée et elle l'est à ma grande satisfaction, comme si le temps ne passait pas, encore.

Devant le royaume oublié de l'île de Boëdic. A chapelle et châtelet, à tout jamais hors du siècle. Puis, mais je m'y prépare, le choc du Golfe.

A nouveau un espace libre, l'air du large ou du ciel, le salé du varech, mais surtout, derechef, le déroulement de la Marle, une simple préparation, entre le rivage proche à châteaux du dix-neuvième, villas de nababs et même église néogothique à Penboc'h sur le Golfe et en face, juste émergé des sables, le clochers d'Arz, ...”

F. Mallet, *le Golfe du Morbihan ou les îles enchantées*



Vue du port depuis la Rabine (carte postale ancienne)



Vue de la ville depuis le port (carte postale ancienne)



Panorama du port (carte postale ancienne)



Sur le vaste plan d'eau, la côte boisée de Roguédas



Les pinèdes des pointes sur les reliefs



Vers le pont-porte de Vannes, le départ des vedettes. Derrière l'alignement d'arbres, les grands équipements de Vannes



Les premiers pontons



Les murs de propriétés, promenade en quais de pierres et cordon littoral boisé



Port Anna, le seul port de pêche du Golfe, petite anse abritée dans le resserrement des côtes de Bellevue et Kerguen



Premier contact avec les immeubles et les espaces publics urbains



Les quais à fleur d'eau



Bellevue et la maison rose: elle est à la fois un amer célèbre et marque une sorte de porte vers Vannes



Puis la grande ouverture sur le plan d'eau de Séné et la façade agricole en bord d'estran



Les activités s'affichent sur le "canal"



Centre ville: les quais-parkings, le bout du port

Caractéristiques globales

“Là, tout n’est que marais, envasement, littoraux bas imprécis et changeant...”

Franc Mallet, le Golfe du Morbihan ou les îles enchantées

Les extrémités Nord et Sud de l’île d’Arz délimitent l’entité de fond du Golfe, entité ne présentant qu’une seule côte, où les courants affaiblis ne peuvent empêcher l’envasement sédimentaire. Les vastes étendues découvertes à marée basse sont formées de vase très fine sur plusieurs mètres d’épaisseur, recouverte d’herbiers de zostères (slikke). Les chenaux sont environ deux fois moins profonds que dans les deux premières entités.

Une découpe originelle simplifiée

Les découpes originelles de la côte (anses) ont été mises à profit pour créer des marais salants ou des systèmes de moulins comme par exemple l’ancienne minoterie de Ludré. Ces anciens marais abandonnés ou reconvertis donnent un caractère végétal assez sauvage.

Autre exemple, la presqu’île de Truscat apparaît isolée sur les cartes anciennes. Elle est aujourd’hui intégrée au continent suite à des processus volontaires d’endiguement et d’envasement.

L’imbrication terre-mer a donc été simplifiée par des constructions humaines successives et, globalement, depuis la mer, la côte se lit de manière continue et homogène, même les îles se confondent parfois avec le rivage.

Les ouvertures visuelles vers la mer sont très larges, le champ visuel très profond.

Des points de passage oubliés

Au moins jusqu’à la seconde guerre mondiale, le territoire de Saint-Armel était traversé par des milliers de Rhuysiens les jours de foire ou de marché à Vannes qui abrégeaient leur trajet vers la ville en franchissant le bras de mer au point de passage vers Montsarrac (lieu dit “Le Passage”). Aujourd’hui, le passage n’est plus possible qu’en été.

Territoire terrestre

Une topographie très plane

Avec 6 à 10m maximum d’altitude moyenne, c’est un sentiment de platitude générale qui se dégage de cette entité.

Une végétation mêlant feuillus et persistants

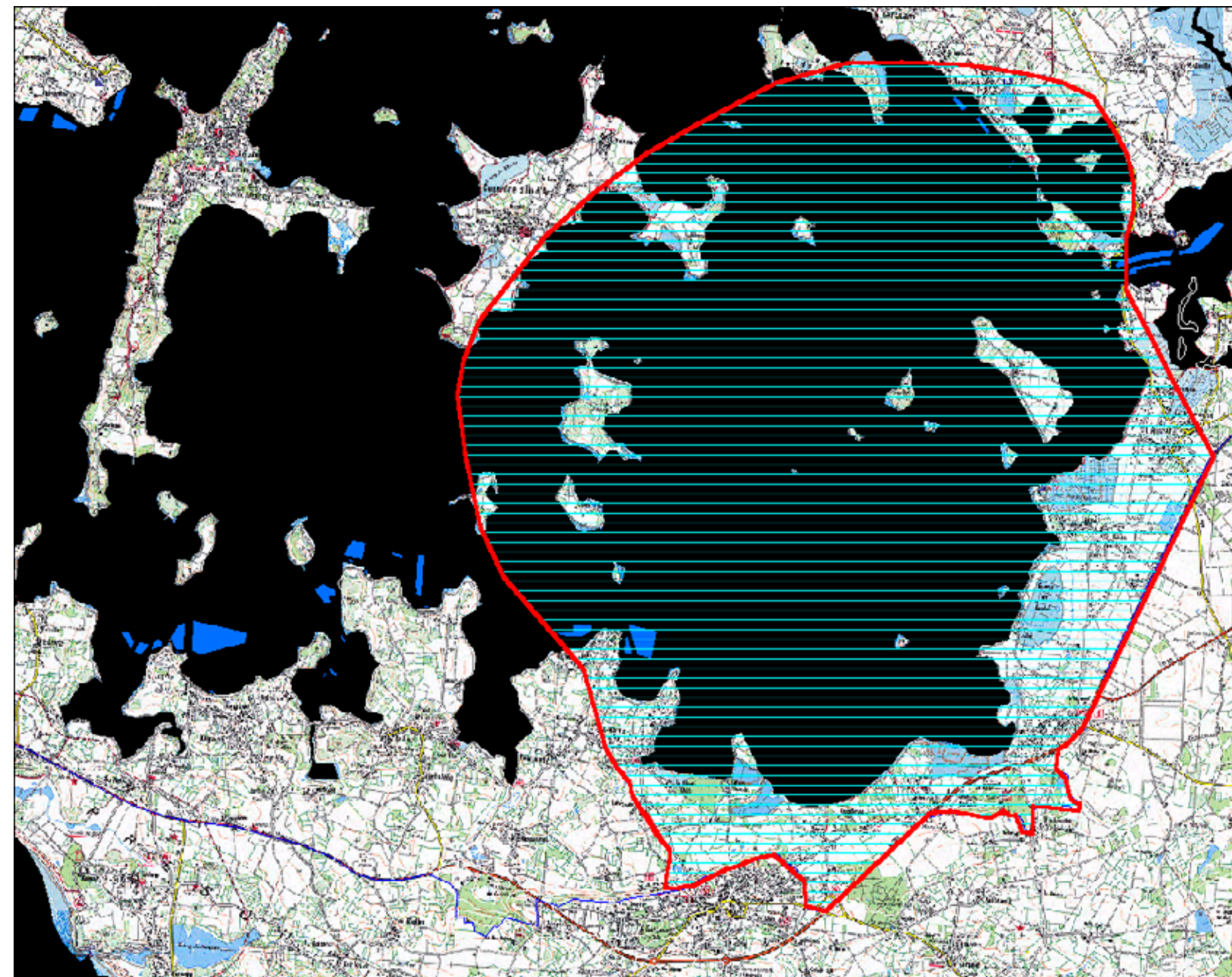
La dominante de boisements de feuillus est soit liée aux boisements des châteaux, soit liée aux haies bocagères qui subsistent. Le champ visuel depuis la mer est donc rapidement réduit par les écrans boisés (le périmètre SMVM est par conséquent assez proche du rivage). La végétation persistante est constituée des essences habituelles du Golfe (cyprés, pins maritimes...) auxquelles se rajoute le chêne vert largement répandu sur la presqu’île de Rhuys où il est spontané.

La correspondance des végétations sur la terre et sur les îles produit un fondu enchaîné plus facilement que sur d’autres entités où la végétation des îles est nettement plus différenciée: ici, les îles se confondent avec le rivage.

Urbanisation

L’urbanisation est surtout concentrée autour des bourgs existants mais elle a aussi tendance à se développer fortement sur le rivage. Malgré tout, les bourgs restent assez bien identifiables, les coupures d’urbanisation étant naturellement réalisées par les anciens marais salants.

Globalement, les noyaux villageois anciens sont perçus depuis la mer au second plan, au milieu d’une épaisseur végétale qui produit une certaine harmonie entre le bâti et le végétal.



Entité 3 : à marée haute

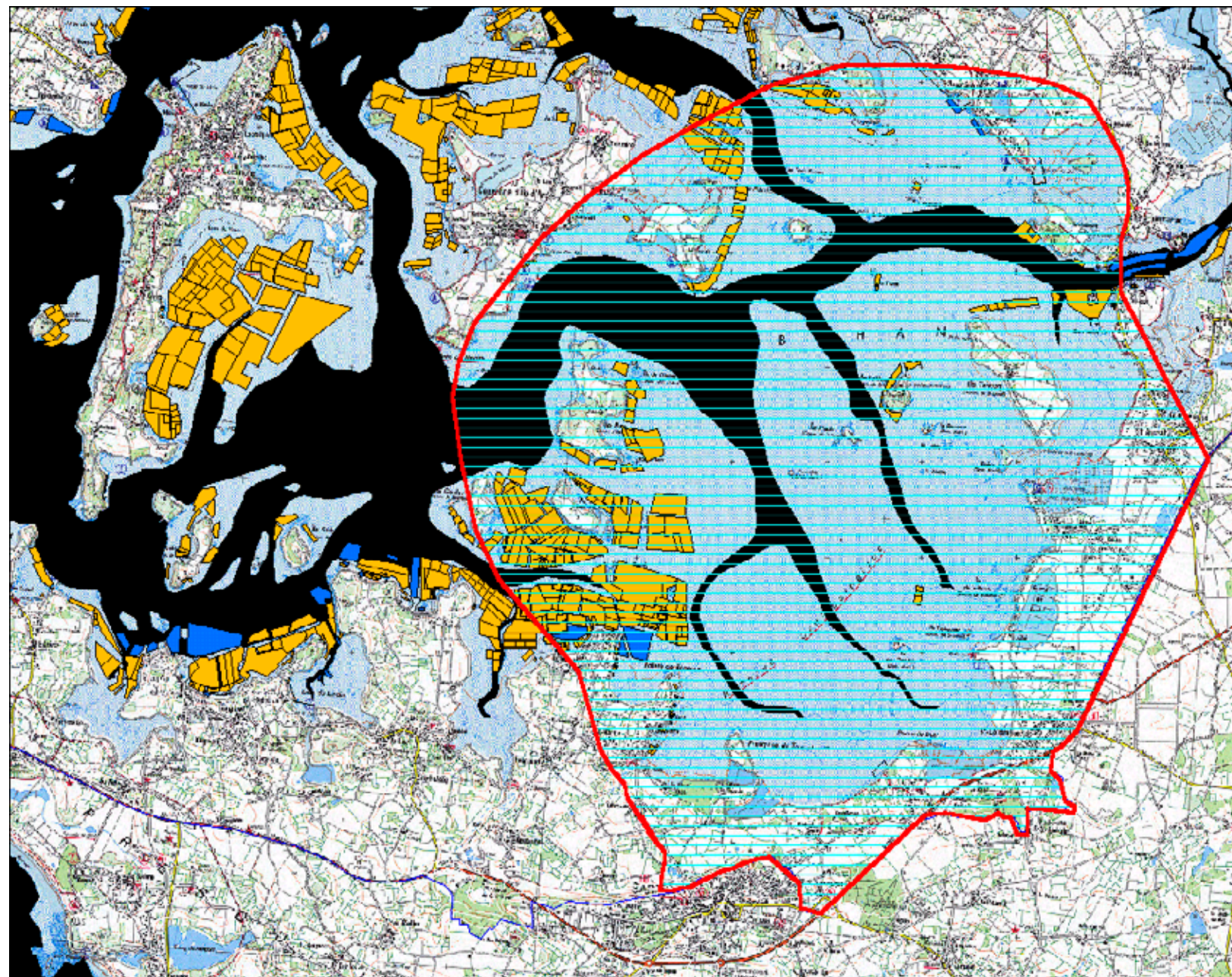
Source: SIG / DDE 56



Chantier ostréicole au Passage à Saint-Armel



Les anciens marais salants du Hézo



Entité 3 : à marée basse

Source: SIG / DDE 56

Territoire maritime

Les grandes vasières

C'est ici la plus grande amplitude de découverte de tout le Golfe (slikke et shorre) qui renforce, à marée basse, le sentiment de nature sauvage déjà donné par les anciens marais salants et l'impression de limites mouvantes. Le chenal de Noyal passe loin de la côte et permet ainsi la constitution de grands vasières et de grands herbiers. L'accessibilité en bateau étant difficile, on y trouve peu de mouillage (sauf sur la côte sud de l'Île d'Arz et au Passage à Saint-Armel).

Aussi, cette zone est globalement peu fréquentée, en comparaison des deux premières entités.

Des herbiers précieux et fragiles

Les vasières sont colonisées par un herbier de zostères parmi les plus vastes d'Europe. Ces herbiers sont très appréciés des oiseaux qui s'en nourrissent, comme la bernache, ce qui a motivé le classement d'une partie de cette entité en zone de protection des oiseaux.

Des gisements de palourde (aujourd'hui protégés) en ont fait une zone de pêche à pied très fréquentée, provoquant des dégâts sur les herbiers et donc sur la qualité du milieu pour l'accueil des oiseaux.

L'ostréiculture est très peu présente, seulement en limite avec l'entité précédente (pointe du Ruaud, pointe de Bénance) et près du Passage à Saint-Armel.

L'entre-deux : le trait de côte

Slikke et shorre: un enchaînement progressif de la mer vers la terre

Le rivage est quasiment plat et la découpe de la côte n'est pas franchement marquée: il s'agit plutôt d'un enchaînement très progressif entre slikkes (recouverts d'eau à chaque marée), shorres (recouverts par l'eau seulement lors des fortes marées), marais salants et champs.

Les slikkes sont par endroit menacés par la progression d'une graminée introduite, la spartime anglaise, qui colonise les mêmes espaces que les zostères mais fixe le sol de manière définitive.

Ici, plus que partout ailleurs dans le Golfe, les relations et les combinaisons entre terre et mer sont étroites. Le sentier côtier se faufile à travers les anciens marais, entre sol dur et sol mou: où est le véritable trait de côte ? Sur la mer ou dans les terres?

Les zooms proposés

Nous avons sélectionné deux sites d'études:

- L'anse des châteaux (Truscat, Kerlevenan...) (p 55),
- Saint-Armel et l'Île Tascon (p 56-57).



Saint-Armel: à marée basse en regardant vers Tascon



Le Passage à Saint-Armel depuis Bot Spernen



Carte de Cassini (XVIIIème siècle)



Carte Allemande 1944



Carte IGN 1997

Perceptions

Une côte très douce

A la faveur d'un profil côtier moins escarpé, les nombreux châteaux que l'on rencontre sur la côte ont un rapport direct avec l'eau (à la différence des châteaux situés sur la rivière d'Auray). Dans le cas du château de Kerlevenan, dont le bâtiment principal (XVIIIème) a un rapport frontal à l'eau, l'aménagement d'origine du parc "à la française" proposait un système de canaux qui reliaient directement le jardin à la mer par une véritable mise en scène esthétique du Golfe.

Un fond de scène boisé

L'absence de relief réduit le front côtier aux boisements de feuillus, avec seulement quelques conifères centenaires qui dépassent de la masse des feuillus. Il en résulte un paysage moins tourmenté, plus calme visuellement, présentant de grands ensembles homogènes à dominante boisée. Il s'en dégage une atmosphère calme et la présence des châteaux rappellerait presque la côte genevoise du lac Léman...

Les parcelles agricoles qui subsistent en bord d'estran sont très peu perceptibles depuis la mer, le fond de scène étant dominé par les haies bocagères encore très présentes et les boisements. En revanche, depuis la terre, ces ouvertures visuelles sur le Golfe sont très précieuses.

Dynamiques d'évolution

Une grande stabilité du parcellaire

Les comparaisons établies à partir des photos aériennes de 1953 et 2000 (voir schémas ci-contre) montre un découpage parcellaire beaucoup moins fin et laniéré que sur d'autres partie du Golfe: la constitution de grandes parcelles cultivées de manière homogène a été rendue possible depuis longtemps grâce aux grands propriétaires fonciers. La grande stabilité dans le temps du parcellaire s'explique aussi par l'absence de découpages dus aux successions, ces domaines ayant conservé leur intégrité au cours du temps.

Recul et disparition des vergers, progression des boisements

Si les vergers ont complètement disparus en cinquante ans, les boisements, eux, tendent à devenir de plus en plus importants et ils se concentrent sur cette côte alors qu'ils sont quasiment inexistant sur le reste de la presqu'île de Rhuys.



Structures végétales et parcellaire d'après la photo aérienne de 1953

Enjeux

- **Conserver des ouvertures visuelles vers le Golfe** que permettent les parcelles agricoles littorales face à la progression des boisements,
- **Assurer l'entretien des structures bocagères** encore très présentes,
- **Assurer le renouvellement des plantations des parcs,**
- **Limiter l'urbanisation aux noyaux urbains déjà existants.**

Structures végétales et parcellaire d'après la photo aérienne de 2000





Carte allemande 1944



Carte IGN 1997

Perceptions

Aux abords de Saint-Armel et de l'Ile Tascon, le rivage est extrêmement plat, les îles se confondent avec la côte. L'île Tascon, malgré les difficultés de l'insularité, est encore une terre agricole dont l'habitat n'est en rien différent de l'architecture rurale terrestre.

Dynamiques d'évolution

Une structure originellement très lisible

Le bourg de Saint-Armel et les hameaux qui l'entourent (Lasné, Bel Air, Le Pusmain, La Villeneuve) se sont implantés en retrait du rivage. Seules quelques maisons isolées de pêcheurs ou de paludiers se trouvent en bord de mer. Un réseau bocager et des vergers entouraient les noyaux habités tandis que les parcelles de bord de mer étaient complètement ouvertes sur le Golfe. La structure du territoire était alors très claire: les noyaux habités, liés à une végétation bocagère de feuillus, se détachaient nettement du territoire agricole (voir schéma ci-contre: parcellaire et structures végétales).

Un remembrement radical

Le remembrement de Saint-Armel (années 1960) a profondément modifié le paysage de la commune. L'extrême laniérage, que l'on pourrait qualifier de "celtique" tant il était archaïque, posait sans aucun doute des problèmes d'exploitation. Mais la rationalisation a outrancé du territoire par le remembrement a éradiqué l'ensemble des structures issues du bocage (haies, alignements, chemins creux...) et a facilité la mise en valeur foncière pour la construction. L'accroissement de la population, la pression foncière, conjuguée à la chute du nombre d'exploitant (14 en 1970 contre 6 en 2000) ont provoqué la mise en vente des terrains en bord de mer.

Par exemple, sur l'étroite bande de terre à l'ouest de la voie qui mène à la cale du Passage, la création d'un parcellaire perpendiculaire à la route et à la côte a tout naturellement permis d'accueillir un alignement de maisons individuelles avec vue sur la mer, avec un impact maximum.

Aujourd'hui, malgré le remembrement, les parcelles d'un même exploitant restent dispersées.

Une urbanisation étalée

Le développement urbain des bourgs dans les années 1960 s'est d'abord effectué en continuité des zones déjà urbanisées avant d'investir des zones agricoles littorales, y compris sur l'île Tascon, masquant les vues sur la mer.



L'urbanisation en bord de mer sur d'anciennes parcelles agricoles au lieu dit "Le Passage"

La création du POS en 1983 et l'application de la loi Littoral a freiné la consommation d'espaces situés directement en bord de mer et depuis 1991 on assiste à une densification des zones déjà urbanisées.

La D780 qui traversait le bourg est déviée à l'intérieur des terres et induit une nouvelle lecture du territoire communal: le territoire agricole à l'est, le territoire urbanisé à l'ouest, côté Golfe, la multiplication des voies de ce côté favorisant l'étalement urbain.

Une nouvelle organisation végétale

Alors qu'auparavant on trouvait surtout des feuillus à l'intérieur des terres (structures bocagères), l'urbanisation a induit le développement d'une végétation persistante sur la côte (haies brise vent). L'examen de deux séries de photos aériennes (1953-2000, voir ci-contre) est particulièrement explicite sur ce point.

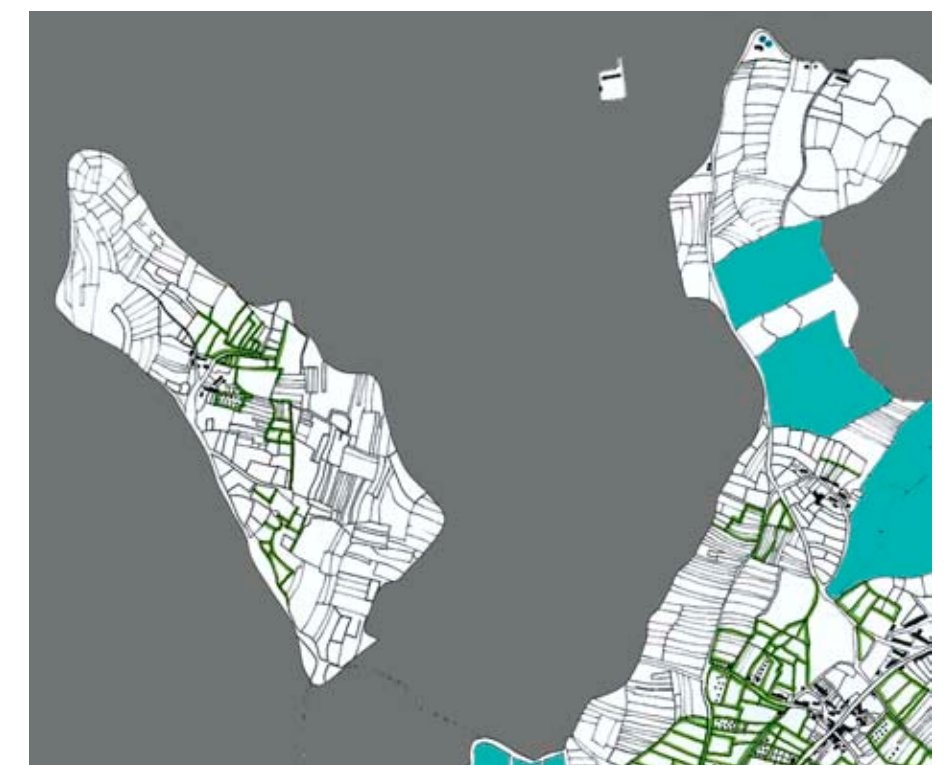
D'une transition douce et progressive de la mer vers l'intérieur des terres, on est passé à une relation terre-mer plus brutale, condensée sur le trait de côte. Au lieu de disparaître en mer, la terre s'affirme aujourd'hui sur elle.



Côtes de l'île Tascon occupée par la végétation persistante



Photo aérienne de 1953 (archives DDE)



Parcellaire et structures végétales d'après la photo aérienne de 1953



Photo aérienne de 2000 (orthophoto)



Parcellaire et structures végétales d'après la photo aérienne de 2000 (orthophoto)



Depuis l'île Tascon, vue sur le Golfe à travers champs: une configuration de plus en plus rare, à protéger



Depuis l'île Tascon, vue sur le Golfe à travers champs: une configuration de plus en plus rare, à protéger



Des arrières de propriétés négligés voire dégradés...



... ou bien occupé par des persistants sans qualité

Enjeux

- **Protéger les parcelles encore cultivées en bord de mer** pour maintenir des vues sur le Golfe,
- **Atténuer l'impact des constructions "vue sur la mer"**: les villages et les hameaux de cette entité sont traditionnellement établis loin du rivage. La progression de l'urbanisation vers la côte modifie radicalement le paysage depuis la mer en "blanchissant" le trait de côte et en affirmant des limites très brutales entre terre et mer par la végétation persistante qui l'accompagne.
- **Traitement des limites de propriété sur la mer**: les arrières sont très souvent négligés voire dégradés, les propriétaires privilégiant la vue depuis chez eux et non l'inverse.
- **Gestion ou exploitation des anciens marais salants**: la disparition des paludiers a entraîné l'abandon des marais salants, asséchés et envahis par les herbes folles ou transformés en parc ostréicole.
- **Prêter attention aux structures végétales au cours des études de remembrement** et prévenir l'urbanisation qu'il favorise. Il ne s'agit certes pas d'établir un corrélation directe entre remembrement et développement urbain. Mais le remembrement n'est pas d'un acte anodin, à sens unique: il dessine une nouvelle configuration du territoire qui peut alors évoluer très facilement vers d'autres usages que purement agricole.



Saint-Armel vu depuis l'île Tascon: les habitations récentes en front de mer blanchissent le trait de côte



Saint-Armel vu depuis le marais de Pusmen: la silhouette du village disparaît derrière un premier plan de végétation



En l'absence de structures bocagères, des confrontations brutales

Entre campagne et nature "sauvage"...

Les paysages de la rivière de Noyal forment un ensemble homogène et très particulier dans le Golfe. Du fait de son enclavement, ce secteur a préservé son caractère naturel. Pour beaucoup il est même un lieu de "nature sauvage"...

Une grande ouverture visuelle - les horizons

L'altitude des rives de la rivière sont les plus basses du Golfe et ne dépasse pas les dix mètres au dessus du niveau de la mer (souvent 3 mètres au fond de la rivière). Cette configuration topographique permet d'avoir un champs visuel particulièrement vaste, nous mettant en confrontation entre le proche et le lointain (jusqu'aux landes de Lanvaux à plus de 15 km).

Un mélange intime entre terre et mer

Les basses mers découvrent de vastes estrans et libèrent les anciens marais salants qui sont autant de pièges à eau. Plus que partout ailleurs c'est un paysage mouvant animé par le flot et le jusant.

Un enclavement terre/mer

Les rives de la rivière sont difficilement accessibles tant par la mer que par la terre. Par la mer, il s'agit d'une impasse qui est fortement dépendante des courants et marées. Par la terre, hormis la fenêtre offerte par le pont de Noyal au long de la RN 780, il existe peu de percées visuelles sur la rivière: il faut s'aventurer dans les villages de bout d'impasse, sur des presqu'îles ou même traverser des champs pour voir et approcher la rivière de Noyal.

Une urbanisation "dispersée"

L'urbanisation s'est faite par hameaux, autour d'un corps de ferme, sur les légers promontoires. De ce fait, les hameaux embrassent du regard une grande portion de territoire, le plus souvent un mélange de champs et de marais.

Une absence de boisement

Il n'existe pas de boisements importants sur la rivière (contrairement à la rivière d'Auray), mais on observe la présence de haies bocagères arbustives et quelques arbres isolés qui forment des écrans visuels et des brises vents pour les hameaux.

Une dissymétrie des rives

Le côté sinagot est fortement découpé. Les anses abritent des marais salants. La rive convexe permet une sédimentation rapide de la partie submersible ou se développe une végétation halophile (Schorre). Sur la rive du village de Noyal, les courants d'eau laissent à découvert des vasières (Slikke) au contact de la mer.

Une vocation spécifique

La situation géographique de ce secteur a isolé la rivière des pratiques courantes dans le Golfe (ostréiculture, pêche, nautisme...). Elle abrite une réserve naturelle et des marais salants enfrichés.

Marée haute

La pleine mer redessine tout à fait la découpe du bord de la rivière. La pleine mer nous indique ce qui appartient au territoire terrestre.

Une impasse en pleine campagne

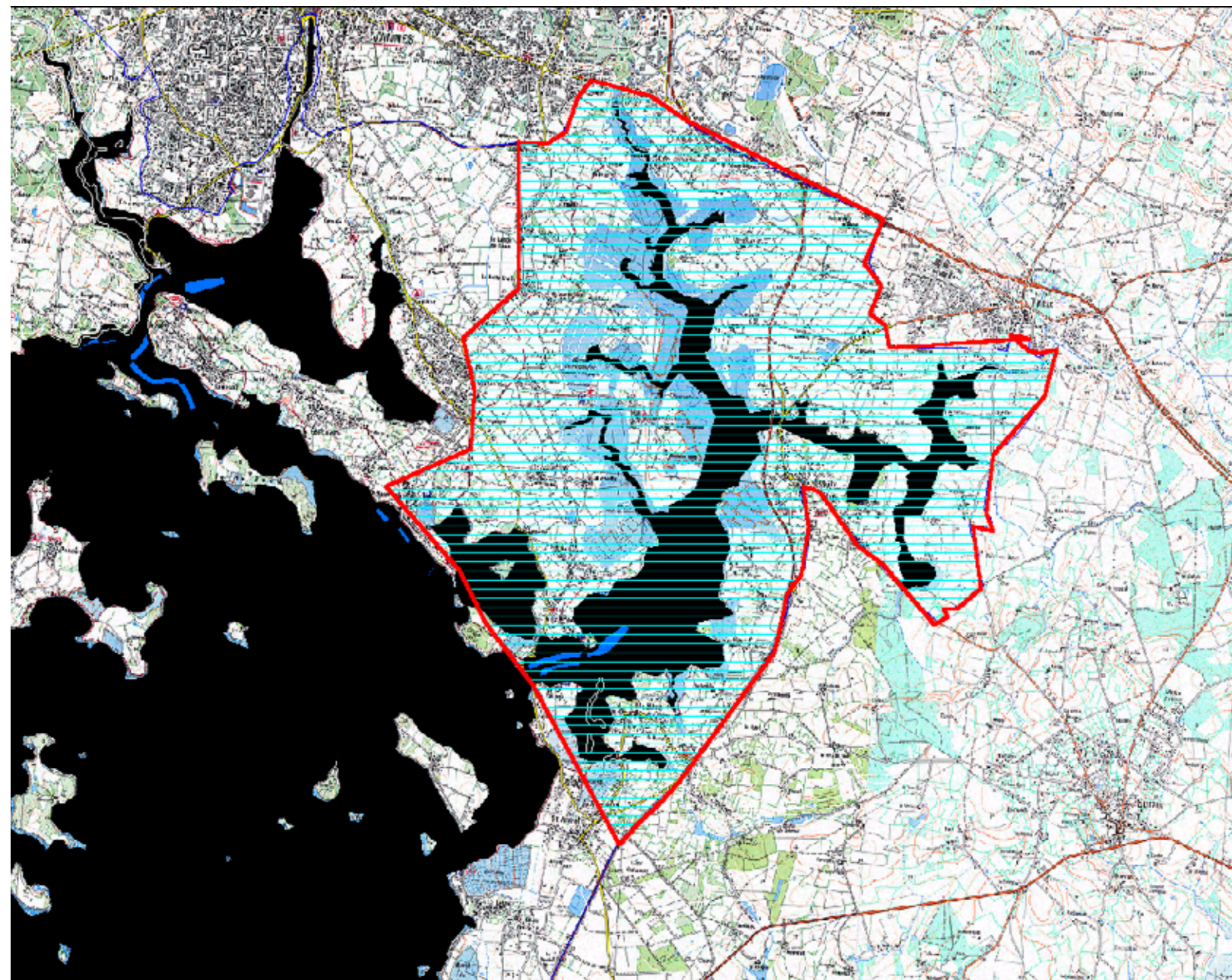
La marée haute transforme la rivière de Noyal en une véritable petite mer venant border les champs littoraux.

La rivière est navigable mais ne mène à aucun pôle attractif (cale, port...). Peu de voiliers s'y aventurent: on y voit principalement des barques à usage professionnel. Ce n'est pas franchement un secteur de navigation.

Avis de grand calme...

Réserve naturelle, Zone de Protection Spéciale, ... Le secteur de la rivière est un rendez-vous fidèle des oiseaux.

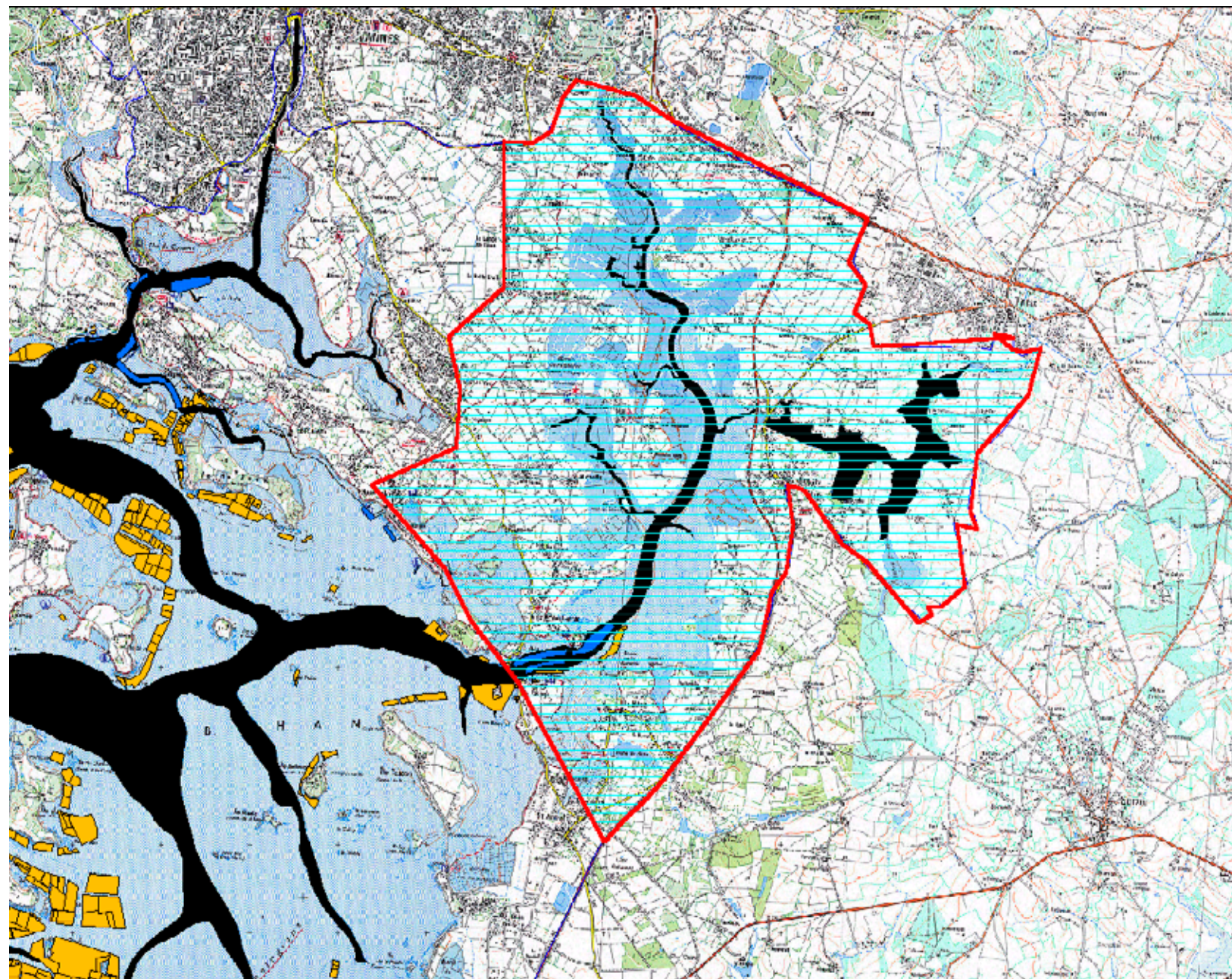
Il n'y a pas de centre urbain majeur sur la rivière (seul Noyal, par sa position sur la RD 780, a connu un essor particulier). Les villages sinagots sont restés, jusqu'à une période récente, de taille et de configuration identique.



Entité 4 : à marée haute

Source: SIG / DDE 56





Entité 4 : à marée basse

Source: SIG / DDE 56

Marée basse

Il n'y a pour ainsi dire pas de navigation dans la rivière de Noyal en comparaison avec les autres secteurs du Golfe. Il ne règne d'ailleurs pas la même ambiance que dans le Golfe: ici se confondent totalement territoire terrestre et territoire maritime, tant les acteurs de cette rivière pratiquent la terre comme la mer (pêcheurs à pieds, oiseaux, ...).

Le trait de côte

Cette partie du Golfe est probablement celle où il est le plus difficile d'essayer d'établir la limite entre la terre et la mer. Les anciens marais salants ont formés un jeu complexe de rias où l'interpénétration des deux milieux, à l'image d'une gigantesque "machine à eau". L'imbrication des deux est forte, et la sensation est renforcée par la juxtaposition de prairies et de végétaux des marais.

"Notre travail incessant pour alléger l'eau de ses sels y crée des courants magnifiques qui en font la vie, la salubrité. Nous sommes les esprits de la mer; nous lui donnons le mouvement."

Jules Michelet, *la Mer*, 1860

Alors que jadis, la mobilité du rivage était favorisée par l'action de l'homme (conquête de la mer: tertres artificiels, jardins de vase pour assécher les terres...), aujourd'hui il semble que le rapport se soit inversé et que c'est la mer qui façonne à nouveau ce paysage que l'homme tente parfois de garder en l'état.

La lecture des paysages de la rivière est bien différente de celle que l'on pouvait faire lorsque les marais étaient encore en activité.

Les zooms proposés

Nous avons sélectionné deux sites d'études:

- Saint-Goustan (p 60-61),
- Brouel-Kerbihan (p 62-63).



Perceptions**Entre "nature sauvage" et zone d'activité**

Saint-Goustan est un hameau perché sur un promontoire naturel à l'image de la plupart des hameaux de cette entité.

Depuis les marais et les prés salés on a le plus souvent une vue dégagée sur des horizons lointains.

De cette grande étendue de terres et d'eaux mêlées se dégagent quelques promontoires habités et cultivés, comme si l'on avait su profiter de quelques hectares de "terres sèches" émergeant des eaux du Golfe pour s'y installer.

Des fermes sont venues occuper ces reliefs, formant peu à peu des hameaux entre lesquels il existe des relais visuels.

Quelquefois des maisons récentes sont venues grossir le hameau, profitant d'une vue exceptionnelle sur les estrans et prés salés dans un environnement particulièrement calme, comme à Sins. Si ces nouvelles habitations embrassent du regard une grande portion de paysage, à l'inverse, elles sont visibles depuis le lointain.

Un hameau à l'écart...

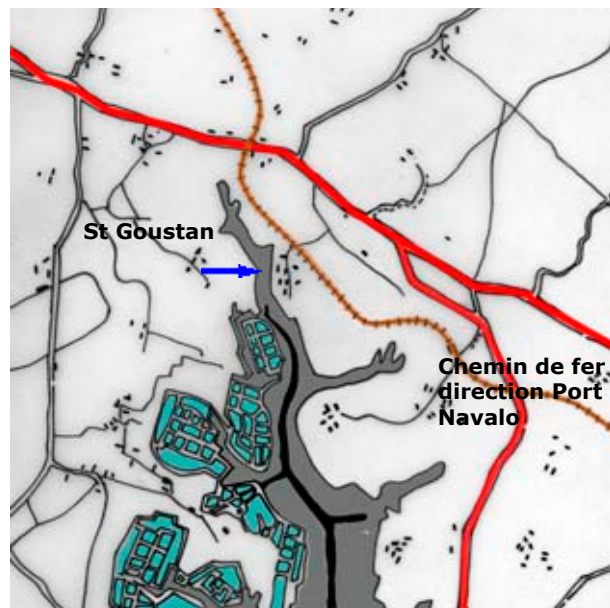
Saint-Goustan est un hameau qui semble coupé du reste du Golfe tant son accès est rendu difficile. La RN qui passe sur la ligne de crête au dessus de Saint-Goustan a isolé cette partie du Golfe. Cette séparation n'est pourtant pas récente. En effet, la ligne de chemin de fer qui liait Vannes à Port Navalo, passant sur les estrans sur cette section, réalisait déjà cette séparation.

L'installation des maisons s'est faite avec un jeu bien réglé de jardins et cours mêlées. Le dernier jardin est ouvert et se confond avec les prés salés. On ne saurait dire où s'arrête le dernier terrain, où commencent les marais...

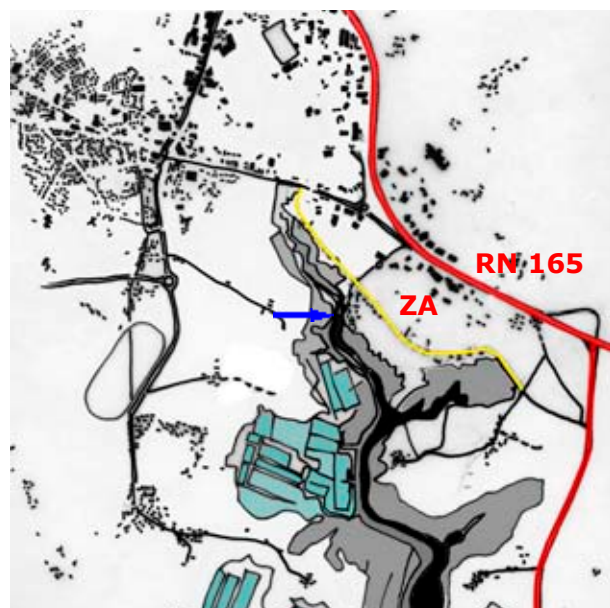
Depuis la rivière le village n'est presque pas visible tant l'imbrication des maisons et du végétal est intime, à l'image d'un promontoire boisé. depuis le bas de Saint Goustan nous avons une vision lointaine sur des marais au milieu desquels serpente un ria que le flot et le jusant de la mer animent. Les parcelles cultivées de Roz-er-Zins en hauteur se détachent nettement à travers les arbres des haies bocagères.

...posé sur les marais

On a un sentiment de grande quiétude, d'isolement, de "nature sauvage" (sans doute propice au séjour des oiseaux dans les anciens marais). On ne sent plus l'activité humaine autour des marais. Ce paysage artificiel, issu de véritables conquêtes sur la mer, paraît retourner à l'état de nature sauvage. On ne sent plus la main de l'homme dans ce paysage. Paradoxalement, c'est le paysage qui a dû demander le plus d'efforts humains qui "fait" aujourd'hui le plus naturel.



Carte d'Etat Major



Carte IGN. 1997.

L'ancienne ligne Vannes-Port Navalo

La route qui longe l'estran est une voie presque confidentielle. Elle semble être détachée du reste du réseau routier et seuls l'empruntent les connaisseurs ou les promeneurs avertis.

Des maisons se sont installées le long de cette route, s'insérant dans le bocage agricole en place. A quelques exceptions près, elles ne "dénaturent" pas le paysage, mais isolent une portion de l'estran.

Une zone d'activité sur l'estran

Sur le coteau, entre la route et la RN165 se sont installées des activités: un camping presque invisible, une maison de retraite dont l'architecture et le traitement contrastent fortement avec le paysage local, un terrain entièrement viabilisé resté en l'état...

Depuis la voie express, la proximité du Golfe ne se fait pas sentir : la Z.A. ressemble à celles d'avant et à celles d'après sur le linéaire rapide de la RN 165. La zone d'activité tourne résolument le dos au paysage du Golfe, à quelques dizaines de mètres des marais et de l'estran. Le traitement de la voirie et l'attention portée aux espaces publics, indigents, s'en ressentent.

Aux abords de la zone d'activités une voirie enchaînant les ronds points hors d'échelle donne à cette portion de territoire un statut de délaissé et participe à la perte d'identité de ce secteur.



Photo aérienne de 1953 (archives DDE)

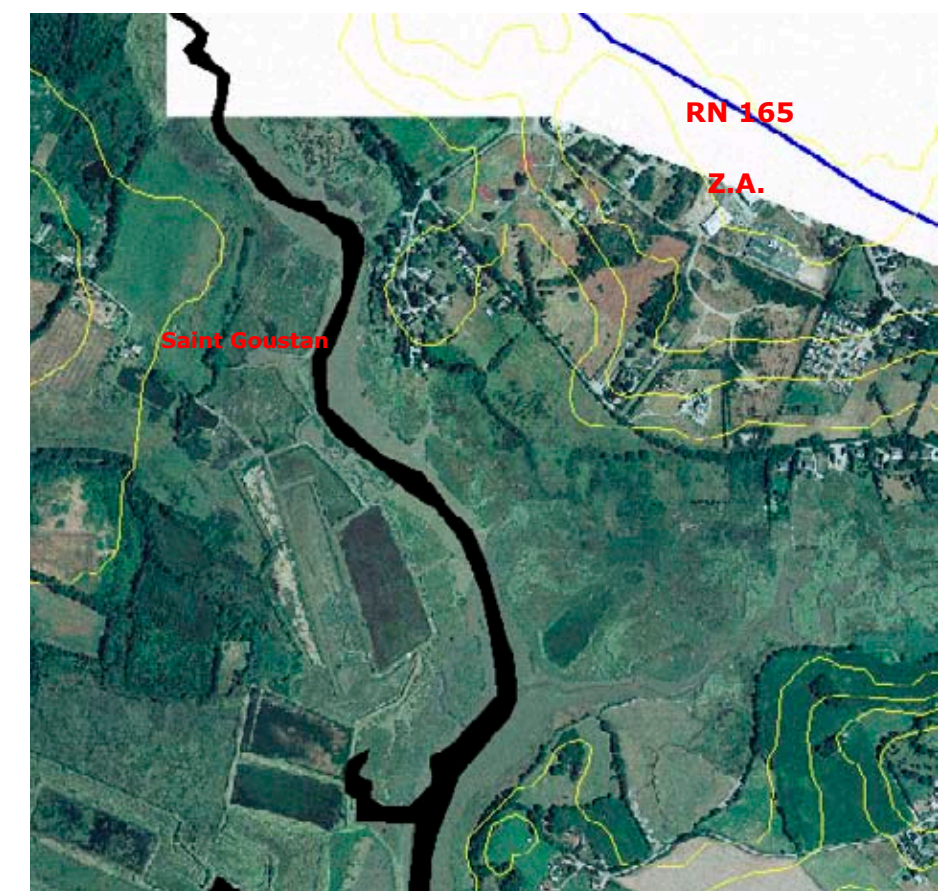


Photo aérienne de 2000 (orthophoto)

Dynamiques d'évolution

L'enclavement du secteur, même s'il est plus encore fort aujourd'hui, date de la création de la ligne de chemin de fer reliant Vannes à Port-Navalo. Cet enclavement a préservé Saint-Goustan en même temps qu'il a permis, de l'autre côté de la "frontière" créée par la ligne, le développement d'une zone d'activité le long de la RN 165, tournant le dos au Golfe et générant des espaces arrières de faible qualité, tant au niveau architectural que dans l'organisation et la desserte des "boîtes commerciales". Ces deux paysages mitoyens n'arrivent pas à se rencontrer, et, si la séparation de la ligne de chemin de fer n'existe plus aujourd'hui, la trace de la ligne reste très présente du point de vue paysager ainsi que dans les usages.

Enjeux

- **Retisser des liens entre le fond de la rivière de Noyal et le reste du territoire:** il s'agit de désenclaver ce "quartier" du Golfe qui se situe entre nature sauvage et Z.A., et de requalifier l'espace compris entre St Goustan et la RN 165. Cet espace nécessite un projet de couture entre l'estran et le paysage fortement dégradé des abords de la RN : couture longitudinale (empruntant le chemin de l'ancienne voie de chemin de fer, les estrans et marais, continuités piétonnes, cyclables...), et couture transversale (quelle est la nature du contact possible entre deux paysages aux vitesses différentes?).

- **Maîtriser l'extension de l'urbanisation** le long de la route de Sins,

- **Gérer le paysage des anciens marais.**



La rue principale de Saint Goustan



Le bocage habité



Entre Saint Goustan et la RN 165



Imbrication de cours et de jardins dans la pente



Les gestionnaires de cet espace...



La zone d'activité



Les dernières maisons depuis le marais sont noyées sous le couvert végétal



Construction récente mal intégrée



Un lotissement interrompu entre Saint-Goustan et la ZA



La fin des jardins dans les marais



Construction récente mal intégrée



Paysage de la RN 165

“Je fais le tour de la presqu’île et à bien l’examiner de l’île de Brouel mais au lieu d’être entouré de vase ou d’eau, je suis entouré presque complètement par des marais et encore des marais de terre, d’anciens marais salants gagnés par les joncs et la broussaille. Aussi, pratiquement ras sur une croûte de prés nus et plats, même si les bords sinuent, je n’ai pas l’impression de m’enfoncer insensiblement dans une terre opulente comme sur la rive d’en face...”

F. Mallet, *Le Golfe du Morbihan ou les îles enchantées*

Perceptions.....

Brouel Kerbihan est au bout d’une presqu’île, qui est elle-même au bout d’une presqu’île. Le hameau se trouve donc en impasse et peu accessible tant par la mer que par la terre. Il faut désirer y aller pour se trouver à Brouel Kerbihan.

Un hameau isolé sur un promontoire

L’installation du hameau s’est fait traditionnellement sur les promontoires du secteur de la rivière de Noyal. Aussi, le hameau ou les autres villages de l’entité se détachent souvent clairement du paysage plat de cette entité.

Brouel Kerbihan entretient un rapport de visibilité fort avec le village de Noyal, de l’autre côté de la rivière. De Brouel on voit la rivière, la RN 780, le village de Noyal et les coteaux de Lanvaux au loin.

A l’inverse, depuis la route principale de la presqu’île de Rhuys, au niveau du pont de Noyal, nous avons une vision large de la rivière, des vasières, et du hameau de Brouel Kerbihan.

L’absence de boisements conséquents permet d’offrir à la vue de vastes espaces de marais.

Dynamiques d’évolution.....

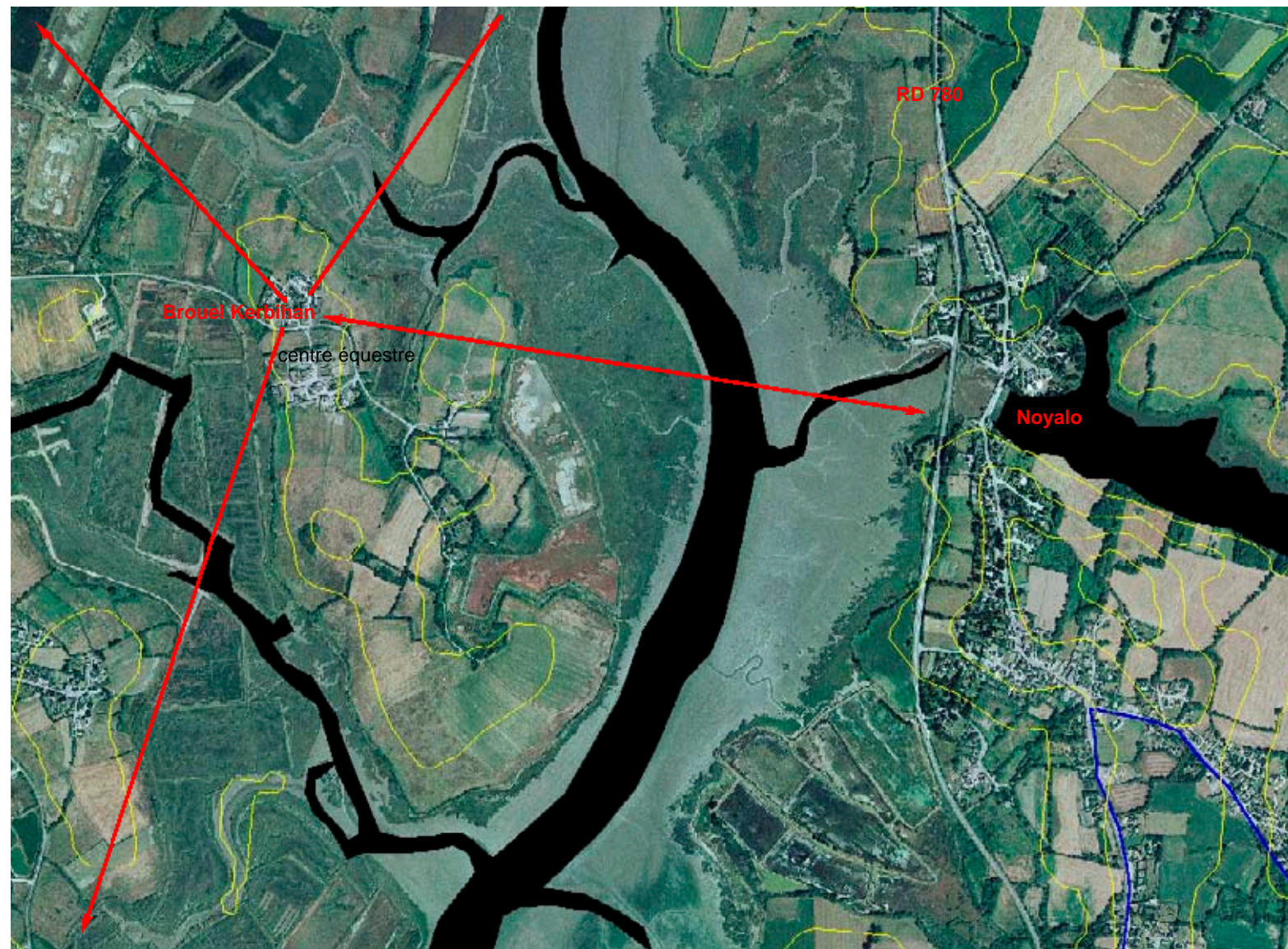
La façade ouest de la rivière n’a pas connu le même développement que la façade est, aux environs de Noyal par exemple. En revanche sur la presqu’île de Séné, on voit bien que Vannes “s’approche” : les lotissements ayant atteint les bords de l’hippodrome gagnent du terrain et se mêlent aux villages sinagots.

Une extension “à 360°”

Le lotissement de Brouel Kerbihan, près du centre équestre, est une création récente. Sa situation en point haut le rend visible à “360 degrés”. Cet ensemble forme une impasse déconnectée du réseau viaire existant.

Il n’existe pas encore de stratégie de boisement autour de ce lotissement comme autour de la plupart des villages de l’entité.

Comment mesurer l’impact d’un lotissement de cette nature aux abords de la réserve naturelle de Falguérec?



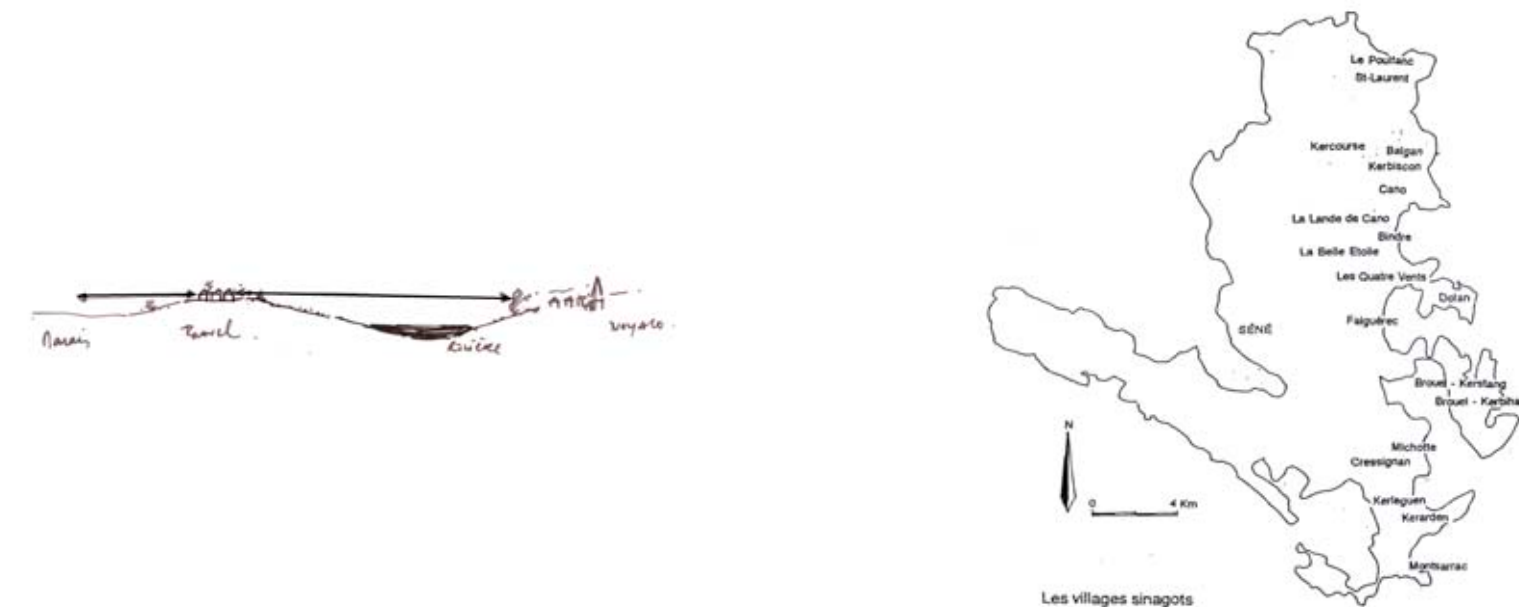
Le hameau de Brouel, isolé sur un promontoire (photo aérienne 2000)



Carte d’Etat Major



Carte IGN. 1997.



Enjeux

- **La covisibilité:** elle ne concerne pas que le trait de côte. Ici, c'est une grande profondeur du territoire qui est concerné par les échanges visuels.

- **Le mitage par l'urbanisation:** la préservation du caractère de cette entité passe par le **respect des typologies en place** tant pour le bâti que pour le réseau viaire et les formes végétales... Il faut éviter une double banalisation des paysages: banalisation à l'échelle de l'entité avec atteinte aux horizons, et banalisation du cadre de vie des habitants à l'échelle des lotissements. Les villages sinagots risquent à terme de se transformer en une "banlieue" de Vannes: la pression se fait sentir et les extensions de type lotissements gagnent les promontoires.

- **Conserver le caractère paisible et protégé du secteur des marais:** paradoxalement, cette entité doit concilier développement de l'urbanisation et protection d'un milieu naturel particulièrement sensible. L'équilibre semble d'ailleurs déjà atteint voire sérieusement menacé par le développement urbain...



Les marais devant Brouel



La rue centrale du lotissement



La rivière de Noyal depuis Brouel



Lotissement de Brouel



L'arrivée sur le lotissement de Brouel



Lotissement de Brouel



Paysage de la rivière depuis les prairies de Brouel Kerbihan (vue panoramique)



Dans le paysage plan de la rivière, l'impact des maisons blanches et des extensions villageoises est souvent très fort (vue panoramique)

Caractéristiques globales**Ni mer, ni rivière**

Une fois passée la pointe de Fort Espagnol, le paysage de la rivière est plus paisible. Ce paysage est plus proche de celui des autres rivières qui donnent sur l'Atlantique (Rivières d'Étel, de Pénerf...) que de ceux du Golfe. Mais la rivière d'Auray est avant tout soumise au régime des eaux marines, le débit des eaux douces étant très faible.

C'est à la confluence des rivières d'Auray et du Bono que l'on mesure parmi les plus faibles vitesses de courant de tout le Golfe: ceci conforte le caractère paisible et protégé par rapport aux turbulences des bassins maritimes.

Des facteurs physiques et biologiques expliquent cette différence:

- des fonds moins importants (moins que dans l'entrée de Golfe), mais avec des surcreusements correspondant aux zones de rétrécissement comme à Kerentréh, d'où parfois une couleur de l'eau plus sombre, renforcée par la présence de végétaux persistants sur les rives,
- l'homogénéisation du milieu en mai et juin et un réchauffement plus rapide des eaux rendent possible le captage de naissain d'huîtres plates jusqu'à Fort-Espagnol, la partie plus en aval de la rivière étant consacrée à l'élevage.

Territoire terrestre**Topographie**

Le sentiment d'appartenir à une rivière plutôt qu'à la mer du Golfe, est appuyé par les côtes abruptes et resserrées de part et d'autre de la rivière. La dissymétrie des rives nous fait basculer tantôt vers de grandes ouvertures (parcelles agricoles en bord de mer), tantôt contre des versants plus prononcés.

Végétation

La végétation renforce l'aspect abrupt des versants: les coteaux peu pentus sont le plus souvent occupés par de grandes prairies ou des parcelles agricoles ouvertes sur la rivière; les versants plus prononcés sont couverts d'une strate arborée qui renforce l'impression de dénivellation.

Depuis l'entrée du Golfe, on observe une gradation des essences sur les rives: les pinèdes des pointes sont peu à peu remplacées par un mélange de feuillus et de conifères. Plus on remonte vers Auray, plus la proportion de feuillus devient majoritaire.

Les boisements de feuillus dans le bocage agricole sont beaucoup plus nombreux que dans le reste du Golfe.

D'une manière générale, le champ visuel depuis la mer est donc rapidement réduit par les écrans boisés.

Urbanisation

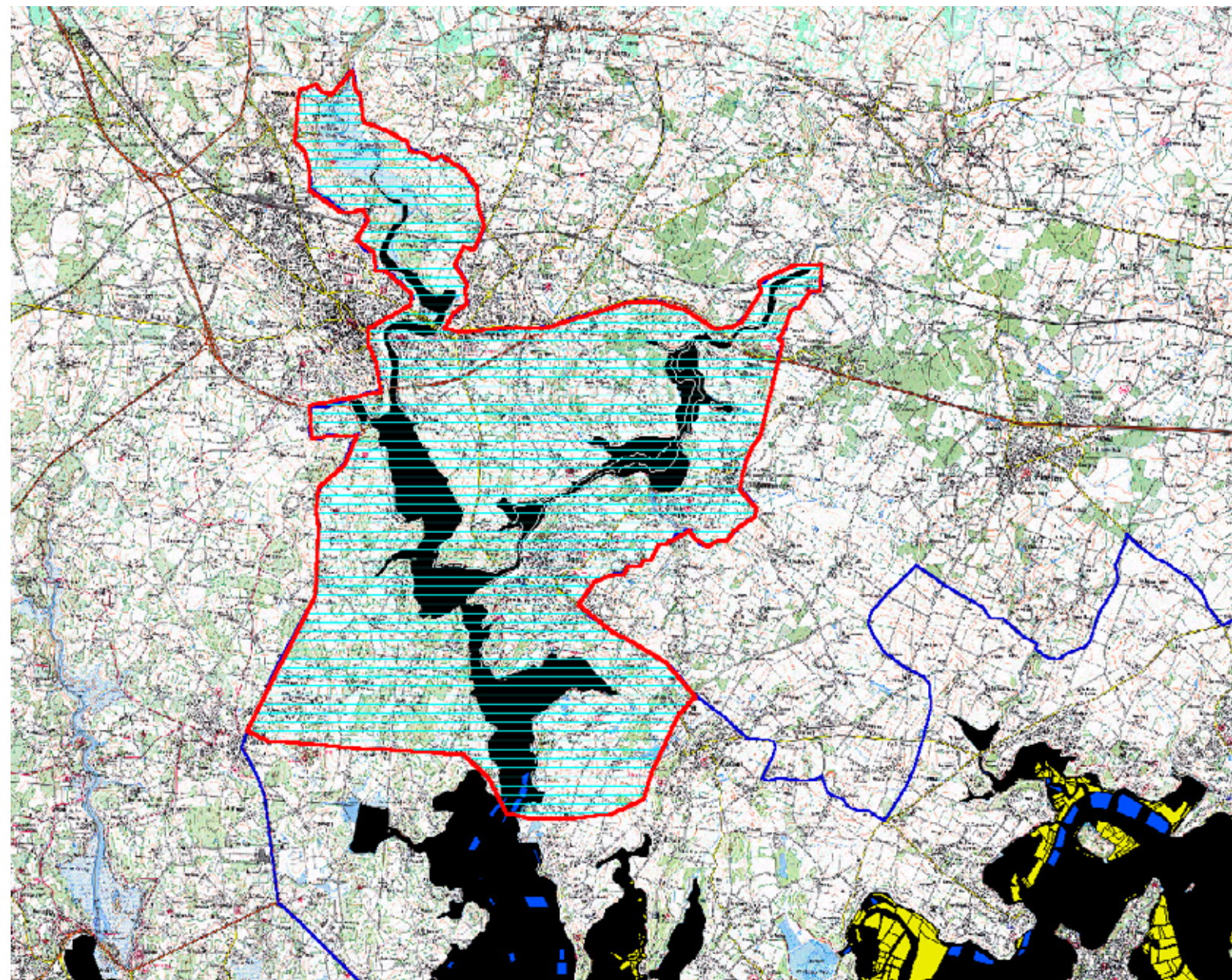
Elle est encore très limitée, la plupart du temps sous la forme de hameaux dispersés sur un territoire agricole préservé, entre de grandes propriétés.

La deuxième ville du Golfe, Auray, est située sur une des boucles prononcées du bras de mer, qui se prolonge ensuite en un fond de rivière au caractère moins maritime.

Occupation du trait de côte

La côte de la rivière est difficilement accessible, le plus souvent à cause des grandes demeures qui privatise sont trait de côte.

Les anciens baraquements liés au captage des naissains d'huîtres sont aujourd'hui à l'abandon (le captage se faisant en baie d'Arcachon).



Entité 5 : à marée haute

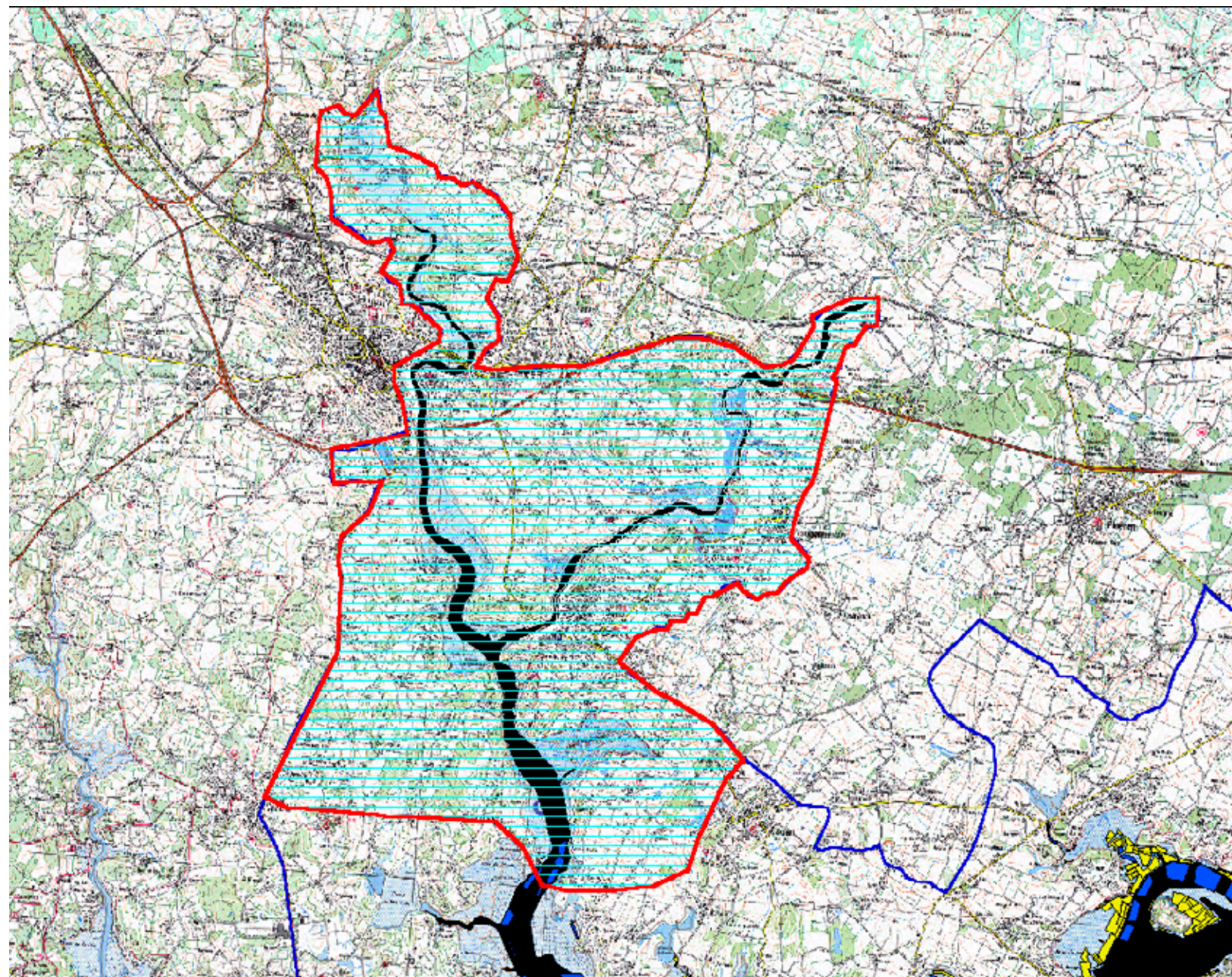
Source: SIG / DDE 56



Auray et le port de Saint-Goustan



Le port du Bono



Entité 5 : à marée basse

Source: SIG / DDE 56

Territoire maritime

L'accès aux ports de la rivière (Auray et Le Bono) est contraint par l'heure des marées: si les courants ne sont pas aussi violents que dans le reste du Golfe, les voiliers doivent tout de même composer avec eux car la rivière reste difficilement accessible au jusant.

Les rives ont été "désertées" par les ostréiculteurs: elles furent une zone active de la reproduction des naissains d'huîtres, en témoignent les nombreux cabanons autour du Bono, et les reliques dispersées de cette activité (quais empierrés, empilement de tuiles chaulées...).

Si Auray et Le Bono sont des ports, leur capacité d'accueil est relativement faible. En revanche les zones de mouillages sont nombreuses tout au long de la rivière.

Les zooms proposés

Nous avons sélectionné trois sites d'études:

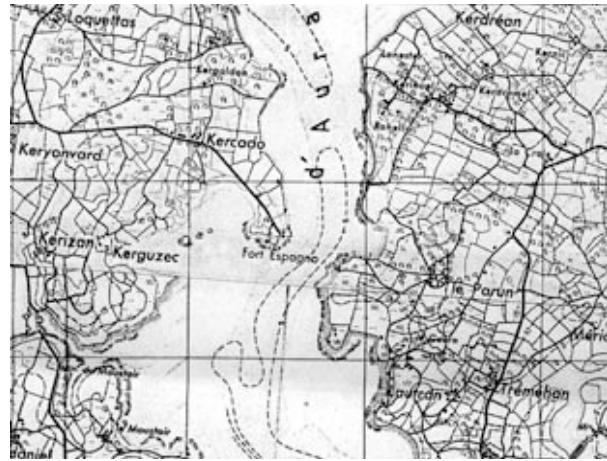
- Fort-Espagnol / Le Parün (p 66-67),
- Plessis Kaër / Kerisper (p 68),
- Treauray (p 69).



Plougumelen: l'étang du moulin de Kervilio



Treauray: le fond de la rivière d'Auray



Carte allemande 1944



Carte IGN 1997

La dissymétrie des deux rives de la rivière d'Auray se lit par la topographie ainsi que par l'installation du végétal d'une rive à l'autre. La rive Ouest se compose de nombreux petits boisements insérés dans le bocage agricole. La rive Est présente des cordons boisés sur les coteaux littoraux dans lesquels s'insèrent par séquences le bâti.



Perceptions

Le goulet entre Fort espagnol et Le Parün marque la transition entre le paysage de l'entrée du Golfe et celui de la rivière d'Auray, entre l'entité 1 et l'entité 5.

Entre mer et rivière, deux points de passage

Avant Fort Espagnol on se sent en mer. Après ce passage on est en rivière. Le paysage de la rivière se resserre sur le bras de mer-rivière. La relative étroitesse du chenal est accentuée par le relief des rives et la végétation quasiment continue sur la côte. Graduellement, les pinèdes et les façades de cyprès de l'entrée du Golfe sont remplacées par les feuillus.

Fort Espagnol et Le Parün sont deux points de passage historiques de la rivière, deux cales où, autrefois, un passeur joignait les deux rives. Il en reste deux beaux ouvrages de part et d'autre de la rivière.

Deux hameaux sur les crêtes

Les deux hameaux correspondants ne sont pas "sur l'eau" aux abords de la cale, mais ils se sont installés sur le relief, parfois même au delà de la ligne de crête. Ces hameaux dominent un paysage de grandes parcelles agricoles qui descendent jusqu'à l'eau.

Le Parün accueille un chantier naval de grande taille. En naviguant vers Auray, dans un premier temps, on ne le voit pas. Il est dissimulé derrière un écran de pins assimilables aux pinèdes que l'on rencontre partout ailleurs. Les "boîtes" qui composent ce chantier n'ont pas un impact fort dans le paysage. Il faut l'avoir dépassé pour apercevoir l'activité qui s'y déploie (grues et forêt de mâts...). Le coteau du Parün est une grande ouverture dans le paysage local (la rive d'en face est d'aspect boisé). La route qui mène du hameau à la cale arrive en droite ligne sur la rivière au travers de prairies, situation quasiment unique en son genre dans le Golfe. Le rapport qu'entretenaient les hameaux avec leur cale et la rivière est toujours lisible.

Dynamiques d'évolution

Sous le village du Parün, des constructions récentes se sont installées sur le haut du coteau, profitant d'un panorama exceptionnel sur le paysage de la rivière d'Auray. Ce "débordement" de maisons du village sur le coteau a généré un brouillage de la lecture du site. Les maisons sont visibles depuis la rivière et de la rive d'en face, et dénaturent la qualité des horizons que l'on avait sur le coteau. Le mitage des espaces "libres" de qualité qui font la beauté des paysages du Golfe est amorcé...

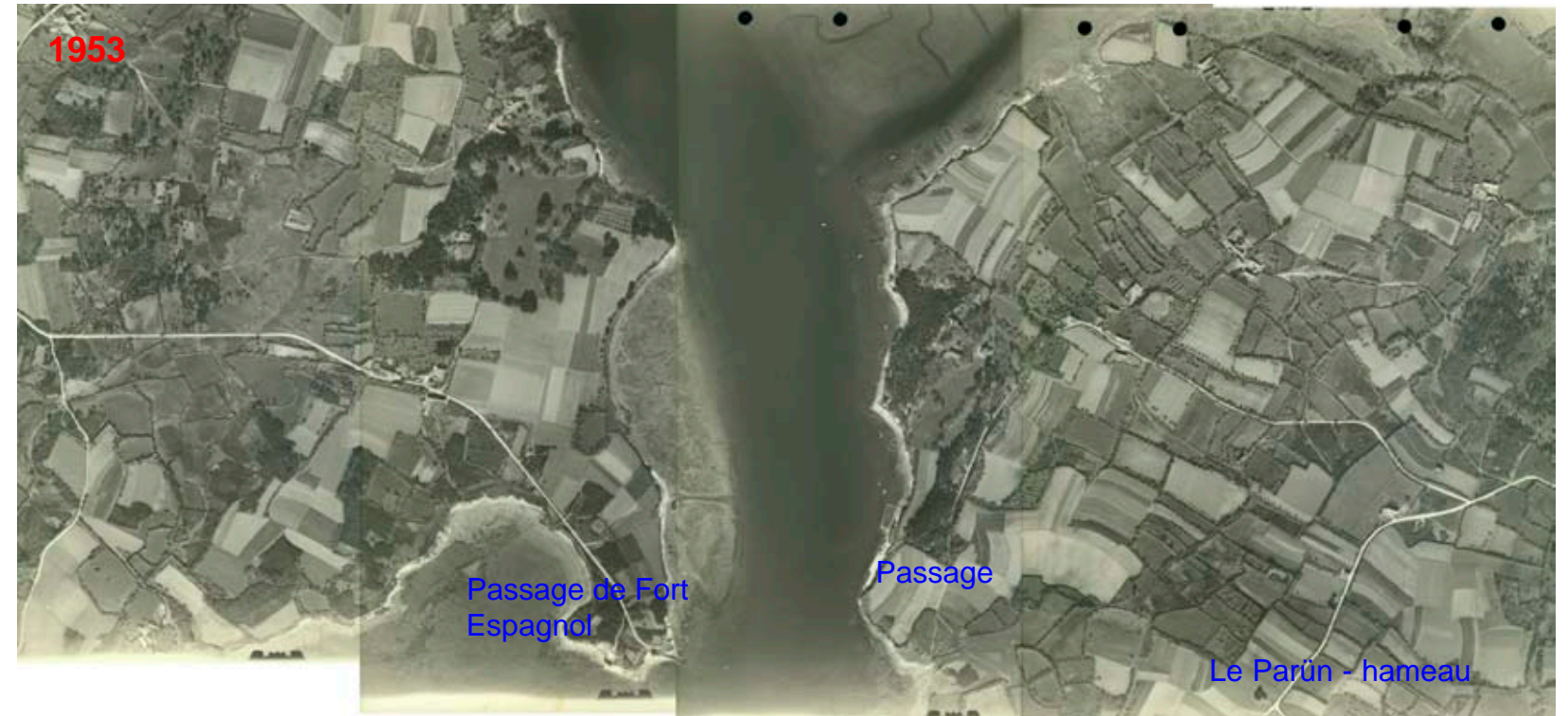


Photo aérienne de 1953 (archives DDE)

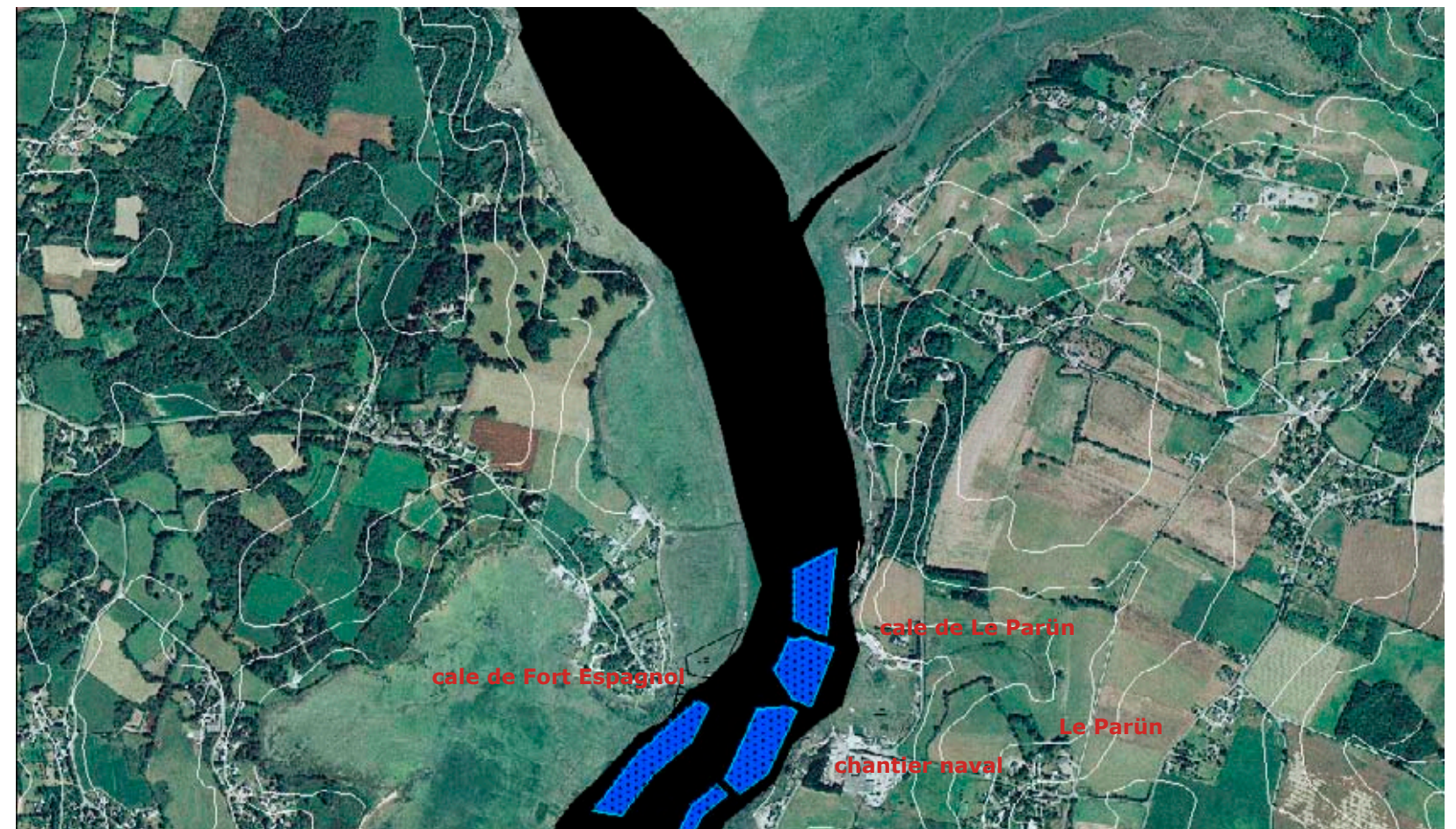


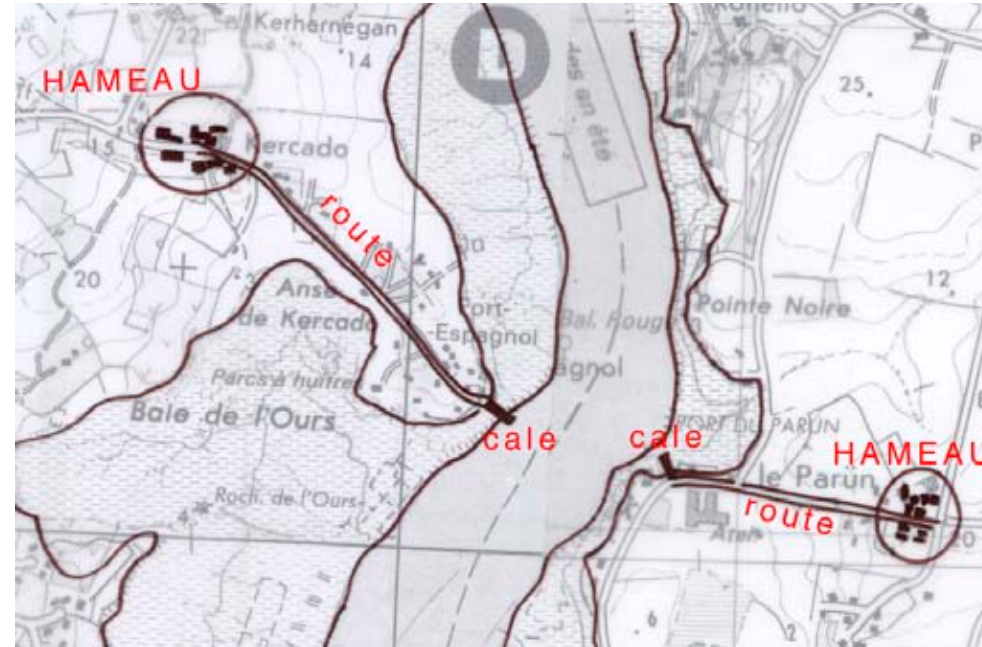
Photo aérienne de 2000 (orthophoto)

Enjeux

Plus que le chantier naval et les grues du bord de la rivière, ce sont ces quelques maisons perchées sur le coteau qui participent à dénaturer la qualité des vues et le rapport frontal qui existe avec Fort espagnol.

- **Eviter le mitage des coteaux** orientés vers la côte.

- **Intégrer le chantier naval du Parün et les futures (éventuelles) activités navales** (port à sec...)



Principe d'implantation des hameaux par rapport aux cales et à la rivière d'Auray



Entre la cale et le hameau du Parün



Les abords de la cale, un des rares point de contact direct avec la rivière



Le Parün depuis Fort Espagnol



La cale de Fort Espagnol dans les boisements



Il en manque peu pour que le chantier passe inaperçu



Les maisons dévalent le versant de prairies



Le chantier dissimulé derrière un écran de conifères



Fort Espagnol depuis Le Parün



Depuis Fort Espagnol, les maisons ont un impact fort



Les maisons prennent place dans le bocage



Carte allemande 1944



Carte IGN 1997

Perceptions

Une ambiance de loch

La découpe de la côte, très abrupte, liée au resserrement du plan d'eau, accentue l'atmosphère de rivière et produit un paysage très particulier. La végétation qui occupe les rives des domaines de châteaux est principalement persistante et renforce encore cette atmosphère de "loch" écossais.

La côte plus escarpée a induit un mode d'implantation des châteaux par rapport à la rivière d'Auray très différent de celui que l'on trouve dans l'anse de Sarzeau, où la topographie très douce et progressive depuis la mer et les vasières a permis une implantation en vis à vis direct avec le Golfe (exemple: Kerlevenan). Ici, les châteaux composent avec une topographie plus difficile et tournent rarement leur façade principale vers le Golfe: leur rapport au Golfe est plus confidentiel.

La préservation des paysages de la rivière a été permise grâce à la présence de ces grandes propriétés et des demeures bourgeoises. Sur la rivière, au fil de l'eau, ces maisons et leur jardin offrent des scènes pittoresques.

L'étroitesse de la rivière oblige les mouillages à l'embossage (les bateaux se touchent les uns les autres en long).

Les nombreuses cabanes abandonnées témoignent de l'intense activité liée au captage des naissains d'huîtres.

Enjeux

- Autrefois utilisées dans le cadre du captage des naissains d'huîtres, **les cabanes sont aujourd'hui abandonnées** pour la plupart: ne faudrait-il pas leur trouver un autre usage maritime ?

- Les grandes propriétés qui ont contribué jusqu'alors à la préservation de la rivière privatisent néanmoins le trait de côte: **les accès piétons sur la rivière sont rares et toujours discrets.**



Vasières de Rosnarho avec, en fond, Le Bono



Le sentier côtier sur la pointe de Kerisper



Pointe de Kerisper: les cabanes ostréicoles abandonnées



Amoncellement de tuiles chaulées pour le captage des naissains d'huîtres



Comparatif: photo aérienne de 1953 (archives DDE) et 2000 (orthophoto)





Carte de 1933



Carte allemande 1944



Carte IGN 1997

Perceptions

Comme pour les autres fonds de rivières du Golfe (Vincin, étang de Noyal...), le paysage de fond de rivière tranche avec l'idée que l'on se fait du Golfe du Morbihan, avant tout maritime. La morphologie, le cortège boisé et la répartition des essences font de ces sites des sous-entités bien différenciées.

Une mer végétale

Entre Treauray et Auray, l'espace de la rivière se déploie sur une très grande superficie. Un couvert continu de phragmites a colonisé tout le lit de la rivière. Ce développement monospécifique témoigne de l'absence de réelle influence maritime.

Le fond de la rivière d'Auray est un paysage "confidentiel": peu nombreux sont ceux qui s'aventurent jusque dans ces méandres. L'influence du Golfe ne se fait pas réellement sentir jusque si haut, sauf lors des plus grandes marées d'équinoxe.

Dynamiques d'évolution

Une gravure ancienne (Le champs des Martyrs au XVIIIème siècle, ci-contre) montre le lit de la rivière sans aucune phragmite et, au contraire, présente un paysage très proche des vasières découvertes à marée basse comme dans tout le reste de l'entité.

La comparaison des photos aériennes de 1953 et 2000 confirme le développement des phragmites en l'espace de 50 ans.

Ces milieux très en arrière des courants de marée sont sujet à une lente sédimentation qui les détache peu à peu de l'influence maritime du Golfe. Ils ne pas moins à la variété des paysages liés au Golfe et mérite tout autant d'attention que les façades plus maritimes.

Les coteaux boisés qui dominent la mer de phragmites commencent tout juste à être mités par une urbanisation diffuse.

Enjeux

- Préservation de la richesse écologique de ces milieux,
- **Juguler le mitage des coteaux** par l'urbanisation.



Gravure ancienne du Champs des Martyrs



Rivière de Treauray, Auray apparaît dans le fond



Le fond de rivière à Treauray



Le fond de rivière pris depuis le "Champ des Martyrs"



Comparatif: photo aérienne de 1953 (archives DDE) et 2000 (orthophoto)



Un environnement devenu spectacle

"Les plus beaux sites ne sont que ce que nous les faisons"

Balzac, *Un drame au bord de la mer*, 1834.

Les paysages du Golfe comme objets de représentation: quelles images, quels modèles de paysage, nous présente-t-on du Golfe?

Les paysages du Golfe du Morbihan se trouvent aujourd'hui mis en scène et objet de fascinations: cet engouement pour les paysages du Golfe et ses estrans date du milieu du siècle dernier.

L'analyse des thèmes que présente la carte postale sont intéressants comme outil d'information sur un paysage à plusieurs titres: elle permet d'évaluer et de comprendre les centres d'intérêt ainsi que les usages d'une population sur un territoire donné. La carte postale présente les images et les symboles qu'un pays choisit de montrer de lui même et elle présente l'idée que l'on se fait de ce pays.

Un siècle de cartes postales: le visage du Golfe

Les cartes postales de la toute fin du siècle dernier s'intéressent au pittoresque et aux curiosités de la nature (monuments, dolmens, mégalithes, cromlechs, tumuli, grottes, falaises...). Il existe alors peu de représentations de l'estran et des rivages du Golfe.

Puis la pêche et des traditions locales deviennent des modèles: pêcheries, hameaux typiques ou scènes pittoresques, fêtes ou grands rassemblements où le folklore local est omniprésent.

Dans les années 1960/1970, ce sont les cartes de "belle nature" et les photos animalières qui prédominent (envol d'oiseaux au soleil couchant, découpe des îlots en vue aérienne...). Le Golfe se présente comme une sorte de sanctuaire de nature sauvage.

Plus tard, ce sont les infrastructures touristiques et les aménagements qui vont prendre la part belle dans la carte postale. Ces cartes témoignent de la capacité de l'endroit à accueillir des animations et un tourisme balnéaire de masse. Elles mettent en avant l'aspect récréatif et sportif dans un cadre naturel exceptionnel.

Certains éléments du paysage que l'on trouve communément dans les cartes postales sont des importations, comme si il y avait eu un "emprunt d'image": le Pin maritime, l'Hortensia, un certain style architectural (!)... ne sont pas natifs du Golfe (ni même de Bretagne d'ailleurs), mais des importations récentes. Pourtant, ils sont devenus, dans l'appréhension commune, des emblèmes des paysages du Golfe. Si les modes se succèdent en matière de représentation, il est quelques clichés qui, eux, perdurent, tant ils sont la marque même des paysages du Golfe.



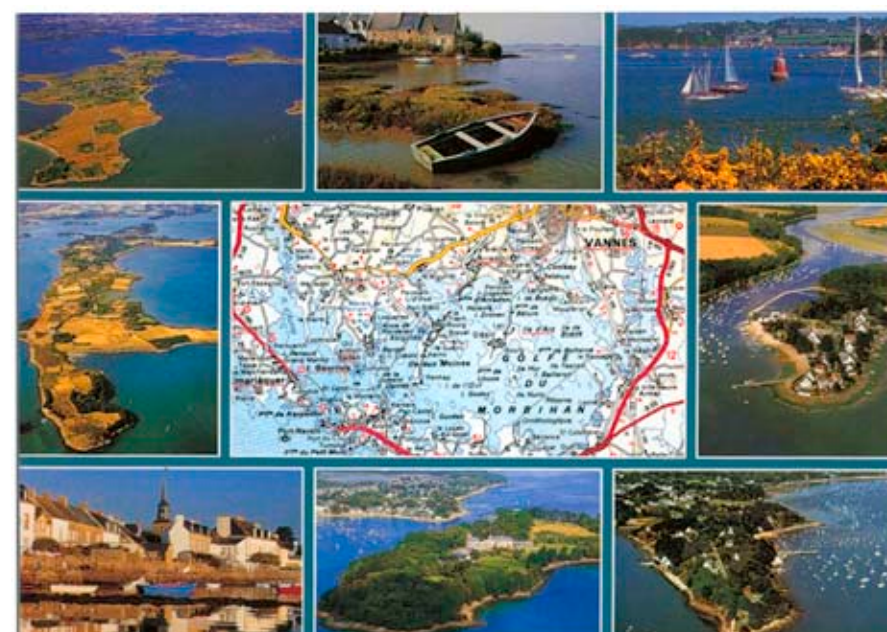
"les rives du Golfe"
 "tombée de la nuit"
 "Soleil de Bretagne"
 "derniers reflets de soleil sur le port"
 "village typique"
 "les métiers de la mer"
 "la cale et le phare"
 etc
 sont les titres des cartes postales sur les portiques actuellement



PRESQU'ILE DE RHUYS
 BRETAGNE SUD

Certaines cartes postales ont traversé toutes les modes successives et toutes les évolutions de la représentation du paysage du Golfe, comme cet ensemble de maisons sur l'eau à Kerollet (Sarzeau), ou le village typique de Bréhuidic avec en fond de scène les arbres de la baie du Lindin.

Ces vues mettent en avant une des spécificités des paysages du Golfe, la confusion possible entre ce qui est du domaine marin et ce qui appartient au domaine terrestre. Des maisons en pleine mer, des jardins posés sur la mer...



Les photographies de cartes postales rassemblent dans leur clichés les éléments constituant du paysage du Golfe: habitat ancien au bord de l'eau, moulins à marée, activités nautiques, vues aériennes des îles et îlots...



LE GOLFE DU MORBIHAN
 BRETAGNE SUD



Jean Frélaut, *La longère*.



Jean Frélaut, *Les régates de Conleau*



Jean Frélaut, *Pommiers en fleurs*, 1920



Les peintures de paysage du Golfe deviennent chose courante seulement à la toute fin du XXème siècle. Par exemple, les estrans du Golfe n'ont été que peu sujets de représentation pour les artistes jusqu'à une période récente: Aujourd'hui, ils se trouvent mis en scène et ce paysage semble s'être fabriqué une nouvelle image de lui même: l'estran est devenu un nouvel objet esthétique générant des pratiques et des rêveries nouvelles.

Paradoxalement, certains éléments constitutifs des paysages ont été peu associés à l'idée de paysage du Golfe du Morbihan. Par exemple l'agriculture littorale, qui est probablement le plus grand garant des paysages, semble avoir échappé au champ de la représentation.

Une scène ostréicole devient source d'inspiration pour Ph. Vadenberghe (ci-contre, à droite) qui peint les effets de la marée et les paysages mouvants du Golfe. Le peintre met ici en avant la singularité du paysage, la découpe confuse des éléments: mer-terre-ciel.

Le Graphisme géométrique des piquets ostréicoles évoque des "champs de mer".

C'est dans la peinture contemporaine que l'on trouve enfin l'estran représenté pour lui même. Il existe un rapport plus égal entre la part de la terre, la part de la mer et la part de ciel représentées.

En même temps qu'il se constitue une science des littoraux, les peintres découvrent la confusion lumineuse de l'estran. Cet attrait nouveau se double d'une curiosité neuve pour le territoire dénudé par le flux et le reflux. L'estran est le paradis du zoologiste-écologue et du poète. On assiste à une démarche ambiguë où confluent l'appréciation esthétique et la recherche scientifique.



Ph. Vadenberghe



Ph. Vadenberghe



Port-Navalo au début du siècle: paysage de landes sans aucune strate arborée (carte postale ancienne)

Végétation

La question du végétal est capitale, tant ce sont les arbres et les boisements qui donnent la silhouette et l'image du Golfe. Mais si le Golfe endosse l'image d'une vaste zone humide et sauvage, il n'existe pour ainsi dire pas de boisements qui soient naturels: ils sont le fruit de l'évolution de l'action de l'homme sur ce territoire.

La perception que nous avons aujourd'hui est un empreint d'image (voir les pages précédentes sur les représentations du Golfe). A titre d'exemple, les pinèdes sont devenues quasiment emblématiques des paysages du Golfe, alors qu'au début du XIXème siècle elles n'existaient que sporadiquement sur ces côtes. L'analyse des cartes postales anciennes montre bien la relative jeunesse de ces boisements.

Des importations végétales

Pins maritimes (*Pinus pinaster*) et Cyprès de Lambert (*Cupressus macrocarpa*) sont les exemples les plus courants de ce type de végétation.

Le pin maritime, souvent associé à la lande, a été introduit en 1820 dans le morbihan pour mettre en valeur les terres pauvres, encore très présentes sur le Golfe (pointe d'Arradon, pointe du Blair, Ile aux Moines, rives du Vincin..., donc plutôt au nord du Golfe). Le cyprès de Lambert, introduits plus récemment, doit son extension à l'augmentation de la fréquentation littorale et à son utilisation comme essence ornementale et comme brise-vent (surtout sur la presqu'île de Rhuys et les îles, donc plutôt au sud du Golfe).

Plus récemment encore, d'autres essences, comme le mimosa, semblent prendre de l'importance et sont particulièrement visibles pendant leur floraison. Cependant, à l'inverse du chêne vert qui est spontané, le mimosa reste très sensible à des chutes de température en hiver ce qui limite son extension.

L'utilisation "domestique" de certaines de ces essences a dépassé l'intention de départ qui était de constituer une simple haie brise-vent: ces haies sont devenues de véritables cordons denses de conifères dont l'impact est très fort (exemple: les cyprès brise-vent des champs de Beausoleil). Certaines de ces formations végétales appartiennent pourtant désormais au patrimoine végétal du Golfe.

Pinèdes et bocage juxtaposés

Une des particularités des paysages du Golfe est la rencontre qui se produit, dans un espace restreint, entre les pinèdes littorales et le bocage agricole. En effet, la répartition des boisements persistants le long du trait de côte produit une juxtaposition entre le bocage (lorsqu'il subsiste) et un cordon boisé persistant littoral plus ou moins profond en fonction des échancrures et de la typologie de la côte. D'ailleurs, peu importe l'épaisseur des haies ou des boisements (qui ne sont souvent qu'un épaississement des structures bocagères): c'est leur situation littorale qui importe et qui forge leur impact. Cette position sur le trait de côte ne manque pas de provoquer des phénomènes d'érosion accélérés.

Il n'existe pas de grands boisements, mais plutôt des bosquets qui ponctuent le bocage, sauf au niveau et des vallées (comme celle du Vincin...) où les boisements occupent et mettent en valeur les reliefs.

Très peu d'espaces boisés sont accessibles au public.



Le Logeo à travers les pins maritimes (carte postale ancienne)



Le Golfe à travers les arbres remarquables du parc du château de Kerlevenan

L'agriculture en bord de mer est un élément très particulier du Golfe qui illustre la douceur du climat qui règne sur cette mer intérieure: c'est donc une forme particulièrement unique à protéger et à maintenir. Dans ce cadre, le bocage est un élément identitaire fort, pas toujours reconnu comme tel.

Le remembrement a profondément modifié le paysage, et pas seulement dans sa dimension agricole. Traditionnellement lié au bâti, il permettrait aujourd'hui d'intégrer les constructions récentes et de requalifier certaines limites ou voirie de lotissement et pourrait jouer un rôle dans le rééquilibrage de l'impact du bâti comme forme intermédiaire entre espace naturels et espaces construits. Mais l'équilibre est fragile entre la fermeture des vues sur la côte qui réduirait presque bientôt les vues à la seule pratique du sentier côtier, et le développement de formes de boisements linéaires (bocage). Les exemples de Kerlevenan ou de Kerisper montrent globalement un développement rapide des boisements qui tendent à obturer les perceptions de la côte du Golfe, à diminuer la profondeur du champ visuel et finalement à appauvrir les paysages possibles.

Disparition des vergers et de la vigne

"Depuis des siècles, les vignobles font partie intégrante du paysage de Rhuys. Point d'immenses étendues comme en champagne et en bordelais, mais une infinité de petits lopins, parfois entourés de murs, parfois en plein champs, entre une parcelle de blé et une autre de sarrasin. Il suffit encore de feuilleter les cadastres pour retrouver les traces toponymiques de cette implantation. De la vigne, il y en a donc un peu partout en presqu'île de Rhuys (...) Partout on replante: de Brillac à Bernon, la vigne de Beausoleil s'étend sur des centaines de mètres, de part et d'autre de la route (...) La grande époque se situe entre 1898 et 1906. Plus de 700 hectares pour la seule commune de Sarzeau, 2064 pour toute la Presqu'île."

Yvon Mauffret, *Chronique d'une presqu'île*

Il y a peu de trace aujourd'hui de la présence des vergers et de la vigne. L'ensemble des vues aériennes de 1953 présentées dans ce document rappelle pourtant l'importance qu'ont eu les vergers, tant autour des villages que sur le littoral.

Les landes

De vastes étendues de landes couvraient les côtes du Golfe, ainsi que les îles et îlots. Ces landes étaient cultivées et entretenues pour le bétail. Aujourd'hui les secteurs qui échappent à la pression urbaine et les parcelles littorales désertées par les agriculteurs, "partent" en friche. De même, les landes non entretenues deviennent friches puis boisements. On assiste donc aussi de ce fait à la fermeture généralisée des paysages littoraux du Golfe.



Bocage et pinèdes littorales depuis la Butte de César



Champs de colza à travers des cyprès sur la côte arradonnaise



Agriculture littorale sur l'île Tascon

Végétation

Une gradation végétale d'ouest en est

Sur les îles, il existe une progression depuis l'entrée du Golfe vers l'intérieur: celles de l'entrée de Golfe sont de superficie réduite et fortement boisées, et plus on va vers l'intérieur du Golfe, moins elles sont boisées. Les cyprès deviennent isolés, marquant très fortement le paysage de leur silhouette.

Urbanisation, tourisme et végétation

L'origine du développement d'une végétation persistante est due à l'arrivée de l'urbanisation sur la côte.

Autrefois, on plantait pour protéger les hameaux des vents dominants. Aujourd'hui, on plante pour se protéger de la "vue" des maisons.

Mais le développement de la végétation sur la côte correspond aussi à un besoin (sans doute inconscient) de produire un paysage plus adapté aux nouvelles pratiques et aux nouvelles visions "touristiques" du Golfe du Morbihan: les persistants, en marquant les différents plans de leur silhouette, rendent le paysage du Golfe plus pittoresques, et comme ils sont toujours verts (sempervirens...), ces végétaux persistants renforcent l'image de douceur du climat pour les visiteurs en hiver.

Chaque époque produit donc son propre paysage.

Un renouvellement problématique

Les arbres, notamment les pins et les cyprès arrivent aujourd'hui en bout de course. Certains îlots densément plantés tendent à ressembler à un jeu de "mikado" (érosion, faible épaisseur du substrat, tempêtes...). Le renouvellement des cyprès ne se fait pas naturellement.

Comment envisager le renouvellement et la gestion dans le temps de ces espaces dont le front boisé est devenu le visage commun ?

Quelle type d'intervention peut-on envisager et quelle image souhaite-t-on donner du Golfe pour les cinquante, cent ans à venir ?



Relique de vergers à Sarzeau



Pinède sur la pointe du Duer



Cypres sur l'île Quistinic: profil végétal emblématique des îlots du Golfe



Vergers sur une ligne de crête à Crach



L'alignement de cyprès de Beausoleil



Chênes pédonculés: route bocagère près de Kerallier



La fermeture du paysage par les landes sur le promontoire de la pointe de l'Ours



Cypres en bordure de côte à l'île Tascon



Alignement remarquable sur le sentier côtier à Moréac



Auray : une ville étagée sur son versant, face au port de Saint-Goustan



Bourg de Locmariaquer: un front bâti continu sur le littoral, souligné par des ouvrages de soutènement



Le hameau du Paludo (commune de Larmor-Baden) : un regroupement bâti orienté sur le littoral



Maison bourgeoise à Bellevue (Port-Anna) devenue amer pour les navigateurs (la "maison rose")

Le bâti vernaculaire

Caractéristiques et modes d'implantation des noyaux urbains

Sur le territoire des 20 communes littorales du Golfe, la majorité des noyaux urbains se sont développés en marge du littoral. La polyculture-élevage et, dans une moindre mesure la pêche, ont déterminé les formes d'implantation des noyaux urbains. L'urbanisation s'est toujours effectuée de manière groupée, à l'échelle du bourg, du village ou du hameau. Seules quelques grosses fermes, propriétés bourgeoises ou moulins à marée sont dispersés sur le territoire.

Les centres urbains sont pour la plupart liés à l'économie et aux modes de valorisation du territoire. La ville d'Auray et Vannes échappent à cette logique. Ces grands centres urbains se sont structurés en fonction de l'activité marchande liée à la présence de leur port. Vannes s'est construite autour de son port depuis l'antiquité. Au cours des siècles, avec l'envasement naturel du lit de la rivière, le port recule plus en aval, tandis que la ville s'en rapproche sans cesse. Les aménagements successifs ont ainsi modifié profondément la configuration du port, jusqu'au port de plaisance actuel.

Les bourgs agricoles

Crac'h, Baden, Plougoumen, Arradon, Séné, Theix, Sarzeau, Arzon... : ces bourgs sont implantés en marge du littoral, pour la plupart en point haut. L'urbanisation s'est effectuée de manière groupée. Les maisons de villages d'un ou deux étages sont accolées, et s'organisent suivant la topographie du site. Sarzeau s'est structuré d'après les lignes de relief dominantes (direction est-ouest), tandis que Baden a une structure plus concentrique, en correspondance avec son site. Un mail bocager et des vergers enserraient alors ces noyaux urbains.

Les bourgs et hameaux à vocation "maritime"

On compte peu de bourgs ou villages littoraux. Locmariaquer et Le Bono sont les seuls bourgs implantés sur le littoral. Pour ce dernier, l'édification de son port est, néanmoins, assez récent, datant du début du XXème siècle. Aussi, le bourg de Locmariaquer constitue un élément singulier à l'échelle du Golfe. L'urbanisation s'est structurée suivant le linéaire côtier, dessinant ainsi un front bâti sur l'eau. Bien que la pêche ait été une source de revenu non négligeable pour les habitants, l'économie du village était tournée principalement sur l'élevage et l'agriculture. L'essor de l'ostréiculture dès la fin du XIXème siècle, renforça par la suite la vocation "maritime" du bourg.

L'urbanisation sur le littoral s'est principalement effectuée à travers la création de hameau de pêcheurs: Port-Blanc, Port Anna, Le Passage, Le Logeo, Kerners, Port-Navalo... Implantés en fond d'anse, à l'abri des vents dominants, ou sur des sites de passage maritime, ces petits ports étaient assez confidentiels. Ils se matérialisaient par quelques maisons de dimensions modestes et l'aménagement de quais en front de mer.

Caractéristiques et forme d'implantation de l'habitat vernaculaire

Quelques formes caractéristiques de l'organisation bâtie sont observables.

Les villages et les bourgs

La trame bâtie est assez resserrée. Les maisons, pour la plupart, sont accolées, et s'affichent en façade sur la voie publique. Le parcellaire est extrêmement lanieré. Quelques jardins prennent place parfois, à l'arrière du bâti. La structure urbaine, linéaire, en étoile, ou concentrique, s'organise, néanmoins, en fonction de l'église, point central de ce dispositif urbain.

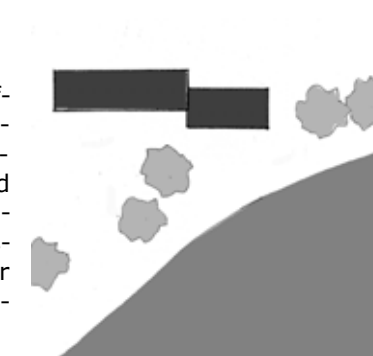
Les hameaux

De dimension plus modeste, les hameaux se caractérisent par l'implantation d'un habitat en chaîne ou accolé. Maisons d'habitation, bâtiments d'exploitation, longères aux dimensions plus importantes, s'organisent suivant la topographie du terrain et son exposition aux vents. Ceints de murets ou de haies bocagères, la silhouette ramassée de ces hameaux s'intègre complètement au paysage environnant.

L'habitat isolé

Habitat bourgeois, ferme, ou bâtiment d'activité, l'habitat isolé paraît très intégré au paysage. Il y a, en effet, une véritable adéquation entre la forme du bâtiment et son environnement. Les dimensions du bâti, l'orientation, les ouvrages connexes (murs de soutènement, quais,...), le végétal (haies bocagère ou haies brise-vent, parc arboré) participent à cette intégration.

Formes caractéristiques de l'implantation bâtie vernaculaire: **L'habitat isolé**



Fermes et longères : des éléments signaux ponctuant le territoire

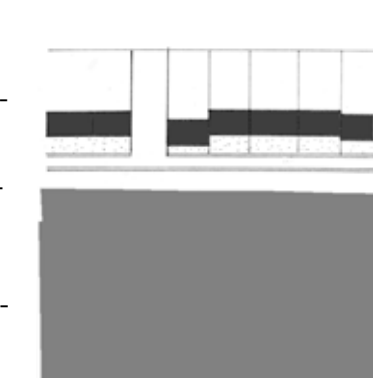
- habitat orienté suivant la topographie du terrain, à proximité des prés et champs du domaine (implantation liée aux modes de valorisation du territoire)
- parcellaire très lâche, grand domaine agricole
- haies brise vent et haies bocagères prégnantes



Habitations bourgeoises et châteaux: des repères prégnants depuis la mer

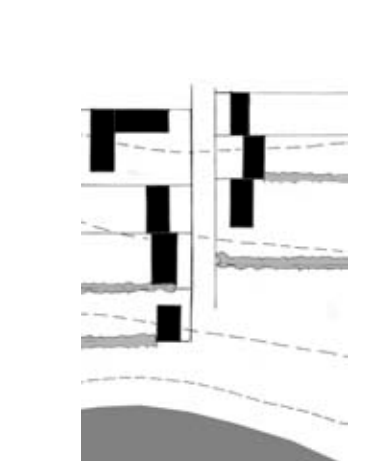
- habitat orienté sur le littoral
- parcelle importante
- parc ornemental, élément signal
- ouvrages connexes très prégnants (quais, murs de soutènement)

Formes caractéristiques de l'implantation bâtie: **l'habitat groupé**



Bourgs littoraux : une urbanisation orientée sur le littoral

- façade principale orientée sur le littoral, bâti accolé
- parcellaire très lanieré
- trait de côte matérialisé par des ouvrages maçonnés (quais et murs de soutènement)
- jardins réduits à une mince bande entre la façade et l'espace public



Hameaux : une organisation groupée discontinue

- habitat étagé sur le versant, s'insérant au relief (implantation en chaîne)
- parcellaire très lanieré
- haies bocagères et murets assez prégnants
- jardins implantés à l'arrière ou en façade du bâti

Caractéristiques et formes de l'urbanisation contemporaine

L'habitat contemporain, grand consommateur d'espace et de paysages littoraux, s'inscrit généralement en contradiction avec les modes d'urbanisation vernaculaire. La standardisation du bâti, la normalisation du parcellaire, sont autant de facteurs qui participent à la banalisation des ces nouvelles zones urbaines et des paysages. Plusieurs types d'urbanisation sont observables:

- le lotissement : un développement urbain en nappe, fermé

Implantés à l'écart des centres urbains ou dans leur continuité, les lotissements semblent pour la plupart isolés de leur environnement.

L'implantation du bâti, isolé au milieu de sa parcelle, le mode de desserte en boucle ou en cul-de-sac, le traitement standardisé des limites, contribuent à ce phénomène d'exclusion.

A l'échelle du Golfe, ce mode d'organisation a une incidence forte sur le territoire et le littoral côtier. L'extrême découpage des côtes renforce, en effet, les phénomènes de covisibilité. Sur les hameaux de Brouel-Kerbihan, dominant la rivière de Noyal, de Saint-Armel, de la rivière du Vincin et de Locmariaquer pour ne citer que ces localités, ce phénomène est très lisible.

Quelques opérations paraissent, néanmoins, mieux intégrées. L'implantation bâtie groupée, le traitement qualitatif des voies de desserte, la recherche d'une adéquation avec les caractéristiques paysagères et topographiques des sites, le traitement des espaces publics, contribuent à la création de formes urbaines mieux adaptées à l'identité du territoire.

- un développement bâti linéaire

L'urbanisation linéaire s'est effectuée le long des principaux axes routiers, à partir des noyaux urbains existants.

Ce dispositif, très consommateur d'espace, s'inscrit en contrepoint des logiques agricoles de valorisation du territoire. A terme ce processus risque de générer une conurbation entre les principaux noyaux urbains. C'est un phénomène prégnant sur tout le territoire mais plus particulièrement sur la presqu'île de Rhuys (Kerners, Béninz, Kerrassel, Brillac, Saint-Martin, Saint-Colombier, Lasné, Saint-Armel,...) et la presqu'île de Séné, entre Caouarn et Port-Anna.

- un développement bâti diffus

L'attrait du Golfe du Morbihan et l'essor du tourisme balnéaire a généré un développement bâti diffus. Maisons et pavillons sont essaimés sur la côte. Ce mitage a été quelque peu enrayé par la loi littoral. En dehors des emprises protégées par les divers réglementations urbaines, ce phénomène demeure assez crucial.

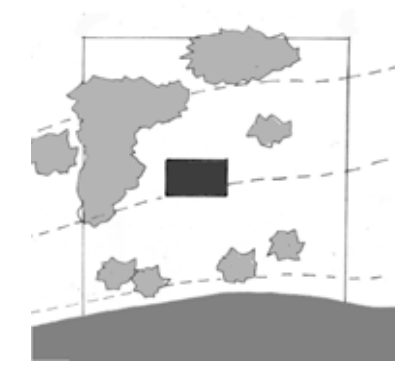
Formes caractéristiques de l'implantation bâtie récente:
Habitat isolé



Habitat isolé, Roc'h Du (Crac'h): la recherche de la vue en direction de la mer conditionne aujourd'hui les modes d'implantation de l'habitat



ErHroueg. L'activité économique avec notamment le développement et la modernisation de l'ostréculture a généré l'implantation de nouveaux chantiers. Ces bâtiments, isolés sur le littoral côtier, ont une incidence marquée sur le paysage.



Habitat isolé:

Implantation sur le littoral

- façade principale orientée vers la mer
- parcelle lâche
- végétation ornementale et haies brise vent.

Implantation à l'arrière du littoral

- façade principale orientée en fonction de l'axe de desserte
- parcelle lâche
- végétation ornementale

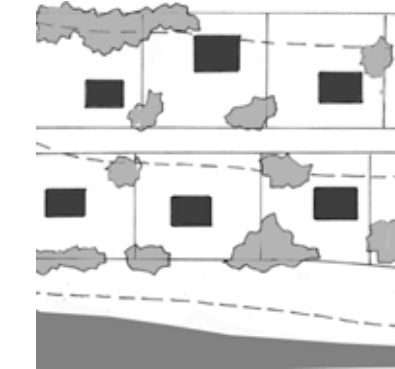
Formes caractéristiques de l'implantation bâtie:
Lotissements et urbanisation linéaire



Urbanisation diffuse, Pointe de Bénance: implantées sur le versant du littoral, ces habitations sont très prégnantes depuis la plan d'eau. La végétation permet néanmoins d'atténuer leur impact.



Urbanisation linéaire, Kerhuillieu (Séné): ce ruban bâti en position de crête, est assez prégnant à l'échelle du territoire



Urbanisation linéaire et urbanisation groupée diffuse:

Implantation sur le littoral

- façades principales orientées vers la mer
- parcellaire standardisé
- maison implantée en milieu de parcelle

Implantation à l'arrière du littoral

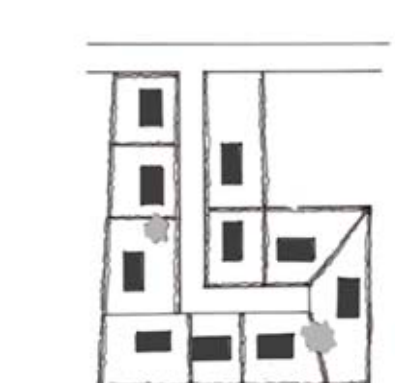
- façades principales orientées en fonction de l'axe de desserte
- parcellaire standardisé



Habitat groupé, Le Paludo (Larmor-Baden): ce lotissement s'est développé à l'arrière du Golfe, dans la continuité de l'ancien hameau du Paludo. Le mode d'urbanisation, l'emplacement, permet de réduire l'incidence de ces constructions.



Lotissement à Theix: dominant les rives de la rivière de Noyal, ce lotissement a un impact très fort sur le paysage littoral



Lotissement et urbanisation groupée:

Implantation

- façade orientée en fonction du découpage des lots et de la voie de desserte
- parcellaire normalisé
- traitement des limites standardisées (haie monospécifique de persistants)



L'entrée du Golfe, Locmariaquer: une implantation urbaine conditionnée par la proximité du littoral



Rivière d'Auray, Le Parün: essaimé sur le versant de la rivière, ces habitations sont très prégnantes



Rivière de Noyal: la zone d'activité de Theix en belvédère sur la rivière a une incidence forte sur le paysage



Bassin central, Port-Anna: une urbanisation liée à la proximité du Golfe

Le bâti récent

Le développement du tourisme balnéaire et l'étalement urbain

Avec l'essor des activités nautiques et du tourisme balnéaire dès la fin du XIX^{ème} siècle, les processus d'urbanisation se sont profondément modifiés. Le littoral devient alors un territoire convoité. La recherche de la vue et de l'accès à la mer conditionnent très fortement l'implantation urbaine. Différentes dynamiques d'urbanisation se distinguent :

- une urbanisation dans la continuité des bourgs et hameaux existants,
- une urbanisation linéaire le long de axes routiers,
- une dispersion du bâti sur le littoral morbihanais.

Mode d'implantation et de répartition de l'habitat suivant les secteurs géographiques du littoral

Suivant la configuration des côtes, leur orientation géographique, les dynamiques d'urbanisation du littoral diffèrent.

En fonction de ces caractéristiques, la problématique de mise en valeur et d'insertion du bâti existant et futur se pose différemment suivant les secteurs géographiques du Golfe et les entités paysagères.

Entités paysagères de l'entrée du Golfe et du Bassin central

La côte Nord (de Larmor-Baden à Vannes):

Sur la côte nord, la progression urbaine en direction de la façade maritime est assez sensible. Les bourgs et villages de Larmor-Baden, Port-Blanc, Arradon se sont développés en direction du littoral morbihanais. Les pointes, notamment sur leur façades est, protégés des vents dominants, se sont fortement urbanisées, tandis que les anses sont encore relativement préservées.

La côte sud (de Bilgroix à la pointe de Bénance):

L'urbanisation sur la presqu'île de Rhuys est principalement axée sur le littoral atlantique. Cependant, des extensions urbaines se sont développées en fond d'anse dans la continuité des hameaux existants : Kerners, Kerrassel, Brillac... Ce développement est néanmoins peu prégnant, pour l'instant, depuis le plan d'eau. Les pointes, dans l'ensemble, sont préservées de l'urbanisation. De fait, la côte sud du Golfe semble peu urbanisée au regard de la côte septentrionale.

Les études de cas des différents sites de Larmor-baden (p13), Port-Blanc (p16), Kerners (p18) et de la baie du Lindin (p26), permettent de mettre en exergue ces phénomènes.

La côte ouest (de la pointe de Kerpenhir à Fort Espagnol):

Deux modes d'urbanisation se différencient sur ce littoral. Sur la commune de Locmariaquer, de Kerouarc'h à la pointe de Kerpenhir, une forte pression urbaine s'est exercée sur le littoral morbihanais, malgré l'attrait de la côte atlantique. Les hameaux et lieux dits se sont peu à peu étalés, au risque de former une conurbation sur tout ce linéaire côtier.

A l'écart des grands axes de circulation, le littoral de Kerouarc'h à Fort Espagnol, est aujourd'hui mieux préservé.

Entité paysagère du fond du Golfe

De la pointe de Bénance à la pointe du Passage, le littoral de la presqu'île de Rhuys est assez linéaire. L'urbanisation s'est développée dans la continuité des principaux noyaux urbains en direction du littoral. Ce phénomène est particulièrement lisible sur Saint-Colombier, Lasné et Saint-Armel. Du fait de cette frontalité côtière, l'impact de l'urbanisation depuis le Golfe est très marquante. En outre, les différentes opérations urbaines (implantations de maisons individuelles et lotissements) sont assez disqualifiantes pour l'image du site.

Entité paysagère de la rivière de Noyal

Isolée des principaux pôles touristiques, la rivière de Noyal est un territoire relativement confidentiel à l'échelle du golfe.

Le développement urbain est peu prégnant sur ce secteur, hormis sur sa frange nord, à proximité de Vannes. La présence de la RN65, axe de communication majeur, a généré l'implantation d'une zone d'activité en belvédère sur la rivière. Des secteurs d'habitat se sont développés. Toutefois, les principales opérations d'urbanisation ont été à ce jour gelées (des travaux pour un lotissement en contrebas de la zone d'activité ont même été arrêtés).

Entité paysagère de la rivière d'Auray

La croissance urbaine s'est exercée sur les principaux pôles urbains de ce secteur : Auray, Pluneret, Plougoumelen et Bono. La permanence de grandes propriétés, notamment sur le versant ouest de la rivière d'Auray a permis de préserver cette côte. De nouveaux secteurs d'urbanisation sont toutefois perceptibles sur les versants en amont de la ville d'Auray, mais également sur la rivière du Bono. La configuration géographique de ces rivières, leur caractère encaissé génèrent des conditions de visibilité forte. Aussi, les versants de ces rivières sont des secteurs particulièrement sensibles à l'urbanisation.

Routes et paysages: la structure du réseau viaire

Le réseau viaire est un élément structurant du paysage morbihanais. Il induit aujourd'hui notre appréhension du paysage du Golfe, et plus encore les modes de développement (interaction très forte entre la structure du réseau viaire et les modes de développement urbain). Trois façades littorales se distinguent au niveau de l'implantation des infrastructures routières:

- la façade nord : un système de dessertes transversales, orienté vers le littoral

Depuis la principale voie d'accès la RD101 longeant la côte nord, une succession de routes départementales permet de desservir la côte et les secteurs urbains : RD127, RD101a RD316, RD316a. La plupart des pointes sont ainsi directement accessibles. Ce mode de desserte a, ainsi, induit un développement urbain axé sur la côte et plus spécifiquement sur les pointes.

- la façade sud : un système de desserte longitudinale retranché du littoral

Sur la presqu'île de Rhuys, la RD780 constitue le principal axe de desserte du territoire. Un réseau viaire se greffe sur cet axe pour irriguer le littoral morbihanais. La côte et les pointes sont, toutefois, assez difficilement accessibles. La signalétique est peu lisible et ne permet pas aux touristes de rejoindre le littoral aisément. Ce réseau assez complexe est hérité du maillage agricole. Des alignements brise vent, des haies bocagères plantées en talus bordent et soulignent leur itinéraire. En contrepoint, la RD780, marque une véritable rupture, isolant la côte morbihanaise de la presqu'île de Rhuys. Le réseau viaire paraît, dans l'ensemble, peu hiérarchisé.

-la façade ouest : un système de desserte très diffus

La RD28 prolongée par la RD781, permet de desservir le littoral entre Auray et Locmariaquer. La côte est, toutefois, assez difficilement accessible. Depuis la voie principale un maillage diffus de chemins communaux permet de drainer ce territoire entre la départementale et le littoral. Le mail viaire a peu évolué sur ce secteur du fait de la permanence de l'activité agricole et du faible développement urbain. De fait, le littoral, isolé des principaux axes de communications, reste un territoire confidentiel.

A l'intersection de ces trois façades littorales, Auray et Vannes constituent des centres d'échange et de transition. Ces villes sont des centres incontournables pour tous les usagers du Golfe.



Schéma façade nord (environs de Port-Blanc)

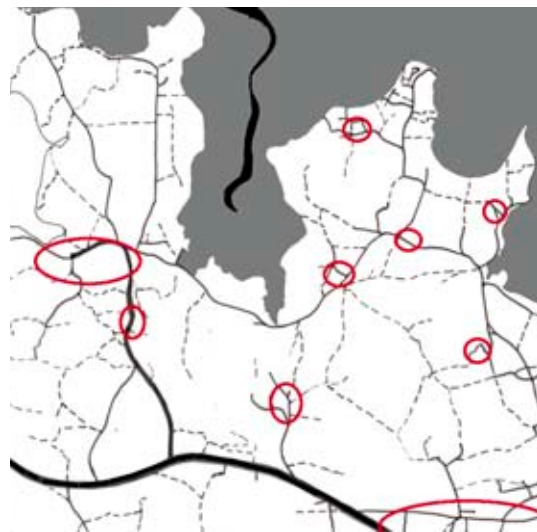


Schéma façade sud (environs de Sarzeau)



Schéma façade ouest (environs de Crac'h)

La hiérarchisation du réseau viaire



Voie principale: RD 780 - Coëthuel. La plupart des axes principaux ont subi des transformations ou ont été nouvellement créés. De fait, le tracé de ces voies paraît en rupture avec leur environnement paysager.



Voie secondaire: Kerchican. Les plantations sur talus constituent un élément indissociable du paysage morbihanais.



Voie de desserte: Kerzuhen. Le végétal, omniprésent (haies, alignements d'arbres,..) souligne et cadre les vues vers le territoire agricole et maritime.



Chemin piéton: Presqu'île de Rhuys

Le réseau viaire ancien : formes et caractéristiques



Chaussée submersible: Ile Berder. Le passage vers l'île est soumis au rythme des marées.



Route en digue: Pen En Toul.



Route "soutènement": BotSpernen



Route "bocagère": Pointe de Bernon, Presqu'île de Rhuys

Caractéristiques du réseau viaire ancien.....

Le réseau viaire, dans sa configuration, est hérité du système agraire. Les routes et chemins quadrillaient le territoire pour faciliter l'accès aux champs et aux centres urbains.

Ce réseau d'une grande qualité est un élément constitutif de l'identité du territoire. Le tracé en correspondance avec la topographie du site, la gabarit routier, le traitement des accotements, participent à la qualité de ces itinéraires. Le végétal est, par ailleurs, un élément indissociable du paysage routier.

Suivant la configuration du territoire différentes formes se distinguent:

- Les routes du littoral

- les routes digues,
- les routes "soutènement",
- les routes submersibles (chaussées submersibles de l'île Tascon et de l'île Berder).

Le long du littoral, les routes constituent de véritables ouvrages de soutènement. En balcon au dessus du niveau de la mer ou en digue, elles structurent et mettent en scène le paysage littoral et offrent aux automobilistes des points de vues singuliers en direction de la mer.

Les routes du territoire agricole

- les routes "bocagères",
- les routes bordées de haies brises vent,
- les routes bordées de murets.

Quadrillant le territoire, les routes "agricoles" sont pour la majorité bordées de talus empierrés. Des haies de feuillus (chênes, châtaigniers, frênes,..) ou des brises-vent de cyprès de Lambert, introduit dès le début du siècle, soulignent leurs tracés. Ces longs corridors végétaux sont des éléments constitutifs du paysage bocager.

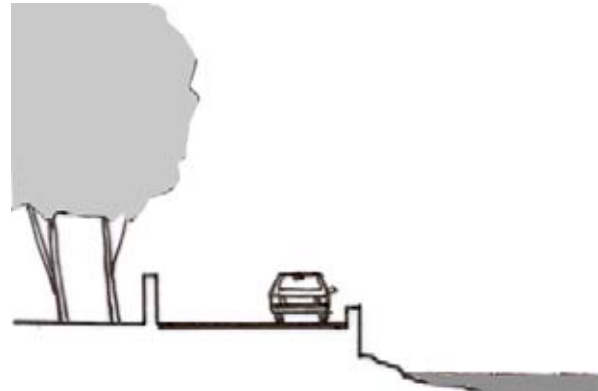
Les murets de pierres sèches bordant les routes sont également remarquables. L'absence d'entretien et le recalibrage de certaines voies ont fortement contribué à leur disparition.

Caractéristiques du réseau viaire nouveau...

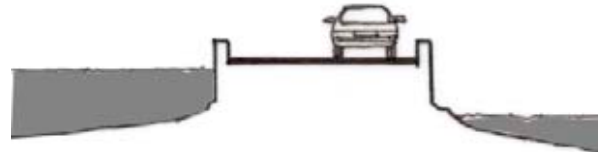
Les routes nouvelles paraissent dans l'ensemble déconnectées de leur environnement. Le gabarit routier assez large, le tracé en déblais/remblais, l'absence de traitement des abords, contribuent fortement à leur isolement. Le tracé de la RD780 est particulièrement représentatif de ce phénomène.

Par ailleurs, la création de nouveaux itinéraires routiers génère parfois d'importantes modifications du maillage agricole avec la suppression de haies, de boisements, ou de dessertes agricoles.

A cet égard, il paraît nécessaire d'engager une réflexion sur l'intégration des grands axes routiers, dont notamment la RD780, la RN165, la RD101 et la RD781, pour valoriser ces itinéraires et, à travers eux, l'image du Golfe.

Les routes "littorales":

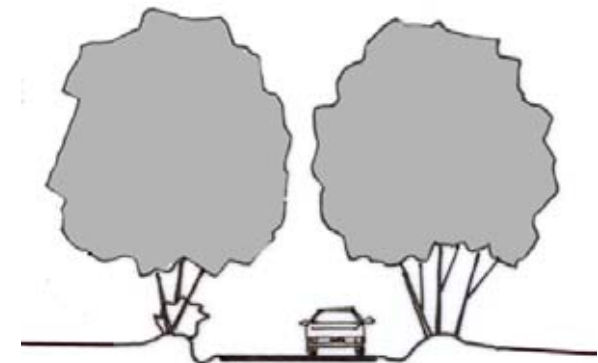
Route "soutènement": les ouvrages maçonnés participent à l'intégration de la voie à la valorisation du trait de côte.



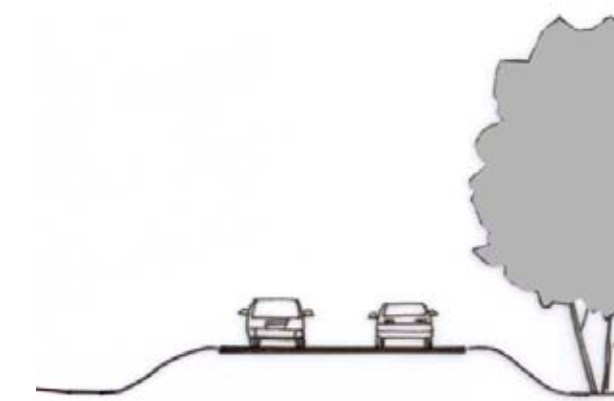
Route "digue": entre deux eaux, la route offre un point de vue incomparable.

Les routes "agricoles":

Route bordée de murets: sur certains secteurs les murets en pierres sèches bordaient les champs et chemins. Cette configuration est aujourd'hui plus rare. Quelques murets, notamment à Locmarquer, sont encore visibles.



Route "bocagère": accompagnées de haie brise vent de cyprès de Lambert ou d'espèces caducs, ces voies s'intègrent au maillage agricole.

Les "nouvelles" routes:**Route en remblai**

Route en déblai: L'aménagement d'axes routiers, en remblais ou en déblais sur certaines sections, contribue à isoler ces infrastructures comme des éléments distincts de la structure paysagère. Le végétal est assez sporadique et peu qualifiant sur ces itinéraires. Les genêts et ajoncs, arbustes fixateur des talus, sont les essences les plus couramment employées.

Le paysage des usages

Les paysages du Golfe ont été façonnés par le travail des populations autour de son estran, d'un côté et de l'autre du trait de côte : l'agriculture littorale, la pêche, l'ostréiculture, la pêche à pied... Aujourd'hui, les usages et le regard que nous portons sur ces espaces sont en mutation et les conflits sont croissants concernant l'appropriation du territoire de l'estran. Par exemple, les concessions ostréicoles et les zones de mouillage n'ont fait que croître en superficie, si bien que l'on est aujourd'hui quasiment arrivé à une saturation sur l'ensemble du Golfe.

Si techniquement l'augmentation des mouillages ou des concessions reste possible (dans une faible mesure), il est important de se poser la question de savoir si le déploiement croissant de ces activités modifie de façon sensible ou non la perception des rivages.

Comment mesurer l'impact de ces activités sur les paysages du Golfe?

La quantité des mouillages en période estivale nuit-elle à la perception que nous avons de la côte et des estrans ?

On parle communément des "conflits d'usages" au sujet de la compétition des activités pour un même espace mouvant et restreint, la question se pose rarement en terme d'intégration paysagère de ces activités.



Ostréiculture et paysages

Depuis la terre les concessions sont parfois difficiles à atteindre tant leur implantation sur les estrans les place en bout de pointes. En revanche c'est depuis la mer, depuis une île ou depuis la côte d'en face qu'elles sont le plus visibles.

L'intégration des chantiers dans le paysage littoral

L'intégration dans le paysage des bâtiments est, depuis peu, prise en compte, mais le traitement des abords et la cohérence sur l'ensemble de la façade maritime pose à plusieurs endroits question.

L'organisation du chantier doit prendre en compte l'inévitable rencontre avec le sentier côtier en place ou futur (exemple du contournement du chantier du Scluze sur la pointe de l'Ours: le nouveau sentier côtier fait le tour de la concession). Depuis la mer, outre les bâtiments, c'est la signalétique des parcs qui pose problème encore aujourd'hui. Elle occasionne une gêne pour les navigateurs lorsque, à mi-marée, le parc est mal balisé. Le système traditionnel en place (piquets de bois alignés) offre une image pittoresque et presque poétique des parcs. Dans quelle mesure pouvons nous compléter ce mode de signalement sans dénaturer leur aspect et sans multiplier les signaux et balisages sur le plan d'eau?

Les domaines ostréicoles sont parfois vécus comme des barrages physiques tant à terre pour les piétons, qu'en mer pour les plaisanciers et les nageurs...

La modification des techniques culturelles (la culture sur tables métalliques) a entraîné une profonde modification des paysages ostréicoles.

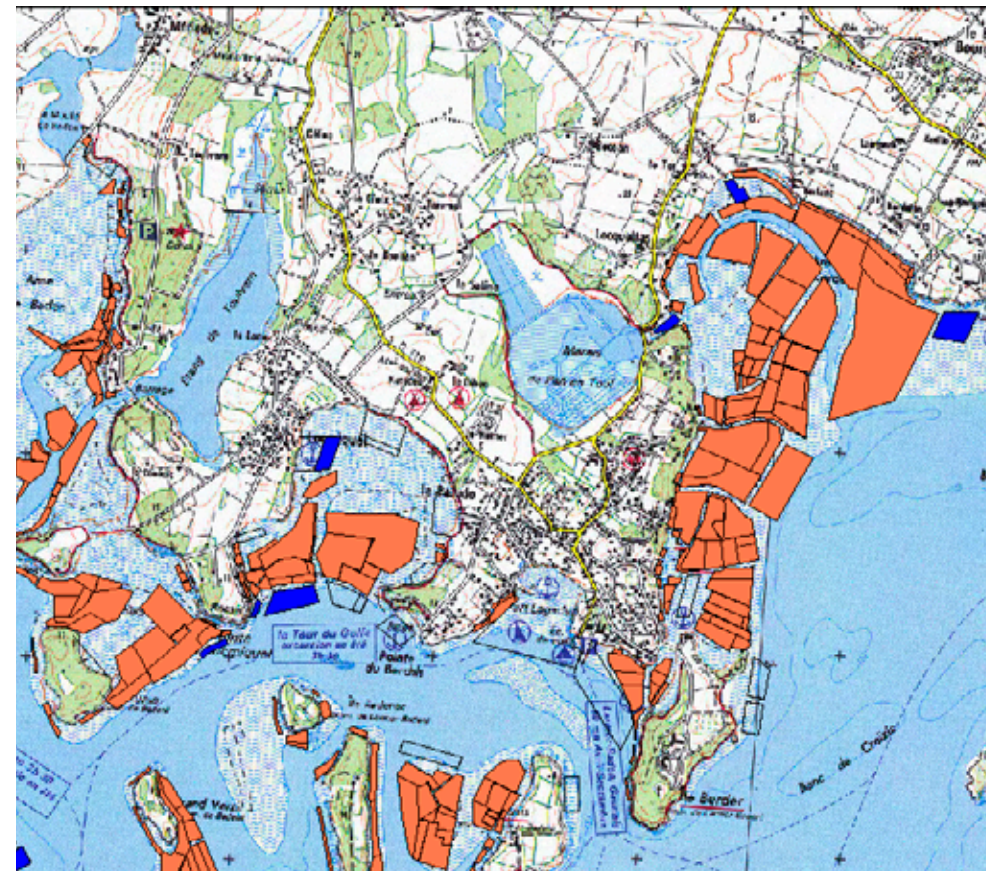
Les modes culturels et leur impact sur le paysage

La culture sur table a modifié de façon sensible la perception des estrans du Golfe: l'apparition d'un graphisme très marqué est très intéressant d'un point de vue paysager, à condition qu'il ne devienne pas le seul mode de culture de l'huître.

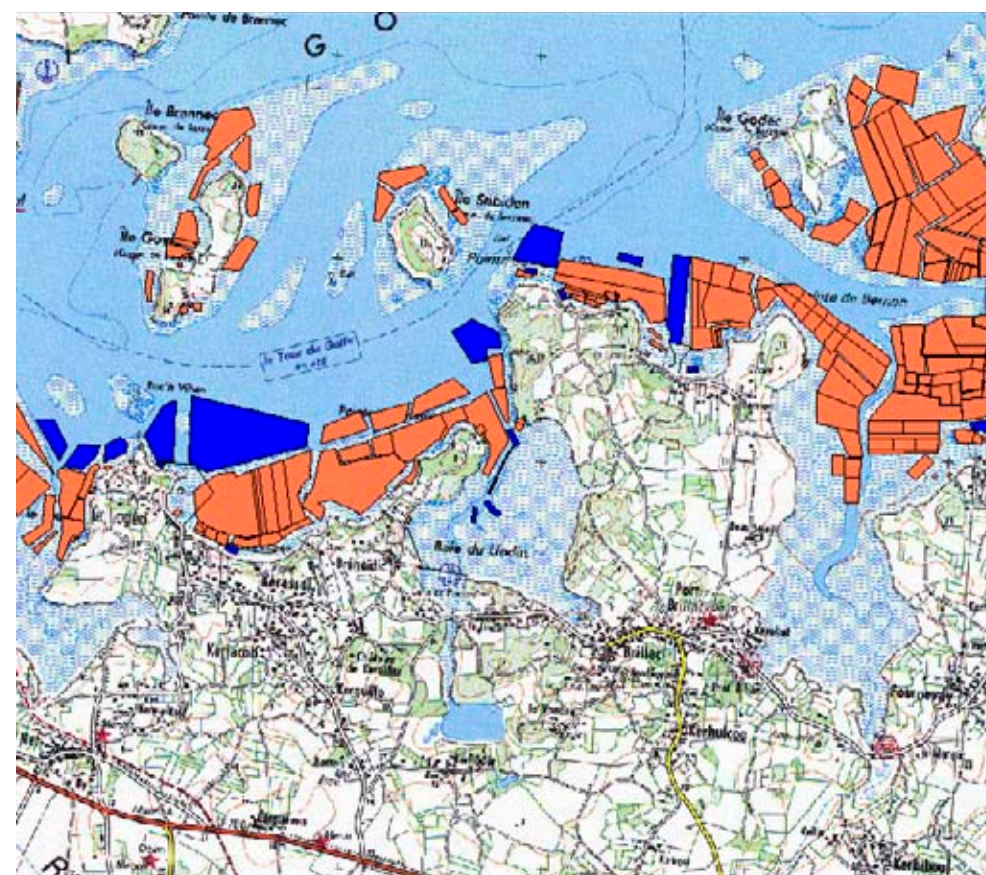
Le projet de signalétique des parcs à huître (croix de Saint-André jaune tous les 200 mètres - simulation prévue à l'île aux Moines) répond à un besoin de clarification des zones cultivées mais risque de modifier la perception sensible et physique des rivages: cette signalétique marquera d'avantage le barrage provoqué par les parcs, tant pour les nageurs que pour les plaisanciers.

Le patrimoine de mer

Il existe par ailleurs un aspect patrimonial lié à la tradition de l'ostréiculture dans le Golfe. Certains bâtiments ostréicoles ont été abandonnés et présentent de réelles qualités.



Répartition sur l'estran des zones de mouillage et des zones ostréicoles: certaines sont occupées par une des activités au détriment de l'autre, créant des "barages" en tout sens (extrait du SIG, DDE 56)



Depuis la pointe de l'Ours: les tables à huîtres dessinent des motifs intéressants sur l'estran.



Chantier ostréicole



Bâtiment ostréicole désaffecté à Kerivaud



Auray: les cabanes ostréicoles oubliées

Mouillages et paysages

Il existe dans le Golfe plusieurs configurations de mouillages. Les ports (Arradon, Vannes, Port Blanc, Auray, Larmor Baden, Port Anna et Port Navalo) ont leur propre mode de gestion d'accueil des bateaux. Les zones de mouillage du Golfe accueillent les plaisanciers qui choisissent pour stationner des équipements plus légers que les ports traditionnels. L'aménagement et la gestion de ces zones reposent sur un régime mis en place par la loi littoral de 1986.

Selon la configuration du site (rivière, anse,...) on adopte différents types de mouillage: évitage, embossage, ...

En période estivale, les zones de mouillage ceinturent une partie du tour du Golfe. Les conflits liés aux infrastructures nautiques viennent essentiellement d'un manque de place dans les ports et aux mouillages. La demande ne fait que croître et les listes d'attente sont déjà longues.

Il y a encore quelques temps une zone de mouillage annonçait un bourg ou un centre d'activité, avec le plus souvent une cale et, en fond de scène, le clocher d'une église. La nature du mouillage pouvait témoigner de l'activité d'une pointe ou d'un hameau (exemples: les bateaux de pêche à Port Anna, les plates ostréicoles devant la pointe du Ruaud...). Mais les exemples se sont raréfiés et, aujourd'hui, on peut dire que toutes les anses abritées sont des zones de mouillage quand elles ne sont pas ostréicoles. Ce "remplissage" massif tend à brouiller la lecture du paysage des estrans du Golfe.

La nature des bateaux a modifié aussi l'aspect des mouillages: à présent, la moitié des embarcations sont des bateaux à moteur. La densité, la nature des embarcations et la technique adoptée pour stocker les bateaux interagissent avec le paysage.

S'il y a plus de bateaux, il y a de fait plus d'annexes sur les grèves. On n'a pas toujours su maîtriser leur emplacement et l'impact que ces embarcations pouvaient avoir sur l'espace d'une petite cale à bateau. La taille et la nature des bateaux a engendré une plus grande mobilité entre la mer et la terre. Il est maintenant commun de voir des bateaux sortir de l'eau, prendre la route quotidiennement, et même dormir dans les jardins...

Afin de tenter de régler les conflits liés au manque de place de mouillage, l'idée d'implanter des stockages des bateaux à terre émerge. Des enquêtes ont été réalisées auprès des utilisateurs des cales de mise à l'eau. L'idée semble majoritairement acceptée. Mais elle est intéressante tant qu'elle n'est pas appliquée de façon systématique. Chaque cas doit être traité de façon spécifique afin de maîtriser l'impact de ces installations sur le paysage de façon cohérente, les installations légères étant préférées car réversibles.

La question des stockages de bateaux n'est pas simplement celle d'une bonne intégration visuelle, d'un paysage "ordonné". Un mouillage c'est une cale, une route qui mène à la cale, du stationnement de voitures, ...

L'organisation de tels équipements doit trouver une cohérence sur la façade maritime ainsi que de la mer vers la terre dans un schéma de fonctionnement. Compte tenu de la forte demande en matière de cales de mise à l'eau des bateaux, comment éviter la multiplication des péages et barrières qui commencent à apparaître (comme par exemple les récents aménagements de la cale du Logeo)?

Le paysage des cales doit-il être bouleversé pour trente jours d'affluence dans l'année?

Quelques chiffres:

- les mouillages occupent 8.7 % de la totalité des estrans,
- les concessions ostréicoles occupent 11 %,
- les bateaux à moteurs représentent 50% de l'effectif des bateaux (ils peuvent circuler à contre courant), l'autre moitié est constituée de voiliers (ils dépendent des courants et marées).



Le port de Vannes (carte postale)



Arradon: la cale et le "parking" à bateaux



Mouillage dans une anse abritée (carte postale)



Le Logeo: rangement des annexes sur la cale



Conleau: les mouillages en rivière (carte postale)



Conleau: mouillages linéaires dans la rivière



Mouillage de proximité (carte postale)



Bateaux de pêche à Port Anna

Phase 3: Enjeux et propositions

18 octobre 2002

PORT-NAVALO - Heure légale -

Octobre Année : 2002

Date	Pleines Mers						Basses Mers					
	Matin h mn	haut. m	Coef.	Soir h mn	haut. m	Coef.	Matin h mn	haut. m	Soir h mn	haut. m	Coef.	
1 M	1 08	3,60	29	13 37	3,80	32	6 35	2,20	19 31	2,05		
2 M	2 30	3,85	37	14 51	4,10	45	8 02	2,00	20 47	1,70		
3 J	3 30	4,20	54	15 45	4,50	64	9 08	1,60	21 42	1,25		
4 V	4 17	4,60	73	16 30	4,85	83	10 01	1,15	22 29	0,80		
5 S	4 59	4,90	91	17 12	5,20	99	10 48	0,75	23 14	0,45		
6 ☉	5 39	5,15	106	17 53	5,40	111	11 33	0,45	23 58	0,25		
7 L	6 18	5,30	114	18 33	5,45	116	-- --	-- --	12 17	0,25		
8 M	6 56	5,30	115	19 13	5,35	113	0 42	0,20	13 02	0,25		
9 M	7 33	5,15	109	19 51	5,10	103	1 29	0,35	13 47	0,40		
10 J	8 09	4,95	96	20 30	4,75	88	2 14	0,60	14 34	0,70		
11 V	8 47	4,60	79	21 11	4,35	69	3 01	1,00	15 23	1,05		
12 S	9 33	4,25	60	22 16	3,90	51	3 52	1,45	16 19	1,50		
13 ☾	10 59	3,95	43	-- --	-- --	--	4 51	1,85	17 27	1,85		
14 L	0 46	3,70	37	13 16	3,90	34	6 06	2,10	18 51	2,00		
15 M	2 21	3,75	35	14 36	4,05	38	7 33	2,10	20 15	1,90		
16 M	3 23	3,95	43	15 29	4,25	49	8 46	1,90	21 17	1,65		
17 J	4 04	4,15	55	16 07	4,45	60	9 40	1,65	22 03	1,40		
18 V	4 33	4,35	66	16 36	4,60	70	10 22	1,40	22 40	1,20		
19 S	4 57	4,55	74	17 02	4,75	77	10 59	1,20	23 14	1,10		
20 D	5 21	4,65	80	17 29	4,85	82	11 31	1,10	23 45	1,00		
21 ☽	5 46	4,75	84	17 56	4,90	85	-- --	-- --	12 02	1,05		
22 M	6 11	4,80	85	18 23	4,90	84	0 14	1,00	12 32	1,05		
23 M	6 36	4,80	83	18 51	4,80	82	0 43	1,00	13 01	1,05		
24 J	7 02	4,75	80	19 19	4,70	77	1 13	1,10	13 33	1,15		
25 V	7 30	4,60	73	19 48	4,50	69	1 45	1,25	14 06	1,30		
26 S	8 01	4,45	64	20 23	4,25	59	2 19	1,40	14 42	1,50		
27 D	7 38	4,25	54	20 08	4,00	48	2 59	1,65	14 25	1,75		
28 L	8 31	4,00	43	21 33	3,75	38	2 46	1,90	15 19	1,95		
29 ☽	10 08	3,85	35	23 38	3,75	34	3 48	2,10	16 32	2,05		
30 M	-- --	-- --	--	12 04	3,95	36	5 08	2,15	18 00	1,95		
31 J	1 03	3,95	41	13 21	4,20	49	6 31	1,95	19 14	1,65		

Calculé par le SHOM et reproduit avec son autorisation n° 562-2001

* Passage en heure d'hiver le 27

FORT-ESPAGNOL - Heure légale -

Octobre Année : 2002

Date	Pleines Mers				Basses Mers	
	Matin h mn	Coef	Soir h mn	Coef	Matin h mn	Soir h mn
1 M	1 18	29	13 52	32	6 50	19 46
2 M	2 45	37	15 06	45	8 17	21 02
3 J	3 45	54	16 00	64	9 23	21 57
4 V	4 32	73	16 45	83	10 16	22 44
5 S	5 14	91	17 27	99	11 02	23 29
6 ☉	5 54	106	18 08	111	11 48	-- --
7 L	6 33	114	18 48	116	0 13	12 32
8 M	7 11	115	19 28	113	0 59	13 17
9 M	7 48	109	20 06	103	1 44	14 02
10 J	8 24	96	20 45	88	2 29	14 49
11 V	9 02	79	21 27	69	3 16	15 38
12 S	9 48	60	22 32	51	4 07	16 34
13 ☾	11 14	43	-- --	--	5 06	17 42
14 L	0 57	37	13 31	34	6 21	19 06
15 M	2 36	35	14 51	38	7 48	20 30
16 M	3 38	43	15 44	49	9 01	21 32
17 J	4 19	55	16 22	60	9 55	22 18
18 V	4 48	66	16 51	70	10 37	22 55
19 S	5 12	74	17 17	77	11 14	23 29
20 D	5 36	80	17 44	82	11 46	-- --
21 ☽	6 01	84	18 11	85	0 00	12 17
22 M	6 26	85	18 39	84	0 29	12 47
23 M	6 51	83	19 06	82	0 59	13 16
24 J	7 17	80	19 34	77	1 29	13 47
25 V	7 45	73	20 03	69	2 00	14 21
26 S	8 16	64	20 38	59	2 35	14 57
27 D	7 53	54	20 23	48	2 14	14 40
28 L	8 46	43	21 48	38	3 01	15 34
29 ☽	10 24	35	23 53	34	4 03	16 46
30 M	-- --	--	12 19	36	5 23	18 15
31 J	1 18	41	13 36	49	6 46	19 29

ARRADON - Heure légale -

Octobre Année : 2002

Date	Pleines Mers						Basses Mers			
	Matin h mn	haut. m	Coef.	Soir h mn	haut. m	Coef.	Matin h mn	haut. m	Soir h mn	haut. m
1 M	2 16	2,60	29	15 10	2,65	32	8 07	1,30	21 25	1,25
2 M	3 56	2,80	37	16 28	2,90	45	10 06	1,25	22 44	1,10
3 J	4 58	3,05	54	17 22	3,20	64	11 11	1,00	23 40	0,85
4 V	5 48	3,25	73	18 09	3,40	83	-- --	-- --	12 02	0,75
5 S	6 34	3,35	91	18 53	3,55	99	0 29	0,65	12 48	0,55
6 ☉	7 17	3,40	106	19 35	3,55	111	1 18	0,50	13 32	0,40
7 L	7 58	3,40	114	20 15	3,55	116	2 02	0,40	14 15	0,30
8 M	8 39	3,35	115	20 56	3,40	113	2 43	0,40	14 56	0,30
9 M	9 19	3,30	109	21 36	3,25	103	3 23	0,40	15 37	0,35
10 J	9 59	3,20	96	22 16	3,05	88	4 01	0,50	16 17	0,45
11 V	10 40	3,05	79	22 57	2,80	69	4 39	0,60	16 59	0,65
12 S	11 24	2,85	60	23 46	2,55	51	5 20	0,80	17 45	0,85
13 ☾	-- --	-- --	--	12 19	2,65	43	6 09	1,00	18 41	1,10
14 L	1 00	2,40	37	14 03	2,55	34	7 12	1,20	19 58	1,25
15 M	3 16	2,45	35	15 43	2,70	38	8 36	1,30	21 29	1,25
16 M	4 22	2,65	43	16 43	2,90	49	10 00	1,20	22 41	1,10
17 J	5 10	2,85	55	17 28	3,10	60	11 02	1,05	23 34	0,90
18 V	5 49	3,00	66	18 06	3,20	70	11 52	0,85	-- --	-- --
19 S	6 25	3,10	74	18 42	3,30	77	0 19	0,75	12 36	0,70
20 D	7 00	3,10	80	19 17	3,25	82	1 00	0,65	13 15	0,60
21 ☽	7 33	3,05	84	19 50	3,20	85	1 38	0,60	13 51	0,55
22 M	8 04	3,00	85	20 22	3,10	84	2 10	0,60	14 25	0,50
23 M	8 34	3,00	83	20 52	3,00	82	2 38	0,60	14 56	0,55
24 J	9 02	2,95	80	21 21	2,90	77	3 06	0,60	15 25	0,55
25 V	9 30	2,95	73	21 51	2,90	69	3 33	0,65	15 55	0,60
26 S	10 02	2,95	64	22 25	2,85	59	4 03	0,70	16 27	0,70
27 D	9 39	2,90	54	22 07	2,80	48	3 37	0,80	16 04	0,85
28 L	10 27	2,80	43	23 04	2,75	38	4 19	1,00	16 50	1,05
29 ☽	11 38	2,75	35	-- --	-- --	--	5 13	1,20	17 55	1,25
30 M	0 41	2,70	34	13 36	2,80	36	6 35	1,35	19 44	1,30
31 J	2 26	2,85	41	14 58	3,00	49	8 29	1,25	21 14	1,10

Itinéraire bis

Priscilla Tétaz - Frédéric Reynaud - Paysagistes dplg, mandataires
14, rue Pailleron
69004 LYON
Tel. 04.78.27.87.55 / 04.78.39.71.42

Consultant: Clément Briandot - Paysagiste dplg
14, rue de la Butte aux Caillies
75013 PARIS
Tel. 01.45.80.84.22

Consultant: Marion Le Berre Urbaniste
7, rue de Bernus
56000 VANNES
Tel. 02.97.63.45.43

Objectifs phase 3

Cette dernière phase propose d'amorcer des actions qu'il convient de mener sur le paysage du Golfe à toutes les échelles.

Dans un premier temps, nous traitons des exemples concrets. Ces exemples sont significatifs des grands thèmes transversaux qui ont été abordés au cours de l'étude paysagère: les ouvertures visuelles sur le Golfe, la végétation, les activités littorales...

Dans un second temps, nous avons défini "des règles de paysage" pour chacune des grandes entités paysagères du Golfe. Ces règles de paysage donnent les grandes directions pour la protection et l'aménagement des paysages du Golfe.

Sommaire**A- Orientations et préconisations d'aménagement (thèmes transversaux):**

1- Les horizons du Golfe: fenêtres et ouvertures sur le littoral	82-85
2- L'agriculture	86
3- La végétation: les visages du Golfe	87-92
4- Les activités littorales: de l'estran à la pleine mer	93-101
5- Habiter le Golfe: l'habitat et le développement urbain	102-111
6- Le paysage des réseaux: du petit mobilier aux objets monumentaux	112-113
7- Parcourir le Golfe: des infrastructures routières aux sentiers piétons	114-118
8- Le patrimoine: des éléments construits aux paysages naturels	119-122
9- Iles et îlots: des unités singulières au cœur du Golfe	123-124

B- Le territoire: les règles de paysage par entités paysagères

1- Entité Entrée de Golfe	126
2- Entité Bassin central	127
3- Entité Fond du Golfe	128
4- Entité Rivière de Noyal	129
5- Entité Rivière d'Auray	130

Conclusion**Sources bibliographiques**

Objectif: conserver les ouvertures visuelles vers le Golfe

Toutes les ouvertures visuelles vers le Golfe méritent d'être conservées et protégées au même titre qu'un monument construit.

En effet, nous avons vu qu'au début du XXème siècle (phase 2), le littoral du Golfe était dépourvu d'arbres. Ce paysage grand ouvert s'est fermé et continue de le faire, principalement à cause de l'urbanisation.

La perception des côtes n'avait donc rien à voir avec celle que nous en avons aujourd'hui: le regard portait à l'intérieur des terres, passait au dessus des îles et îlots...

Aujourd'hui, depuis la mer, c'est seulement quand l'agriculture littorale est encore active que le regard ne s'arrête pas sur le trait de côte, qu'il peut y avoir une profondeur de "champs"... Mais l'agriculture littorale est de plus en plus menacée: les "vides", les possibilités d'horizons se font rares et s'appauvrissent, et il s'agit de les protéger et de les conserver.

Il subsiste deux types d'ouvertures agricoles:

- des secteurs assez vastes, comme sur la presqu'île de Séné ou avant l'arrivée sur Auray,
- et des parcelles reliques, très fragiles, entre des zones urbanisées, comme à Arradon ou à Locmariaquer.

Les marais et les landes, quand ils sont entretenus, permettent également un maintien des ouvertures visuelles vers le Golfe.

Depuis la terre, et en particulier depuis le réseau routier, les vues vers le Golfe sont aussi de plus en plus rares.

Propositions sur l'existant: protection et gestion**1. Protéger les vues recensées**

- **Protéger les vues déjà recensées** depuis les grands axes routiers (voir photos aériennes de la phase 1 de l'étude paysagère) et les cartographier,

- **Compléter ce recensement** de manière exhaustive par commune **pour inscrire au POS (PLU) des cônes de vue** et des zones non aedificandi,

- **Empêcher le changement d'affectation des parcelles** qui permettent ces vues en adaptant le zonage des POS (PLU) (pour empêcher la plantation de boisements par exemple).

2. Maintenir les parcelles agricoles ouvertes sur le Golfe

- **Assurer la préservation des espaces agricoles ouverts dans les documents d'urbanisme:** les terrains doivent être rendus non seulement inconstructibles, mais doivent garder leur vocation agricole actuelle.

- **Protéger leurs limites** (haies bocagères, murs...) , notamment à proximité des secteurs urbanisés.

3. Gérer et maintenir les espaces naturels ouverts sur le Golfe

- **Assurer la préservation et le maintien des espaces naturels ouverts.**

- **Mettre en place des plans de gestion pour les zones naturelles sensibles.**

Actions prospectives: gestion et aménagement**1. Inciter à la reconversion d'espaces boisés ou de friches en landes**

- dans les secteurs "fermés" par les boisements, s'interroger sur la fermeture reconduite par un reboisement à l'identique ou sur la réouverture (sur les secteurs boisés ne faisant pas l'objet de protections particulières et sur certains îlots),

- convertir certaines parcelles en landes (possibilité de subvention dans le cadre du programme Natura 2000),

2. Ouvrir des vues depuis les routes vers le littoral

- **Ouvrir des "fenêtres" depuis les routes vers le littoral**, ponctuellement, sur certaines séquences des linéaires routiers.

Exemples**Maintien des vues sur le Golfe:**

des espaces de co-visibilité et des vues en direction du littoral à préserver: (p83-84)

- exemple 1. Larmor-Baden, anse de Locmiquel,
- exemple 2. Locmariaquer,
- exemple 3. Baden, Port-Blanc,
- exemple 4. Séné, rivière de Vannes,
- exemple 5. Arradon (champs enclavé),

- des vues à ouvrir depuis la RD 780.

Conservation et développement des landes:

- exemple à la pointe de l'ours (p85)

Conversion de friches en landes:

- exemple sur l'île de Boued (p85)

Outils**Maintien des vues sur le Golfe:**

- **Maintenir ou reconvertir ces parcelles en zone NC au POS (PLU), les rendre inconstructibles par une zone non aedificandi** (même au delà de la bande des 100m), la seule dérogation possible concernant les bâtiments à usage agricoles (permis de construire visé par la commission des sites avec haute exigence d'intégration). Des cônes de vue depuis la mer pourraient, dans certains cas, être inscrits au POS. La conversion en lande est toutefois possible si des problèmes d'exploitation surgissent).

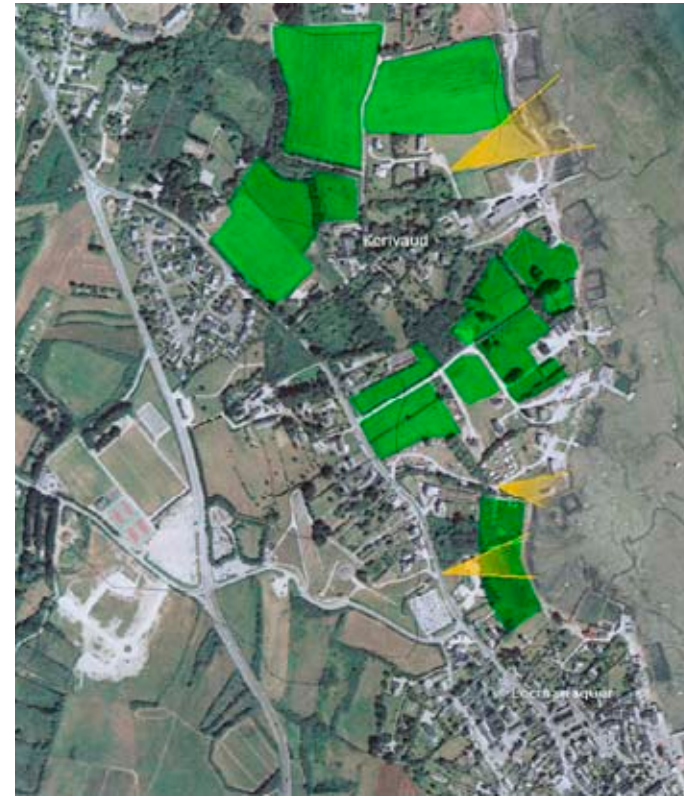
Parcelles de landes ouvertes sur le Golfe et marais, étangs...

- **Au POS (PLU), il faut maintenir ou reconvertir ces parcelles en zone ND** (richesse écologique).
- **Mettre en place des plans de gestion** pour ces zones.

Exemple 1. Larmor-Baden, Locmiquel:



Exemple 2. Locmariaquer :





Exemple 3. Baden, Port-Blanc :



Exemple 4. Séné, rivière de Vannes :



 Maintien des espaces agricoles ouverts visibles depuis le plan d'eau

 vues significatives en direction du plan d'eau depuis les voies terrestres

Repérer les vues dans le PLU

Il existe autour du Golfe soit des ouvertures visuelles rélictuelles à protéger rapidement, soit de grands secteurs agricoles à préserver.

Exemple 4: Séné, rivière de Vannes:

Les champs de la "mer intérieure" de Séné, au nord de la presqu'île de l'Angle, forment un ensemble ouvert sur l'eau de grande qualité. Cet ensemble participe pleinement au paysage de l'entrée de Vannes par la mer, en offrant, avant de passer le pont tournant, un paysage de "lac". La nature et la qualité du bocage en place mérite d'être conservé. La vocation des sols doit être inscrite dans les documents d'urbanisme afin de pérenniser ce paysage.

Tout le secteur doit être inscrit comme un cône de vue depuis la mer (ou depuis les quais de Vannes) et les extensions urbaines de Séné ne doivent pas être visibles depuis la mer sur ce secteur.

Un projet de plantation de haies bocagères du même type que celles qui existent aux alentours doit pouvoir masquer la zone d'activité de Vannes.



Vues depuis la mer: parcelle agricole en bord de Golfe à Penboc'h (Arradon)



Vues depuis la mer: parcelles agricoles en bord de Golfe à Beninz (Arzon)

Champs enclavés ouverts sur le Golfe

S'il existe quelques grands ensembles agricoles ouverts sur le Golfe qu'il faut conserver, il y a surtout de nombreuses parcelles isolées, reliques de l'usage agricole des sols du littoral, qui se trouvent aujourd'hui enclavées et fragilisées.

Dans l'exemple ci-contre, sur la commune d'Arradon, les parcelles agricoles vont de la route à l'estran suivant un dénivelé relativement fort. Depuis la route nous avons une vue exceptionnelle sur le Golfe.

Propositions

Cet ensemble de champs fait déjà l'objet d'une inscription en zone ND au POS. Il faudrait y rajouter un double cône de vue :

- un premier depuis l'ensemble du linéaire de la route qui domine le paysage,
- un second depuis la mer.

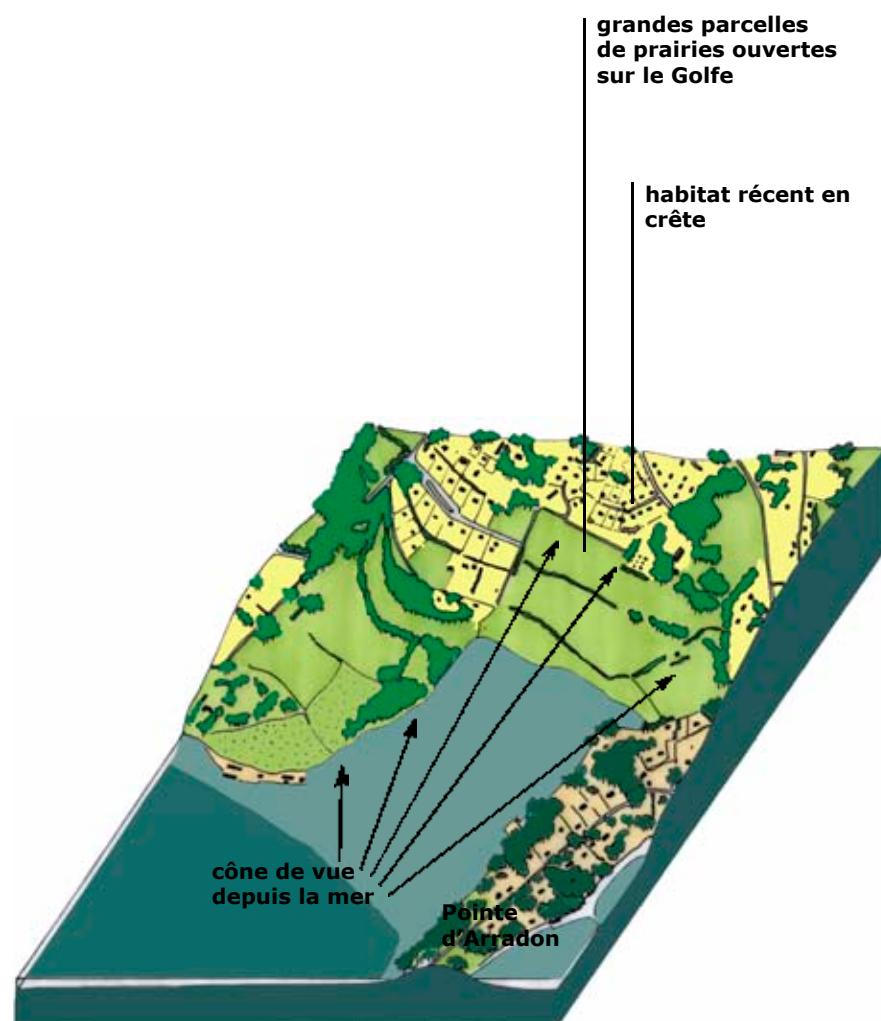
La vocation des sols ne pourrait alors être modifiée sur ce secteur (pas de boisements, par exemple, ce qui conduirait à la fermeture de cette fenêtre sur le Golfe et qu'autorise le classement ND).



Arradon: le long de la route, sur la ligne de crête, la vue sur le Golfe est particulièrement intéressante.



Depuis le plan d'eau, ouverture réalisée par les champs dans un contexte de fronts boisés et habités.



Cône de vue depuis la mer



Cône de vue depuis la terre

Des vues à ouvrir depuis les routes

Le travail à mener sur les cônes de vues du Golfe depuis les routes n'est pas simplement de l'ordre de l'inventaire: il mérite parfois une réflexion plus prospective, comme à Noyal.

Depuis la RD 780, au niveau du pont de Noyal, l'ouverture visuelle sur l'estran du Golfe est un moment extraordinaire et unique: on est entre deux eaux et juste à son niveau. Cette vue sur le Golfe est un repère fort pour les automobilistes qui vont ou qui viennent de la presqu'île de Rhuys.

Il y a une première vue depuis le pont, puis, quelques dizaines de mètres plus loin, après les haies de conifères qui abritent deux parcelles à camper, une seconde vue, plus rapide, sur le paysage de la rivière de Noyal. Ces deux parcelles à camper n'ont pas leur place ni au bord de l'estran, ni au bord d'une route à grand trafic.

Propositions

Pourquoi ne pas ouvrir cet espace et redonner un panorama plus large sur le Golfe depuis la route ?

Etant donné la vitesse de découverte des paysages en automobile, une seule fenêtre plus large sur le Golfe offrirait un confort plus grand aux automobilistes.

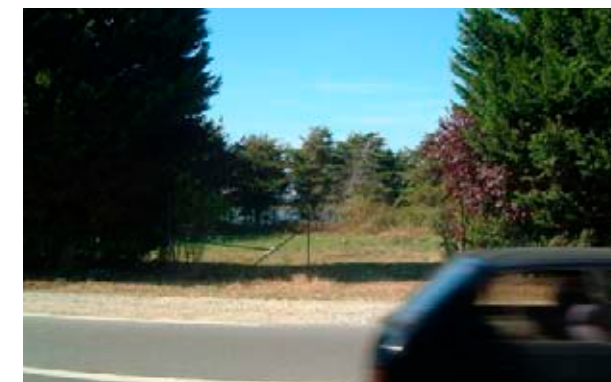
Les vues doivent être identifiées et entretenues car nombre d'entre elles ont disparues avec l'urbanisation et la végétalisation des rivages du Golfe.



Ecrans imposants des haies des parcelles à camper en bordure de RD 780



La deuxième ouverture sur le paysage est plus furtive étant donnée la vitesse des automobilistes



Cette parcelle à camper en bordure de RD 780, cernée de thuyas confisque au passant une vue panoramique



Plan de situation des parcelles à camper



Cône de vue sur photo aérienne: les parcelles à camper obstruent une des vues les plus dégagée sur le Golfe.



Pointe de l'Ours: un des derniers cadrages visuels sur le Golfe. Dans deux ou trois ans on ne verra plus la mer. Le paysage et la vue exceptionnelle que nous avons sur les îlots et le plan d'eau sont fortement menacés.



Une parcelle "abandonnée" sur un promontoire de la pointe de l'Ours est en train d'être gagnée par la friche. La vue sur le Golfe est occultée presque totalement.

Ouvertures à maintenir sur la pointe de l'Ours

La comparaison de cartes et de photos aériennes anciennes et récentes montre que la majorité des landes du Golfe (autrefois entretenues) sont devenues des boisements. Sur la pointe de l'Ours, comme dans beaucoup d'autres secteurs, ce phénomène s'est traduit par une fermeture du paysage.

Si aujourd'hui, depuis ce belvédère, nous avons encore un petit cadrage visuel de très grande qualité sur le Golfe; dans deux ou trois ans cette fenêtre sur les paysages du Golfe sera close.

La gestion par la lande (fauche tous les 2, 3, 4 ans) de petites parcelles littorales privées ou publiques offre un bon moyen de lutter contre la fermeture des paysages littoraux. Au cas par cas, cet usage des sols peut offrir une solution pour la gestion de parcelles abandonnées (déprise agricole de très fines parcelles, départ des campeurs sur les pointes du Golfe, terrains communaux, gestion des abords du nouveau sentier côtier...). Le document d'objectif NATURA 2000 prévoit une aide financière pour l'entretien et la gestion des sols par la lande (parcelles privées et publiques).

Ouvertures à maintenir sur Boued

La déprise agricole et l'absence de gestion coordonnée à l'échelle de l'île ont conduit Boued à un état de friche presque total. La comparaison avec sa voisine Boedic, cultivée, est frappante.

Le territoire de l'île nécessite un projet de restructuration d'ensemble et un plan de gestion qui prendrait en compte les différents milieux de l'île: son accès, des landes entretenues, des prairies humides, des boisements, des prairies pâturées, des anciens marais, ...



Depuis un promontoire de l'île de Boued, vue sur l'ensemble de la friche.



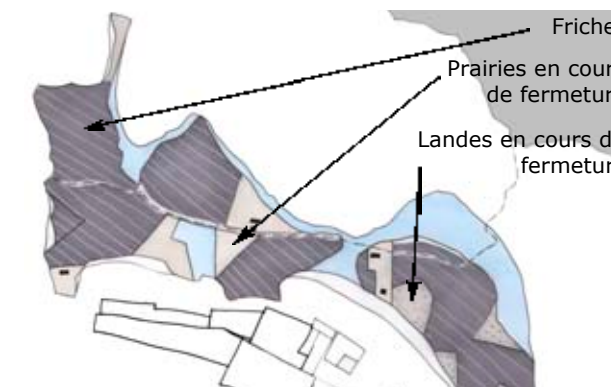
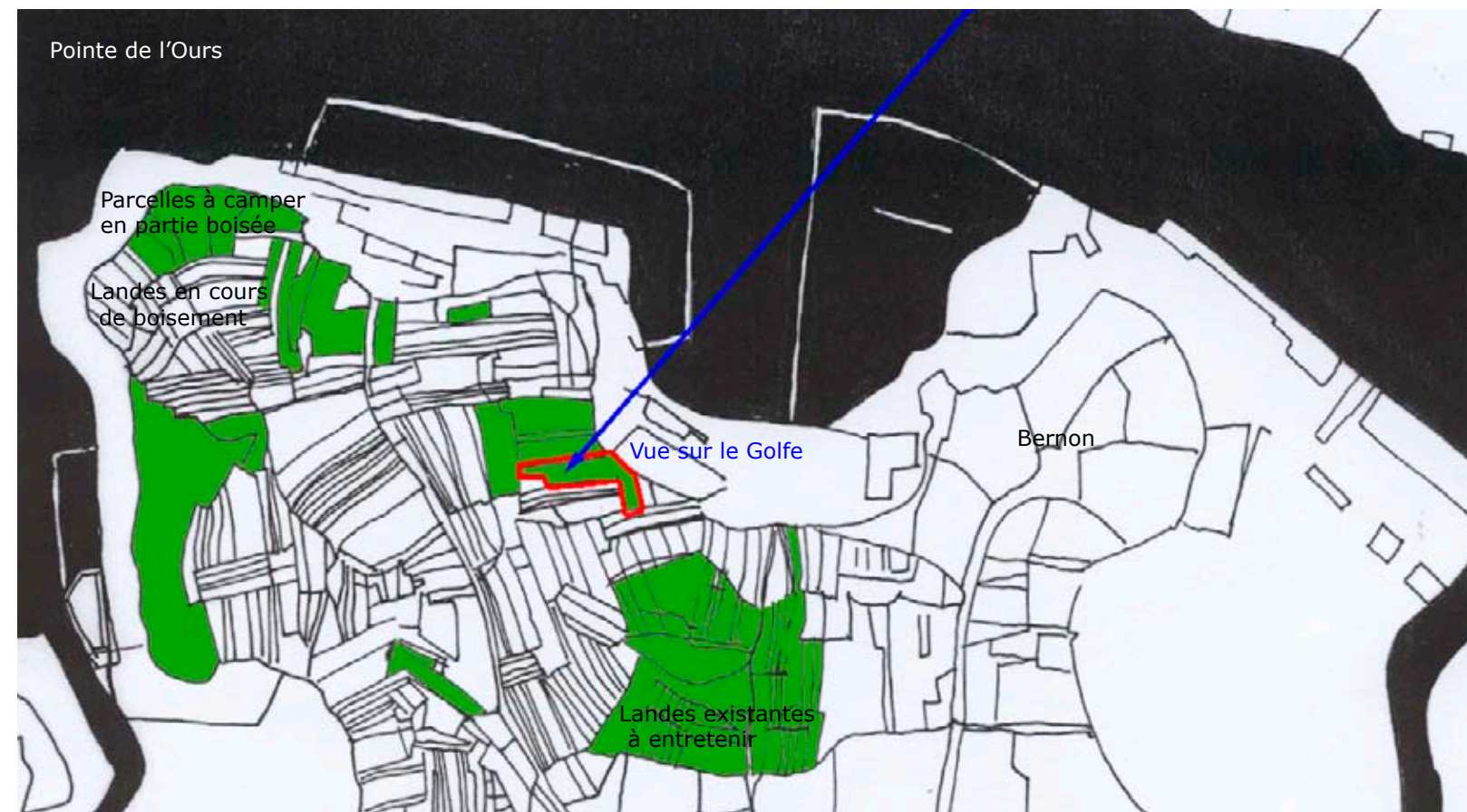
Depuis un promontoire de l'île de Boued, vue sur l'ensemble de la friche.



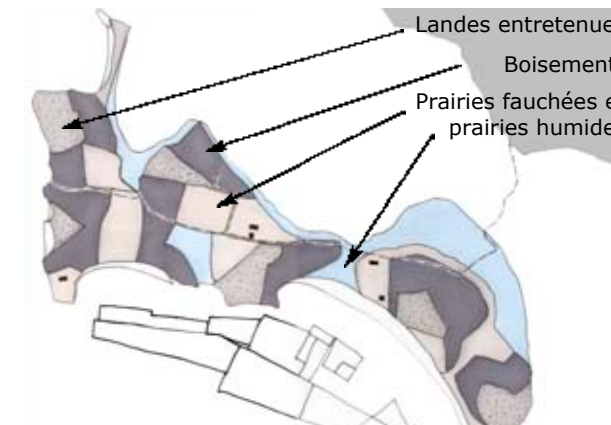
1953 - Il n'y a pas de boisements constitués mais uniquement des landes entretenues.



2000 - Les landes sont presque toujours devenues des boisements.



Etat actuel: la friche gagne la presque totalité de l'île. Le paysage de Boued est en train de se fermer totalement.



Projet: reconquête des espaces ouverts de l'île de Boued

D'après l'étude "Aménagement de l'île de Boued - juin 2001" Territoires En Mouvement

Objectif: pérenniser l'agriculture

Même si elle prédomine encore largement sur la plus grande partie du territoire d'étude, l'agriculture est menacée par la pression foncière.

Pourtant, elle est le meilleur garant des paysages du Golfe: en effet l'agriculture joue le rôle de rempart face à l'urbanisation, pour autant qu'elle soit rentable économiquement.

Les opérations de remembrements ont été menées depuis de nombreuses années (celui de Saint-Armel date des années 60), au détriment de la qualité paysagère des espaces agricoles mais assurant une bonne adaptation du parcellaire aux conditions de productions actuelles.

De plus, au delà de leurs intérêts économique et paysager, la présence d'espaces agricoles de qualité est un moyen d'équilibrer l'attractivité et la concentration de fréquentation sur le littoral en diffusant les usages sur un territoire plus large.

Propositions sur l'existant

- Au POS (PLU), **protéger l'activité agricole sur le long terme** en excluant d'éventuels changement de destination (voir importance des zones NA agricoles disponibles dans le périmètre d'étude et en augmentation à chaque révisions),

- **Contrecarrer les phénomènes de déprise à proximité des zones urbanisées,**

- **Conforter les grands secteurs agricoles** garant d'une unité paysagère (comme le secteur de Crac'h par exemple),

- **Maintenir sur la frange littorale les sièges d'exploitation:** les terres agricoles littorales qui y étaient rattachées sont fragilisées (risque d'abandon car trop éloignées) et le déplacement du siège d'exploitation plus à l'intérieur des terres s'avère très vite inopérant face au développement de l'urbanisation (le problème de l'enclavement dans les zones d'habitation se repose quelques années plus tard),

- **Favoriser l'agriculture littorale,** pour son rôle dans l'entretien des secteurs agricoles mais aussi pour les structures végétales qui l'accompagnent (bocage) et pour le maintien de points de vue sur le Golfe,

- **Favoriser les herbages ou les cultures biologiques** (éviter les cultures consommatrices d'eau et de produits phytosanitaires pour limiter les rejets vers le Golfe),

- **Insérer et requalifier certains hangars agricoles.**

Actions prospectives

-**Gérer les causes structurelles de cette fragilisations** (partenaires: Chambre d'Agriculture et interventions possibles dans le cadre du projet de PNR).

- **Diversifier les productions et développer les productions directement valorisables:** la proximité de "centre de consommation" importants (Vannes, secteurs touristiques...) permet à de nombreux agriculteurs de diversifier leur production et de tirer un revenu confortables de ces diverses activités. Cela suppose une certaine capacité d'ouverture et d'adaptation. Le projet de PNR peut apporter une assistance sur certains types de projets et jouer un rôle important dans la sensibilisation des différents acteurs, y compris auprès de la DDAF qui doit devenir un moteur dans l'évolution de l'agriculture littorale,

- **Travailler en amont avec les agriculteurs âgés pour préparer leur succession:** la cession d'une exploitation peut être l'occasion de valoriser la position du siège d'exploitation

Exemples**Parcelles à convertir en landes:**

- exemple à la Pointe de l'Ours (p85)

Objectif: utiliser le végétal comme un outil d'aménagement

La végétation joue un rôle primordial dans la perception des paysages: elle donne la silhouette du Golfe, conditionne les horizons et forge son identité.

La répartition de la végétation dans le Golfe permet d'appuyer les entités paysagères (voir les grands principes page suivante). Il n'est donc pas possible d'énoncer une règle applicable pour tout le Golfe. Cependant, on peut définir des grandes stratégies générales et les décliner selon les caractéristiques de chaque entité.

Certaines formations végétales (comme les alignements de cyprès) sont devenues des emblèmes mais elles risquent de disparaître. Si des mesures de protection de l'existant peuvent s'avérer nécessaires, il faut aussi engager des actions de plantations, pensées à l'échelle du territoire.

Le végétal étant un élément vivant et dynamique, il est indispensable d'initier une stratégie végétale visant à perpétuer et à entretenir les paysages du Golfe.

Propositions sur l'existant: protection et renouvellement**1- Haies bocagères** (agricoles ou non)

- **Inventorier et localiser le réseau de haie** sur IPLI (en cours) et recensement précis par type de haie, l'échelle permise par les SMVM étant adaptée

- **Protéger le réseau de haie:** protection systématique dans les POS (PLU): schéma bocager communal intégré (représenté) dans les documents d'urbanisme

2- Boisements littoraux

- **Mener à bien le classement de certaines pointes boisées**, en particulier celles d'Arzon,

- **Acquérir des pointes boisées** avec gestion des boisements à la clef. Quel acteur ? Conservatoire du littoral ? Conseil Général ?

- **Rendre accessibles au public des espaces boisés en bord de littoral** (à l'image du Bois de Kervert côté atlantique), comme par exemple l'extrémité des pointes boisées d'Arzon,

- **Prévenir le rôle des boisements littoraux dans les processus d'érosion.**

3- Friches littorales

- **Conversion en landes** (subvention possible Natura 2000): enclavement des landes et absence de connexions entre elles.

4- Parcs de châteaux

- Inscription à l'inventaire.
- Plan de gestion proposé aux propriétaires.

5- Iles

- Plan de gestion proposé aux propriétaires.

Actions prospectives: stratégie végétale

1 - Utiliser le végétal comme un outil d'aménagement et d'accompagnement des processus d'urbanisation: il s'agit de renouer avec le rôle capital que jouaient les haies dans la transition entre les secteurs urbanisés et les secteurs agricoles, par une conversion du vocabulaire végétal bocager et comme une compensation des effets du remembrement. La typologies très riche des différentes sortes de haies (avec ou sans fossé, sur talus, le long des voies, avec des arbres de haut jet...) permet de décliner leur usage selon les différents besoins contemporains comme:

- **les lotissements:** les propositions pour les lotissements existants sont à adapter selon leur situation (front de côte, zone agricole...) et selon l'entité paysagère (voir quelques propositions dans le chapitre Habiter le Golfe, p 106 à 109),

- **les ZA** (voir quelques propositions dans le chapitre Habiter le Golfe, p 111),

- **la requalification ou la création des voiries** dans le respect des typologies et gabarits de routes (route bocagère...) (voir typologie des routes p 117),

- **les lieux d'accueil sur le littoral** (parking, cale, points de contact avec l'eau...).

2 - Jouer sur la mixité des lieux, à la fois dans les usages et dans les images, et **intégrer dans la conception des espaces publics** (voies, parkings...) **les différences de temps des usages**, les "saisons du paysage". Par exemple, les espaces de parking seront traités en intégrant l'aspect hors saison et non plus en privilégiant uniquement le fonctionnement.

3 - Programmer des plantations nouvelles pour recréer des continuités et des replantations de l'existant dans le cadre d'un "Schéma Directeur du Bocage", l'échelle du SMVM étant bien adaptée à ce type d'initiative.

4- Mener des actions de sensibilisation auprès des pépiniéristes, jardinerie et du grand public.

Exemples

- **érosion et renouvellement de la haie brise vent et création du sentier côtier:** exemple de Beau-Soleil sur la pointe de Bernon (p92)

- **renouvellement des boisements:** exemple sur l'île Er Runio (p125)

- **gestion des friches:** exemple sur l'île de Boéd (p125)

- lotissement, ZA: voir Habiter le Golfe (p106-109)

Outils

- classement et cartographie au niveau du PLU,
- Loi paysage,
- Application de la loi Barnier (amendement Dupont) qui impose un projet de composition et de plantation (sionon) un recul de 100m. Aétendre aux ZA existantes de part et d'autre des voies intégrées au périmètre SMVM,
- donner des moyens à la démarche QualiParc qui vise à requalifier les ZA (CCI),
- Toutes les créations doivent respecter des types de plantations inscrites au POS(PLU) de chaque commune comme une dimension à prendre en compte dans le volet paysager des permis de construire (préconisations sur le "permis de planter"...). Par exemple: Plantation de haies caduques uniquement, perpétuant le vocabulaire du bocage, pas besoin de persistants dont l'impact et la pérennité sont mauvais (cyprès interdit).
- Dans la constitution des haies (limite de lotissement...): respecter les grandes répartition des essences par entité (exemple: chêne vert sur la presqu'île de Rhuys...)
- Cahier de recommandations sur les techniques de plantations et les essences (liste), sensibilisation auprès des pépiniéristes et auprès des riverains pour "traiter le mal à la source", joindre une plaquette d'information en annexe du permis de construire...

Caractéristiques par entité

La répartition de la végétation est d'une grande complexité autour du Golfe et il est difficile de rendre compte. Cependant, il est possible de définir de grandes caractéristiques par entité :

1 Entrée de Golfe

Pinèdes sur les pointes, les promontoires et les îles.

2 Bassin central

Entre pinèdes et bocage.
Plus grande mixité.
Présence de landes relictuelles.

3 Fond du Golfe, les vasières

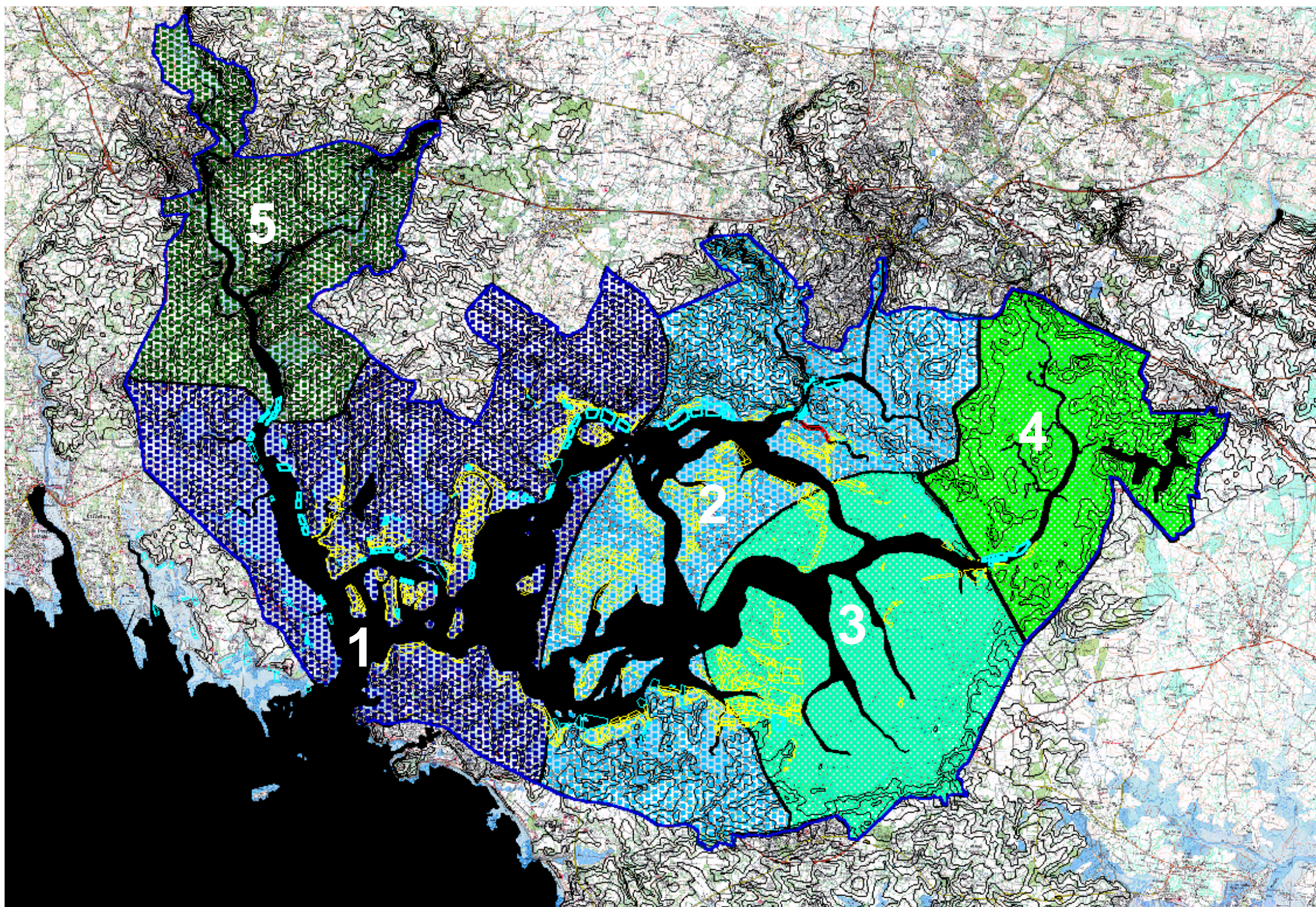
Quelques pinèdes mais principalement des écrans boisés de feuillus.
Patrimoine boisé des grands parcs de châteaux.

4 Rivière de Noyal

Pas de boisements remarquables (excepté autour de l'étang de Noyal).
Haies du bocage et brises vents autour des hameaux perchés sur des promontoires.
Végétation spécifique des marais.

5 Rivière d'Auray

Du sud au nord, une gradation végétale accompagne l'entrée dans la rivière d'Auray.
Cordons de feuillus sur les reliefs des rives.
Présence forte des boisements des grandes demeures du bord de l'eau.





Haie "modèle" (!) devant une jardinerie (ZA Atlantheix)



Densités aberrantes de cyprès sur l'île Tascon...

Constitution des haies.

Quelques mauvais exemples (à gauche)...

L'entretien des haies de cyprès ou de thuyas pose inévitablement de gros problèmes au bout de quelques années... Parfois, les propriétaires ayant beaucoup de difficultés à imaginer les conséquences sur le long terme, des plantations de cyprès d'une densité aberrante sont effectuées (voir exemple ci-contre sur l'île Tascon...). L'utilisation de certaines essences persistantes (cyprès, thuyas...) doit être interdite. La plantation de haies caduques, perpétuant le vocabulaire du bocage serait à imposer.

Un choix d'essences robustes et qui constituent déjà les haies bocagères traditionnelles est à faire connaître (mener des actions de sensibilisation).

Le choix disponible en jardinerie est souvent très horticole. Les bons exemples de haies sont encore trop rares (voir la haie "modèle" (!) proposée devant une jardinerie (ZA Atlantheix), photo ci-contre).

Des plantations en limite de lotissement commencent à apparaître ici ou là: c'est un bon début... mais souvent le choix des essences, très horticoles, est sans rapport avec le contexte bocager.

Les plantations en limite de voie (RD780) commencent aussi à s'imposer: mais souvent le développement des essences plantées n'est pas à l'échelle de l'infrastructure routière (on plante des arbuste bas alors qu'il faudrait des arbres par exemple...).

Lors des aménagements liés au passage du sentier côtier (voir l'exemple tout récent de la Pointe de l'Ours), les propriétaires replantent encore du thuya (panaché de surcroît...)! Des actions peuvent être facilement menées à ce niveau, l'investissement public pouvant aussi porter sur quelques plants... ce n'est pas ce qui coûte cher!



Exemple de haie bocagère avec arbres de haut-jet



Exemple de limite bocagère avec arbres de haut-jet



Haie "modèle" (!) devant une jardinerie (ZA Atlantheix)



L'entretien des haies de cyprès ou thuyas pose inévitablement de gros problème au bout de quelques années...



Exemple de haie bocagère avec arbres de haut-jet



Exemple de haie bocagère avec arbustes



Plantations en limite de lotissement: un bon début... jusqu'au choix des essences, très horticoles, sans rapport avec le contexte bocager.



Le long du sentier côtier tout récent (Pointe de l'Ours), les propriétaires replantent encore du thuya (panaché de surcroît...)



Exemple de haie bocagère en bord de voie



Exemple de haie bocagère en bord de voie



Plantations en limite de voie (RD780): un bon début... jusqu'au choix des essences, dont le développement n'est pas à l'échelle de l'infrastructure routière.



Des limites de parcelles peu qualifiantes...



Exemple de haie type bocagère en bord de lotissement



Exemple de haie bocagère en bord de chemin

Des essences appropriées.....

Essences à proscrire: tous les types de cyprès et thuyas

Essences à favoriser:

Strate arborescente:

- Châtaignier
- Chêne pédonculé
- Chêne vert
- Erable champêtre
- Frêne
- Merisier
- Orme
- Saule



Fusain d'Europe (*Euonymus europaeus*)



Aubépine (*Crataegus monogyna*)
variétés résistantes au feu bactérien



Châtaignier (*Castanea sativa*)



Chêne vert (*Quercus ilex*)

Strate arbustive:

- Prunelliers (*Prunus*)
- Ajoncs
- Aubépine
- Houx
- Lauriers sauce
- Sureau...



Troène (*Ligustrum vulgare*)



Genêt à balais (*Cytisus scoparius*)



ropaeus)



Chêne pédonculé (*Quercus robur*)



Orme champêtre (*Ulmus minor*)



Exemple de boisements littoraux à Saint-Philibert (vue depuis la mer) : les constructions à l'arrière sont invisibles

Les boisements

Les boisements sont majoritairement constitués de conifères. Les boisements de feuillus, rares, sont concentrés dans les grandes propriétés privées (parc de château). Il existe très peu de boisements publics.

Les boisements peuvent être utilisés, tout comme les haies, comme des outils d'aménagement du territoire. Il faut leur donner une ampleur et une logique territoriale, les intégrer comme une dimension essentielle du paysage du Golfe permettant de mettre en valeur les composantes majeures de ce territoire (relief, littoral...).

L'augmentation des surfaces de boisements doit toutefois être mesurée, leur développement ayant naturellement tendance à prendre le pas sur les espaces agricoles ouverts (le pins maritimes est parfois considéré comme une espèce invasive). L'utilisation des boisements est sans doute à limiter aux seules parcelles dont les usages (camping, parking...) méritent un traitement qualitatif.

L'utilisation du cyprès (vieillesse rapide, maladies...) est à limiter au maximum, voire à interdire. On privilégiera l'utilisation des pins (P. maritime, P. de Monterey = P. radiata...), qui sont plus pérennes. Les exemples ci-contre montrent bien comment l'utilisation des boisements de différents types de pins peut être déclinée selon les caractéristiques et les besoins de chaque espace.



Exemple de boisements littoraux à Saint-Philibert (vue de l'intérieur): mélange de P. radiata et de P. maritime



Exemple de boisements littoraux à Kertvert (Arzon): mélange de P. maritime et de chênes verts



Exemple (rare) de boisements feuillus littoraux au manoir de Bot Spenen (Séné)



Exemple de boisements littoraux à Bellevue (Séné): vue depuis la mer, les constructions à l'arrière sont invisibles



Pinus radiata sur la côte de l'île d'Arz



Exemple de boisements littoraux à Bellevue (Séné): mélange de Pin maritime, Pin radiata et Cyprès



Pinède de pin maritime encadrant une voie (Plougoumen)

Erosion

Les boisements littoraux jouent un rôle aggravant dans l'érosion des côtes. Leur implantation sera donc bien étudiée pour ne pas la favoriser.

Il existe souvent un cortège de végétation spontanée qui protège les microfalaises et qui serait à favoriser dans le cadre de la lutte contre l'érosion sur certains sites.

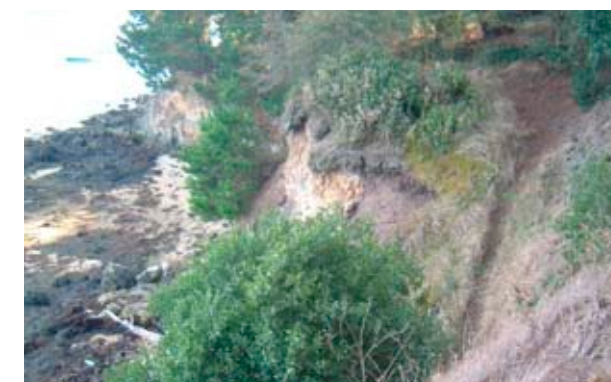
Certains aménagements sur le littoral devraient donner l'occasion de renouveler certains de ces boisements littoraux, voire d'en créer sur certains sites (attention aux vues...). L'exemple page suivante traite le problème particulier du renouvellement des alignements de cyprès de Lambert, non seulement sénescents mais aussi malades.



Boisement et érosion littorale



Boisement et érosion littorale + sentier côtier



Un cortège de végétation qui protège les microfalaise à favoriser



Des ouvrages de protection improvisés mais efficaces



L'alignement de Beau Soleil (Sarzeau)



L'alignement de Penboc'h (Arradon)



L'alignement de Penboc'h (Arradon)



Pinus radiata sur l'île Berder

L'exemple de Beau Soleil (Sarzeau).

L'alignement de Cyprès de Beau Soleil fait partie des alignements remarquables et identitaires du Golfe. Celui-ci, comme beaucoup d'autres autour du plan d'eau, est quasiment "en bout de course", les arbres ayant été plantés au début du siècle passé. Les arbres, du fait de l'érosion, se trouvent maintenant sur le trait de côte. Les tempêtes des années passées ont diminué l'effectif, et certains sujets se sont couchés sur la plage (ils sont à conserver en l'état car ils produisent une ambiance toute particulière sur le paysage de la baie).

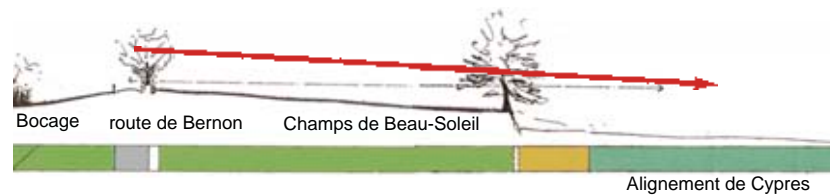
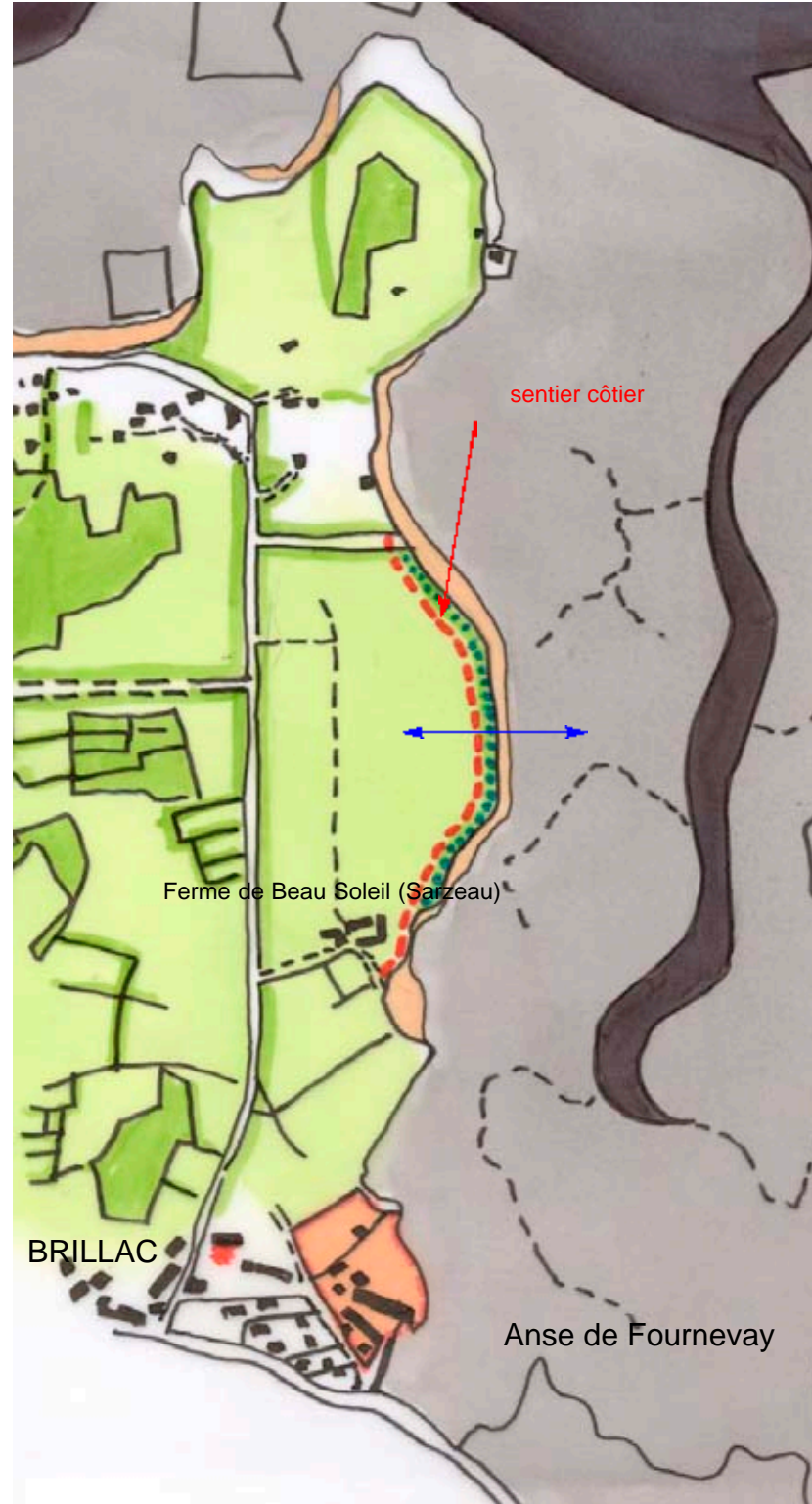
Les alignements remarquables du Golfe, comme celui de Beau-Soleil ou de Penboc'h à Arradon, nécessitent d'être renouvelés et doivent faire l'objet d'une gestion sur le très long terme...il en va de l'image que nous voulons donner du Golfe pour les générations futures !

A Beau-Soleil, le renouvellement des plantations permet d'envisager, dans le même temps, la création du sentier côtier.

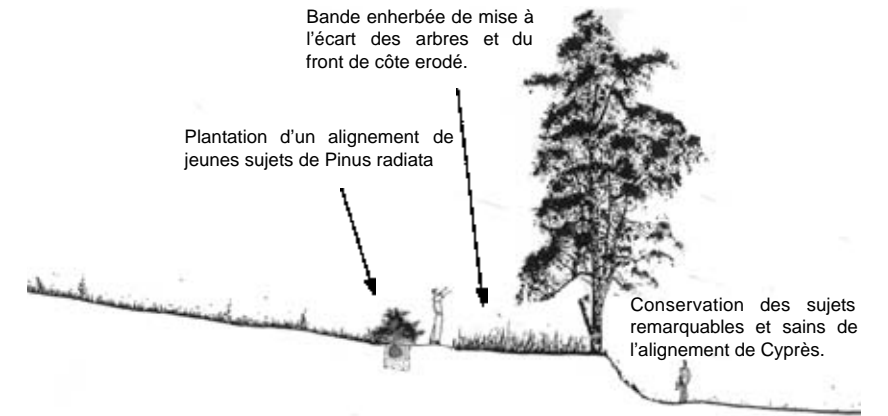
Propositions

Proposition de renouvellement de l'alignement en plusieurs étapes :

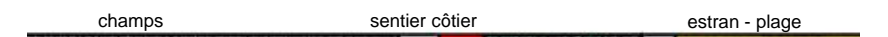
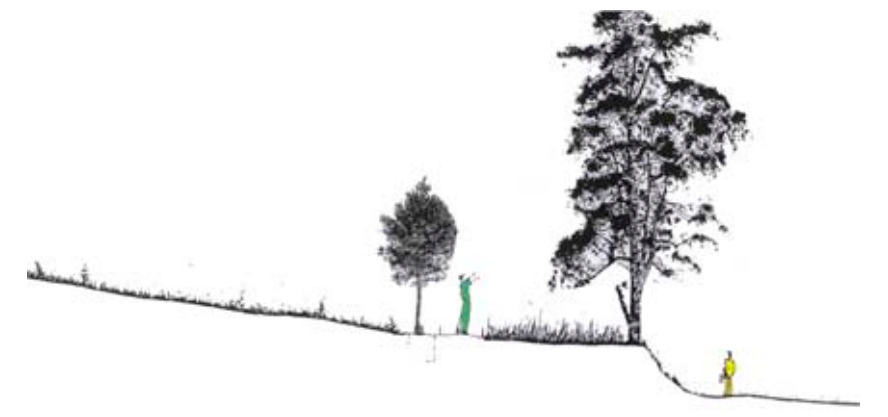
- renouveler l'alignement mais laisser vieillir les arbres remarquables,
- préparer un second rideau d'arbre (Pinus radiata: leur silhouette est très intéressante également, voir l'exemple ci-contre pris sur l'île Berder) qui sera en première ligne dans plusieurs décennies,
- préserver les arbres et la côte fortement érodée par un recul obligatoire du sentier côtier,
- entretenir la bande enherbée par un fauchage annuel (contrat d'entretien avec l'agriculteur possible),
- planter de jeunes arbres en recul du chemin.



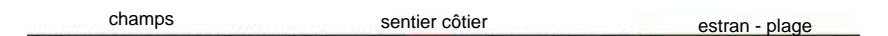
Coupe schématique sur Beau-Soleil



Temps 1



Temps 2



Temps 3

Objectif: favoriser la mixité

L'intérêt du Golfe du Morbihan, tant au niveau du paysage que des pratiques qui s'y déploient, réside dans la mixité et la cohabitation des activités. Le SMVM ne doit pas se traduire par un zonage exclusif mais au contraire par un zonage précisant les activités prioritaires, le développement d'une activité ne pouvant se faire en excluant les autres (promeneurs, baigneurs...): le littoral (DPM) doit rester un lieu partagé par tous.

L'enjeu réside donc avant tout dans le bon équilibre entre les activités nécessitant le contact avec la mer du Golfe et dans une meilleure gestion de l'existant. L'évolution et le développement de ces activités génèrent des conflits entre les acteurs pour l'appropriation d'un même espace.

Réglementer le paysage de ces activités ne signifie en aucun cas qu'il faut vouloir un paysage lissé, ordonné et sans signaux perturbateurs: une grue de chantier naval, un chantier ostréicole, un parking ont leur place autour du Golfe... il s'agit simplement de respecter la spécificité des paysages et de porter une attention à l'intégration des ouvrages.

L'intégration des bâtiments ostréicoles

Il ne peut être donné de recommandations à l'échelle du Golfe concernant la bonne intégration des bâtiments ostréicoles. En effet, les enjeux et le degré de "sensibilité" paysagère diffèrent selon les secteurs: la baie ostréicole de Locmariaquer se "fond" davantage avec le contexte urbain de la ville, alors que la question est plus difficile à traiter dans les anses d'Arradon et du centre du Golfe.

Les problèmes du rangement et du stockage de matériel sur les quais et aux abords des chantiers doivent être abordés dans le cadre du SMVM: la frontière est souvent subtile entre amoncellements sympathiques et décharge...

Les chantiers navals

Les chantiers sont de taille très variables et sont à proximité directe du plan d'eau: certains ressemblent à une Zone d'Activité, ce qui n'est pas acceptable.

Développement des mouillages et hivernage/garages à sec

L'intérêt du stockage à terre réside dans sa capacité à désengorger les mouillages des anses, donc à mieux gérer l'existant, et non pas à accroître l'offre (prévoir plus de stockage hors de l'eau, c'est favoriser l'accroissement du nombre de bateaux en période touristique). L'exemple du garage à sec de Saint-Philibert ne saurait être un modèle à reproduire dans le Golfe: sa structure est hors d'échelle et le paysage "industriel" qu'elle produit est incompatible avec la finesse et la fragilité des côtes du Golfe.

Le mouillage

La répartition des bateaux à voile et bateaux à moteurs au mouillage modifie le paysage des zones de mouillage. Sans vouloir instaurer des quotas, il est important de favoriser la voile qui correspond mieux à l'image paisible des paysages du Golfe.

De même, les anses entièrement comblées de mouillage provoque un effet de densité qui perturbe la perception des rivages.

Propositions sur l'existant

- **Requalifier les chantiers ostréicoles dégradés et les chantiers navals:** il suffit de peu de choses la plupart du temps pour redonner une image plus favorable à ces chantiers (traitement des limites, abords, plantations...).

- **Rendre l'espace du bord de l'eau aux piétons et requalifier les espaces publics.**

- **Créer des parkings de dissuasion** en intégrant les "saisons du paysage" (aspect hivernal des aires de stationnement).

- **Offrir des possibilités de parkings pour les petites cales et les accès à l'eau,** avant l'accès au littoral et descendre à pied: initier des projets discrets (vergers) qui ne portent pas préjudice à l'équilibre de ces petits espaces.

- **Valoriser les petites cales et les plages.**

Actions prospectives

- **Limiter les infrastructures sur le trait de côte** par un travail de conseil sur la répartition et l'organisation des activités: par exemple, les immenses parkings de Port-Blanc, vides l'hiver, pourraient servir pour l'hivernage des bateaux, plutôt que d'aménager de nouveaux espaces, si précieux autour du Golfe...

- **Trouver des formes de liaisons entre les activités** pour favoriser la rencontre et la cohabitation de tous les usagers (professionnels, plaisanciers, promeneurs, baigneurs...).

- **Création d'une cale:** si le choix du site se porte sur Le Parün, le chantier doit se développer dans la pinède (voir exemple).

Exemples**- Fréquentation et organisation des cales:**

- exemples de la cale d'Arradon (p94),
- exemples de la cale Logeo (p95)

- Gestion et intégration des aires de stationnement:

- exemples d'un parking bateaux/voitures à Port Blanc (p96),
- exemple du parking de Bilouris (pointe de Kerners) (p97),

- Intégration d'un chantier naval existant et création (éventuelle) d'un stockage à terre:

- exemple à Le parün: le chantier dans la pinède, la cale du passage et la grue de levage des bateaux s'affichent sur l'eau (p98)

- Intégration d'un chantier ostréicole:

- exemple d'Arradon (Baie du Moustoir) (p99)

- Entrée de ville par l'eau:

- exemple de Vannes (p100-101).



Pour tenter de résoudre le chaos automobile au bord de l'eau, des aménagements provisoires ont été "posés".



L'espace autour de la cale est exclusivement approprié par le stationnement automobile.



Devant l'hôtel "Les Vénètes"



En période estivale, les voitures arrivent à la cale... et doivent faire demi-tour par manque de place.

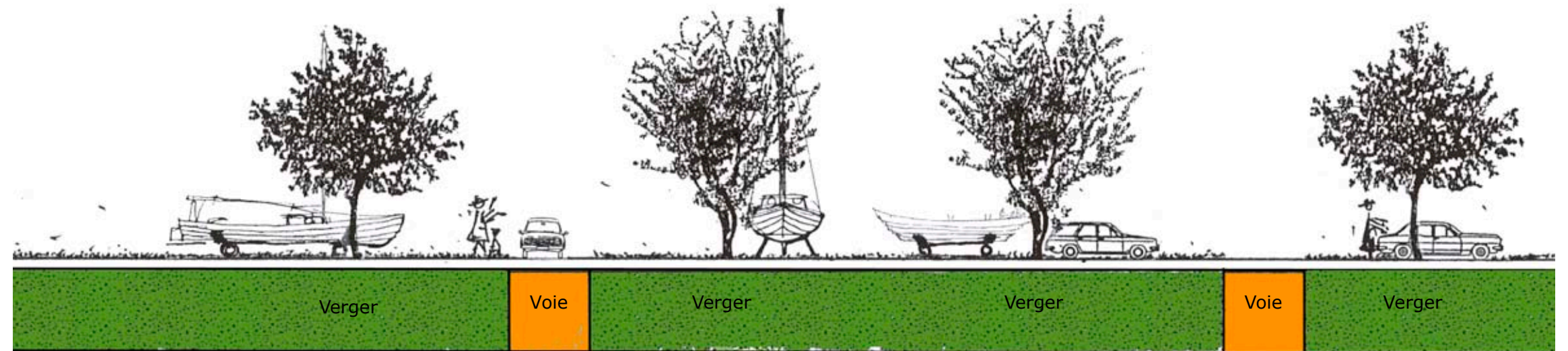
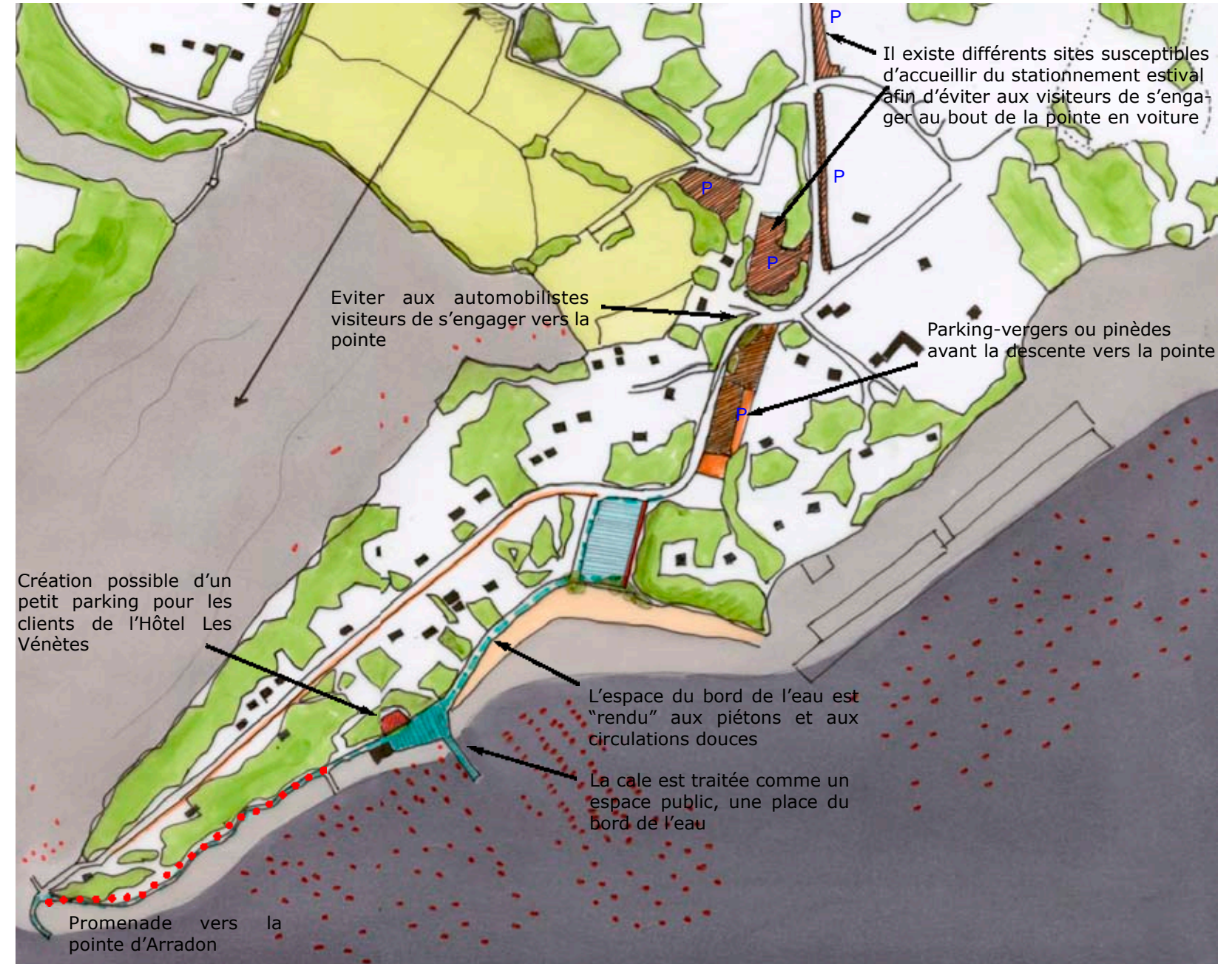
Les cales comme les embarcadères et autres points de contact avec l'eau, sont des pôles d'attraction et de concentration du public lors de la saison estivale. La concentration des activités y est d'autant plus forte que les points de contact entre la terre et la mer sont rares.

L'évolution du nombre de pratiquants des sports nautiques provoque l'été un véritable engorgement de voitures aux abords et sur les cales: c'est tout l'espace du bord de l'eau qui est consacré à l'automobile.

Les contraintes et les effets néfastes sont nombreux, tant au niveau de la pratique des lieux que du point de vue paysager (circulation difficile, place du piéton indéterminée, nuisances sonores et visuelles, pollution...)

Le projet d'aménagement de la cale d'Arradon consiste à rendre l'espace du bord de l'eau aux piétons et à limiter la place destinée à l'automobile dans l'espace du bout de la pointe et autour de la cale. Le parking existant à côté de l'hôtel des Vénètes pourrait devenir une place piétonne, départ d'une promenade vers le bout de la pointe d'Arradon.

En période estivale, l'accès en véhicule de la cale serait réservé uniquement à la mise à l'eau des bateaux. Une série de parkings de dissuasion serait proposée au public avant de descendre vers le bout de la pointe et la cale. Ces différents parkings proposés sont des "parkings-vergers": ils permettent d'accueillir le stationnement estival, et, en hiver, sont de simples vergers et non pas des parkings "aménagés". Ils ne dénaturent pas le paysage pour un mois de fort trafic dans l'année.





Les récents aménagements de la cale n'offrent pas une meilleure organisation de cet espace ; ils offrent surtout des contraintes physiques et visuelles importantes.



Sur cette petite cale sympathique ont poussés des panneaux routiers, des barrières, 5 range-vélos, qui ne changent rien à la pratique du lieu.



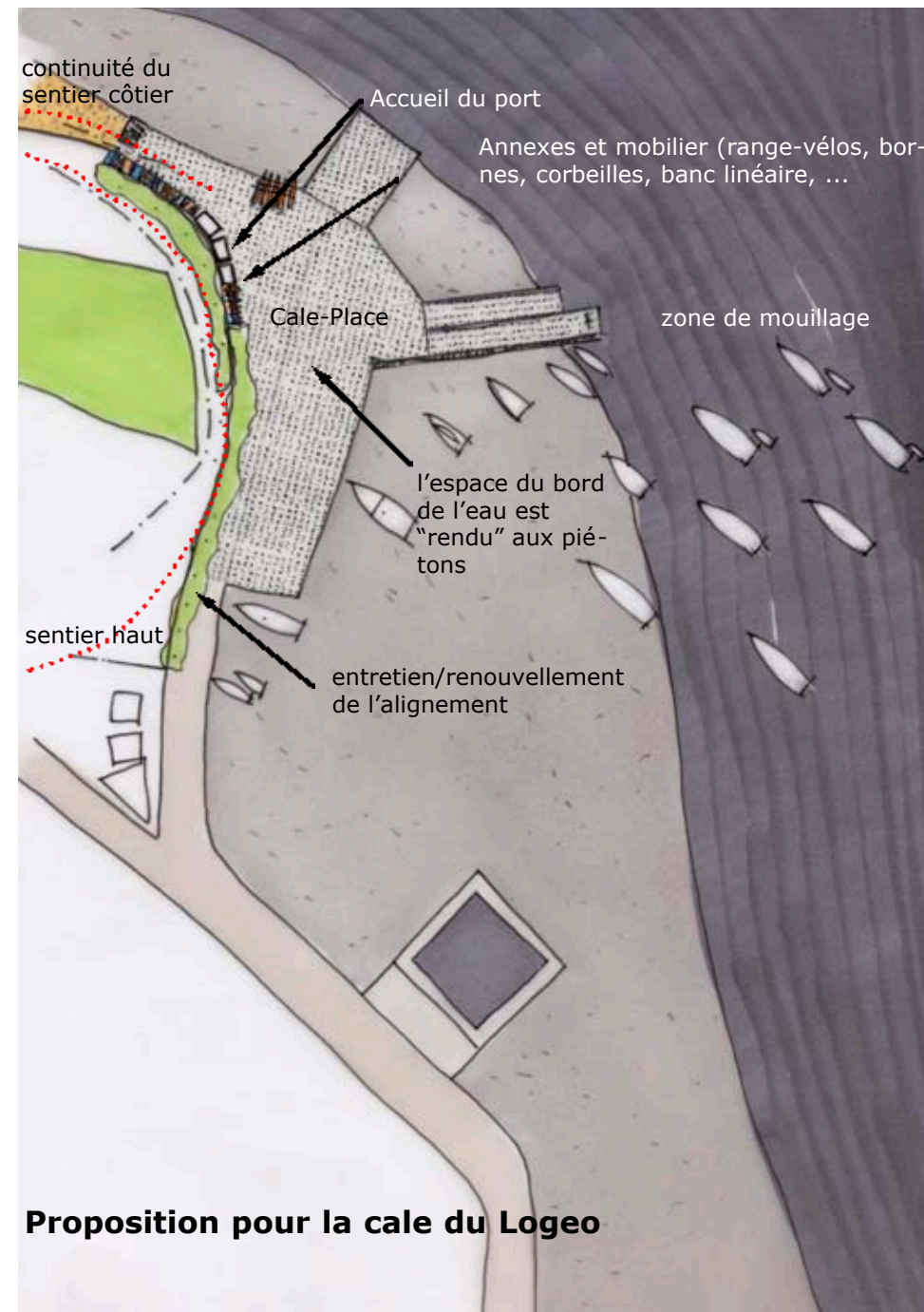
Le bureau du port, douches et WC... du provisoire solidement fondé...



Malgré "l'aménagement" c'est la voiture qui occupe et qui dessine la totalité des espaces et des usages de la cale.

La cale du Logeo a fait depuis peu l'objet d'un réaménagement visant à améliorer son utilisation, mais seuls des critères de fonctionnement ont été pris en compte, dénaturant cette petite cale de la Presqu'île de Rhuy.

L'aménagement de cet espace aurait dû s'inscrire dans un projet global, depuis le centre-village jusqu'au départ du sentier côtier, en passant par l'espace de la cale, qui aurait dû être pensée avant tout comme une "cale-place", un espace public où la place du piéton n'est pas le simple couloir laissé par les rangées de voitures. On doit empêcher les voitures de s'engouffrer sur cet espace restreint qu'est la cale. En été, l'accès doit en être réservé à la mise à l'eau des bateaux: des parkings de dissuasion (parking-vergers) doivent permettre aux véhicules "visiteurs" de stationner avant la descente vers la mer. Le mobilier (bancs, range-vélos, conteneurs, range-annexes, ...) doit être discret et non pas mis en avant.

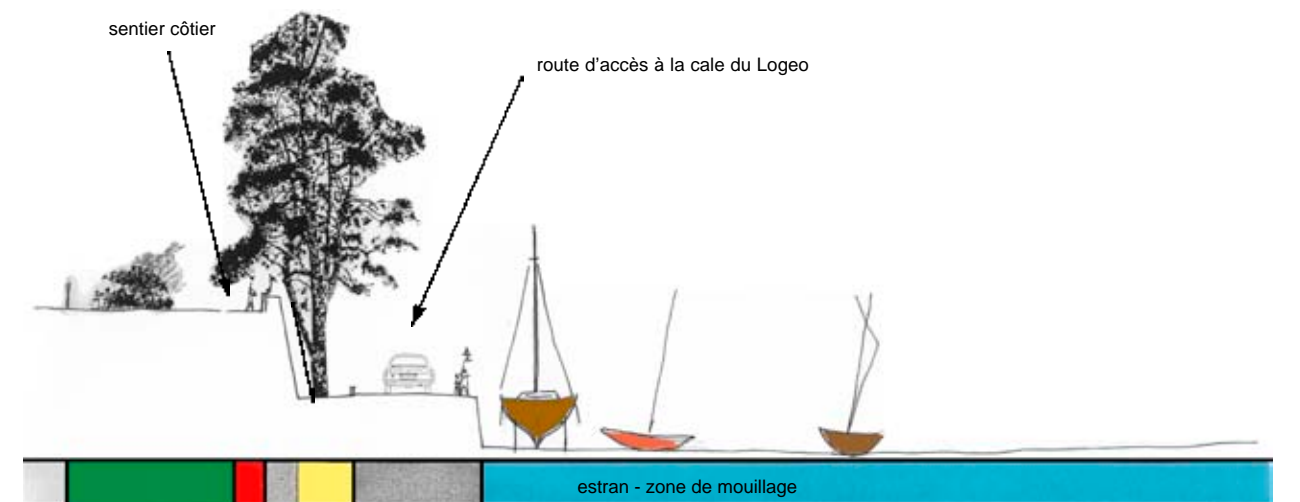
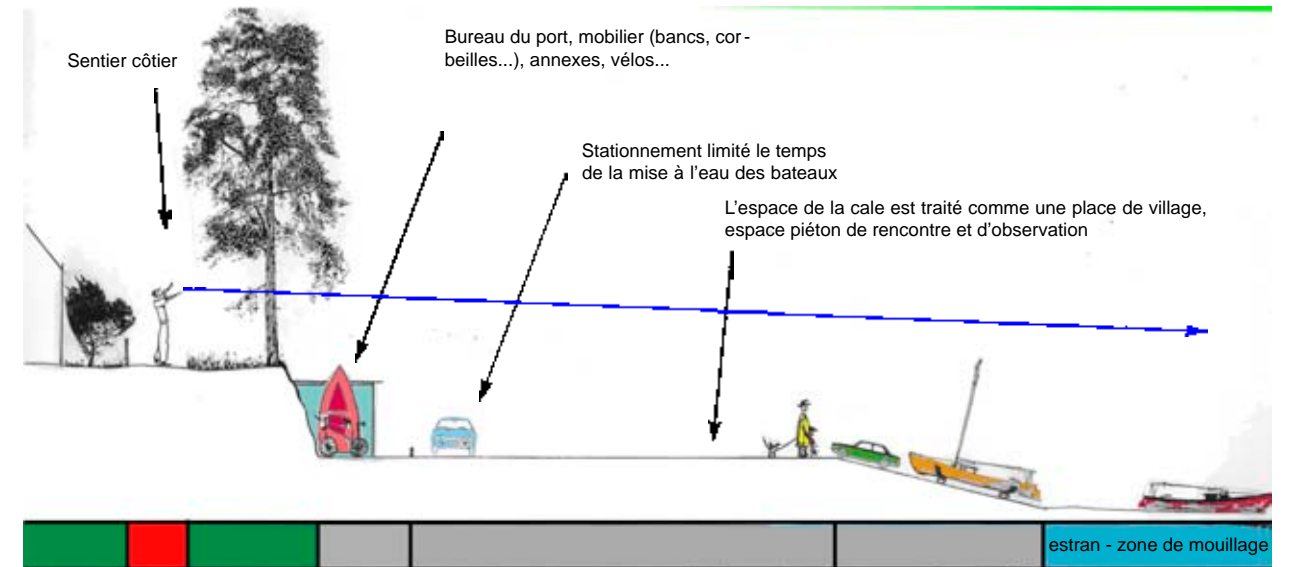


Parcelles de vergers avant d'atteindre la cale du Logeo

Principe schématique d'organisation des stationnements



Des parkings-vergers, avant de traverser le village vers la pointe, permettent d'éviter aux voitures de s'engager vers l'espace restreint de la cale. En hiver, ces parkings sont des vergers et ne défigurent pas le paysage des abords du Logeo pour quelques jours seulement en été.





Garages le long de la RD316a



Concentration de garage à l'approche de Port-Blanc



Zone de stationnement en recul du port



Zone de stationnement en recul du port

Contexte et problématique

- Des zones de stationnements morcelées à proximité de l'entrée de Port-Blanc,
- Un secteur de garages couverts peu attrayant et disqualifiant pour l'image du port.

Propositions

- Planter rapidement le parking arrière existant (plantation d'un boisement d'essences mixtes, pins maritimes et feuillus), afin de lui donner une qualité même en hiver (voir coupe ci-contre),
- Restructurer le stationnement sur un même tènement en recul du port,
- Mener un opération de préverdissement (plantation d'un boisement d'essences mixtes, pins maritimes et feuillus) pour intégrer au mieux le futur secteur de stationnement.
- Supprimer à terme les zones de garages et certains secteurs de stationnement, pour favoriser un développement urbain en continuité avec Port-Blanc.



secteur de stationnement à reconvertir pour favoriser l'urbanisation à proximité de Port-Blanc et la revalorisation de l'entrée du port
 boisement mixte (pins feuillus)
 périmètre du secteur de stationnement à long terme

Schéma d'orientation pour la gestion des zones de stationnement de Port-Blanc



En période estivale, la quasi totalité des parkings est réservée aux voitures **En période hivernale**, le parking sert pour l'hivernage des bateaux



Dans tous les cas, que le parking soit occupé par des voitures, des bateaux ou même vide, il présente le paysage d'une vaste pinède publique et non d'un grand délaissé hostile. Cette pinède pourrait en outre accueillir d'autres usages en dehors de "la saison": foires, jeux, marchés, ...



Parking avant l'accès à l'île Tascon: les aménagements sont indigents, les plantations sénescentes



Anse de Kerners: la route-quai n'est pas pensée comme un espace public



Embarcadère sur l'île d'Arz: un impact visuel très fort



Embarcadère sur l'île d'Arz: un impact visuel très fort

Contexte et problématique

Souvent, les zones de stationnements sont peu attrayantes et mal intégrées. Ces espaces sont conçus pour des périodes de l'année très courtes (1 à 2 mois par an), laissant le reste du temps des espaces vides, indigents et dégradants pour l'image du Golfe. Pourtant, il suffirait de peu de chose pour que leur aspect et leur utilisation s'améliore.

Propositions

- Planter les parkings avec des bosquets de pins maritimes afin de leur donner une qualité même en hiver (voir photomontage ci-contre sur le parking de la cale de Bilouris à Arzon).

- Utiliser d'autres matériaux que l'enrobé pour les espaces de stationnement, en ayant à l'esprit que ces espaces sont vides 80% de l'année (voir photo ci-contre: chaussée menant à l'île Tascon réalisée en macadam, grave compactée avec un liant). Leur aspect serait déjà plus acceptable hors saison.

- Restructurer le stationnement en favorisant les stationnement linéaires, le long des voies d'accès (voir exemple ci-contre: voie d'accès à la cale de Bilouris à Arzon): les voitures s'y intègrent bien mieux.

- Donner une place au piéton en limitant la place dévolue à la voiture grâce à des éléments de mobilier discrets (voir exemple ci-contre: voie d'accès à la cale de Bilouris à Arzon: les petites bornes en bois délimitent clairement et discrètement un cheminement piéton).

- Organiser le stockage des annexes (voir encore l'exemple de la voie d'accès à la cale de Bilouris): les annexes participent à l'animation du rivage, dans la mesure où elles ne prolifèrent pas n'importe où...

- Limiter l'impact des ouvrages construits nécessaires en jouant le plus possible avec le site (voir proposition sur la cale du Logeo). Les petits bâtiments d'accueil devraient être l'objet d'une recherche architecturale visant à une certaine modestie.(voir le contre exemple du débarcadère de l'île d'Arz...).



Voie d'accès à la cale de Bilouris: bonne intégration des stationnements et des annexes sous un couvert de pinède



Voie d'accès à la cale d'Arradon: bonne intégration des annexes



Pointe du Ruaud: une simple plateforme traitée de manière uniforme sous un couvert de pins (P. radiata)



Exemple de matériau (macadam), moins "urbain" que l'enrobé, utilisable sur des surfaces de stationnement



Parking de la pointe de Kerners, accès à la cale de Bilouris: état existant

Plein la journée pendant un mois de l'année l'été et pour des occasions très ponctuelles, le parking de la pointe de Kerners qui donne accès à la cale est vide la plupart du temps.



Parking de la pointe de Kerners, accès à la cale de Bilouris: proposition

L'extension de la pinède permet d'occuper les délaissés de voirie (restructuration légère à prévoir) et de donner une ambiance à ce lieu, été comme hiver. La capacité de stationnement n'est pas pour autant réduite.



Depuis le hameau, en se dirigeant vers la cale, le chantier est très présent.



En revanche, depuis la rivière le chantier est dissimulé derrière un écran de Pins.



Les "boîtes" blanches du chantier réapparaissent après le cordon boisé.



Bon exemple: Ile d'Arz: l'école de voile profite de boisements pour stocker les bateaux, à l'abri du vent, à l'abri des regards depuis la mer et le sentier côtier.

Contexte et problématique

Le chantier naval du Parün se situe à la frontière entre deux entités de paysage, l'entrée du Golfe et la rivière d'Auray (transition végétale entre conifères et feuillus).

Depuis la rivière, le chantier est dissimulé par un cordon de Pins. En revanche depuis le hameau situé en crête, l'activité du chantier est trop visible.

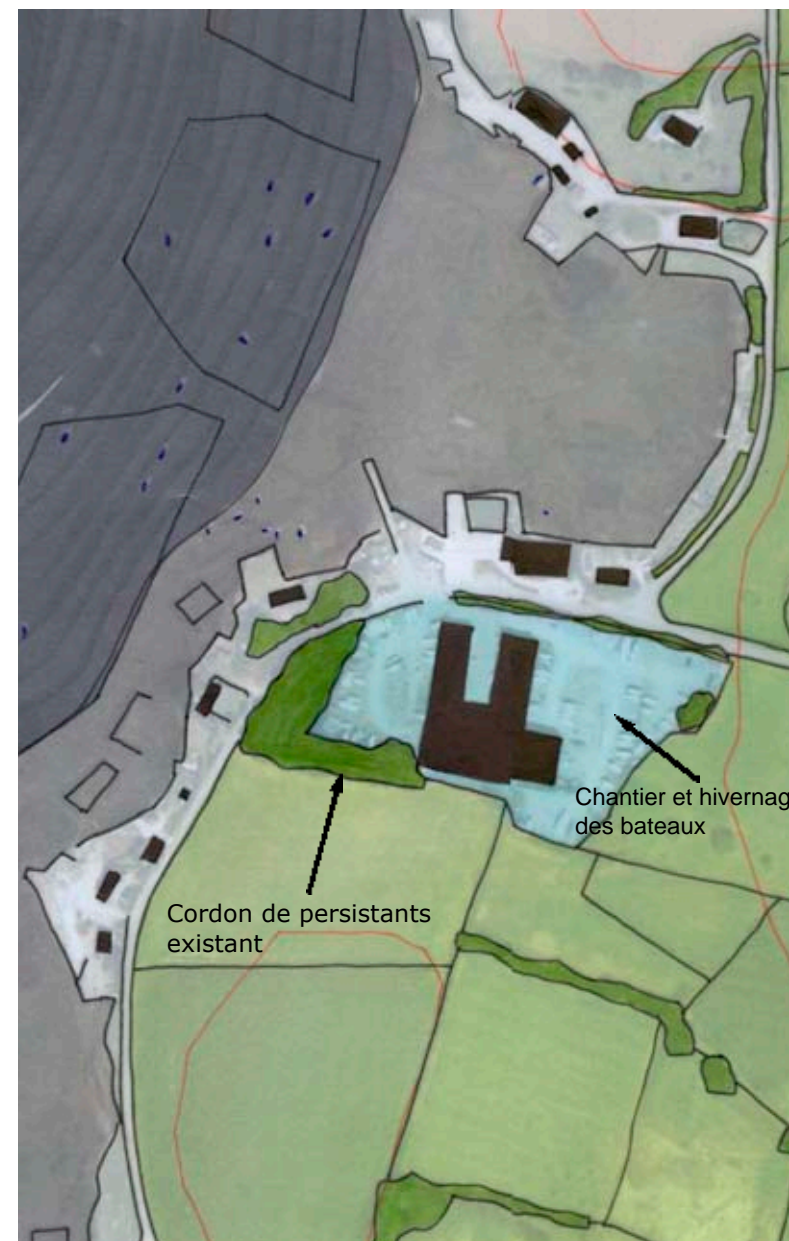
Propositions

Scénario 1 : le chantier naval reste dans sa configuration actuelle:

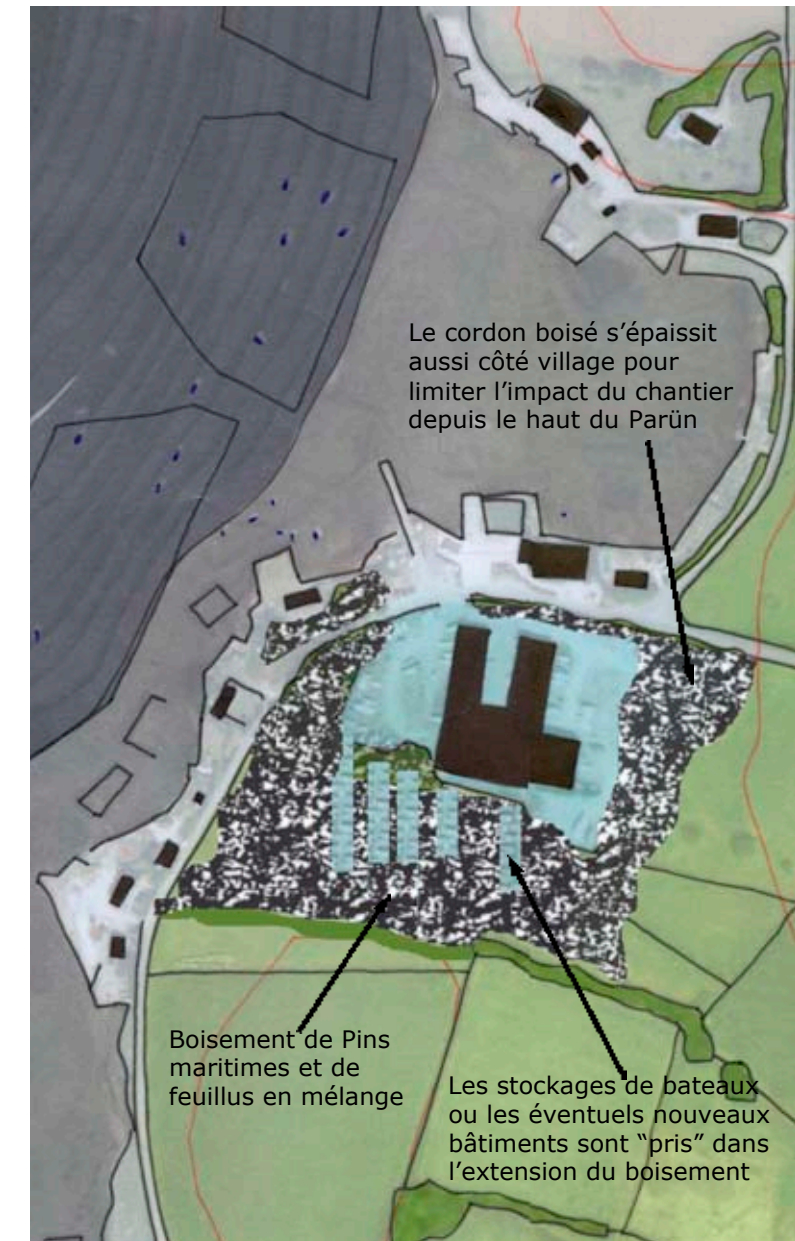
Dans ce cas un projet de "couture" du chantier à son environnement par le végétal doit se faire pour diminuer son impact depuis la terre. La plantation d'une haie de type bocagère (Chênes, Ormes, Prunelliers, ...) fait la liaison avec les grandes prairies ouvertes sur l'eau qui l'entourent.

Scénario 2 : le chantier naval grossit et doit accueillir de nouveaux équipements:

L'extension de l'activité doit se faire alors par le prolongement du cordon boisé existant, qui prend de l'épaisseur en tout sens. Les allées de stockage des bateaux, les places de stationnement automobile, ainsi que de nouveaux éventuels petits bâtiments techniques sont "pris" dans ce boisement. Ce boisement devra être mixte, constitué de Pins et de feuillus mêlés, assurant ainsi la transition entre les boisements persistants de l'entrée du Golfe et les boisements de feuillus de la rivière d'Auray. Le boisement ayant pris une autre dimension tout autour du chantier, son impact et son ressenti sont meilleurs dans ce secteur sensible de la rivière.



Chantier naval du Parün: état existant



Proposition: extension du cordon boisé existant



Accueil de nouveaux équipements et matériels dans l'extension d'un cordon boisé existant



Certains chantiers ostréicoles offrent une image déplorable de la profession: des mesures devraient être prises pour faire respecter un certain ordre autour du DPM.



Quand un chantier s'installe dans une baie aussi belle que celle du Moustoir...



Autre exemple de chantiers ostréicoles peu entretenus...



...des efforts doivent être apportés à l'ensemble des ouvrages (matériaux, construction...).



Le minimum nécessaire à la bonne intégration du bâtiment n'est pas respecté ici. On ne peut autoriser ce type de traitement des chantiers sur les rivages du Golfe du Morbihan.



Des bâtiments ostréicoles de qualité sont abandonnés alors que de nouvelles constructions, dont l'impact sur le paysage est fort, sont en cours.



Le Tour du parc (hors périmètre...mais très proche): L'ensemble de la baie ostréicole offre un paysage désolant... proche de celui d'une décharge.

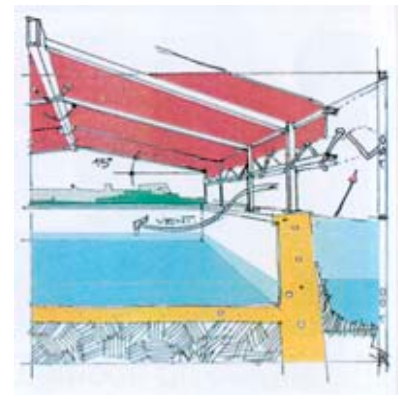
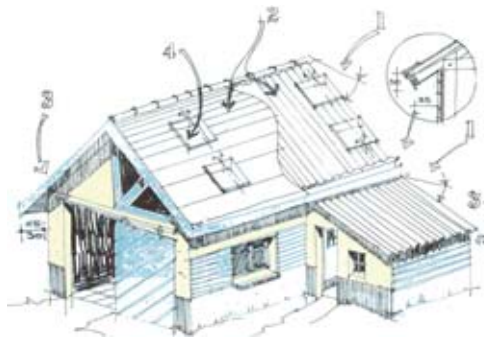
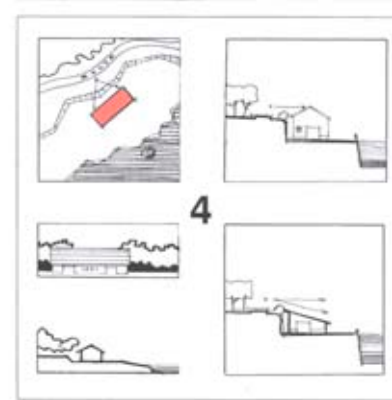


Le chantier marque un barrage au sentier côtier qui doit le contourner.



Combien de chantiers (existants ou en création) autour du Golfe ont pris en considération les préconisations du CAUE de 1997 ?

Après le conseil, l'aide et l'information, il devient nécessaire d'adopter des mesures plus contraignantes pour les concessionnaires qui offrent une image de la profession qui est néfaste pour tous.



Extraits de "Chantiers ostréicoles et intégration paysagère", CAUE 56, avril 1995.



Alors même que des maisons construites sur le DPM vont être détruites, des constructions de chantiers, dont l'impact sur le paysage est très fort, sont en cours de réalisation.



Scénario de traitement du local ostréicole dans un secteur paysagé "sensible".



La pinède de la pointe des Emigrés au contact du centre ville



Les espaces "jardinés" du secteur tiennent plus du paysage de station service: ils n'invitent pas à s'y arrêter



Le traitement des abords du chantier naval est cahotique: le traitement des limites et des clôtures suffiraient à rendre l'activité pittoresque sur le linéaire des quais.



Le site de l'embarcadère: le départ pour les îles ne fait pas vraiment rêver... !



Ici, au bord de l'eau et presque en centre ville, l'attention portée aux espaces extérieurs, très pauvres, et encore plus sensible...



Aujourd'hui ce sont les cars, voitures et dépôts de matériaux qui occupent les quais de Vannes. Le piéton, lui, chemine dans des haies horticoles sans voir le Golfe.



Le paysage du bord de l'eau se résume à des hectares de parkings juxtaposés, sans organisation...



Centre ville : l'espace public est rempli d'objets...

Contexte et problématique

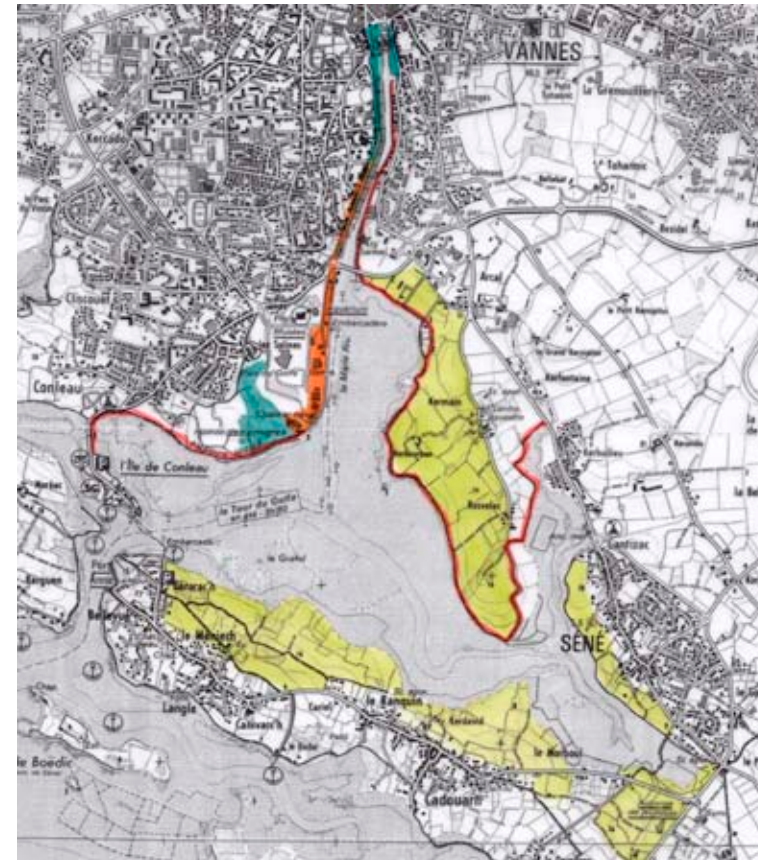
Si la question des entrées de ville est largement débattue actuellement (les dégâts sont importants...), la question des entrées de ville par la mer n'a guère été prise en compte jusqu'alors. Or, depuis la mer, le paysage des quais ouest de Vannes est extrêmement dégradé et offre une triste image du plus important centre urbain du Golfe du Morbihan.

Passée la pinède des Emigrés, les quais de l'entrée de ville sont consacrés à quelques activités liées au nautisme (type chantiers navals), au stationnement automobile (sur des hectares), aux embarcadères de vedettes touristiques, au dépôt et stockage de matériels et véhicules lourd.

Tout le linéaire de quais avant le pont est encombré d'usages différents qui se succèdent sans aucune cohérence. Le piéton est placé en recul de ces activités dans un couloir "horticole" avec vue les hectares de parking de la zone "Parc de Vannes" (!).

Il n'existe pas de continuité ni de liens entre le centre ville et les quais de l'entrée de Vannes.

Arriver à Vannes par l'eau, c'est passer de la pleine mer, au centre-ville, en frôlant le bocage agricole du bord de l'eau.



L'arrivée à Vannes par l'eau: de la pleine-mer au centre ville

Propositions

- **Prendre en compte tout le linéaire des quais** depuis la pointe des Emigrés jusqu'au centre-ville dans un même projet global d'aménagement et de requalification des espaces.

- **Protéger et maintenir la vocation des sols** dans les documents d'urbanisme de toute la façade agricole de Séné: tout cet ensemble agricole participe aussi bien que les quais à l'image de l'entrée de ville. Ce secteur est de plus l'un des dernier ensemble agricole de grande dimension sur l'eau non mité par des écarts d'urbanisation de type lotissement. Il faut préserver depuis les quais la vue sur cet ensemble homogène.

- **Rendre l'espace du bord de l'eau aux piétons** en continuité avec les espaces publics du centre-ville,

- **Adopter une stratégie végétale sur l'ensemble du linéaire des quais** depuis la pointe des Emigrés jusqu'au centre de Vannes : depuis la pinède jusqu'aux arbres feuillus des quais du centre. (Cf : Trois séquences végétales pour une entrée de ville, ci-contre).

- Placer l'ensemble du mobilier urbain et une partie du stationnement dans l'épaisseur du cordon boisé afin de libérer totalement l'espace du bord de l'eau.

- **Requalifier l'ensemble des espaces publics** du linéaire des quais et mise en relation avec le tissu urbain de Vannes.

- **Requalifier l'ensemble de la zone de parkings** du " Parc " de Vannes. Diminution de la surface, modification de la disposition et plantations des parkings.

- **Libérer de la place à l'arrière des quais** pour accueillir des usages libres (jeux, foires, marchés à thème, promenade...) en diminuant la surface de stationnements.

- **Traiter les embarcadères** et les pôles d'attractions du public comme des places sur le linéaire des quais. Traitement des limites et clôtures des activités nécessitant la proximité de l'eau, comme les chantiers navals.

Esquisse pour la réhabilitation des quais de Vannes, entrée de ville par la mer:

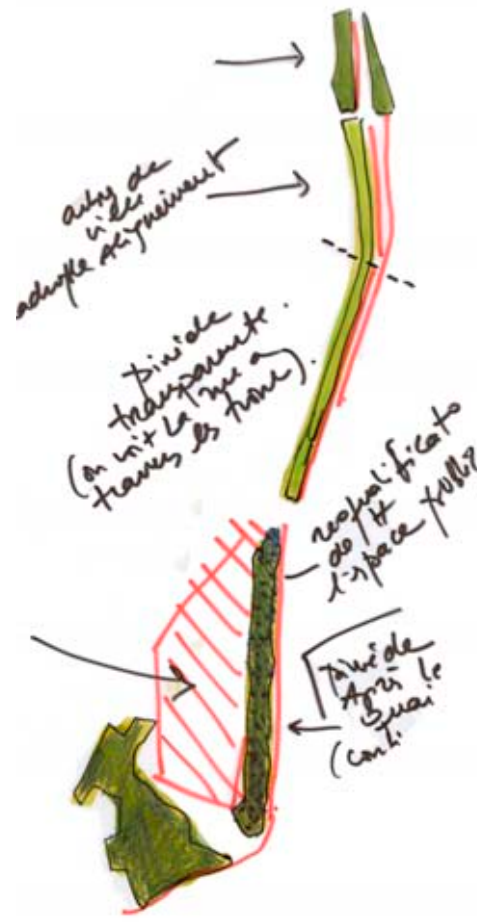


Requalification des parkings du "Parc"

Plantation et redistribution des aires de stationnements

Vue sur le chenal et sur la mer intérieure de Séné

Trois séquences végétales pour l'entrée de ville par la mer:



séquence 1:
de la pinède des Emigrés au pont tournant:

Une pinède "opaque": le cordon de Pin et de chênes verts abritent le mobilier et les usages liés à l'aproximité du bord de l'eau.



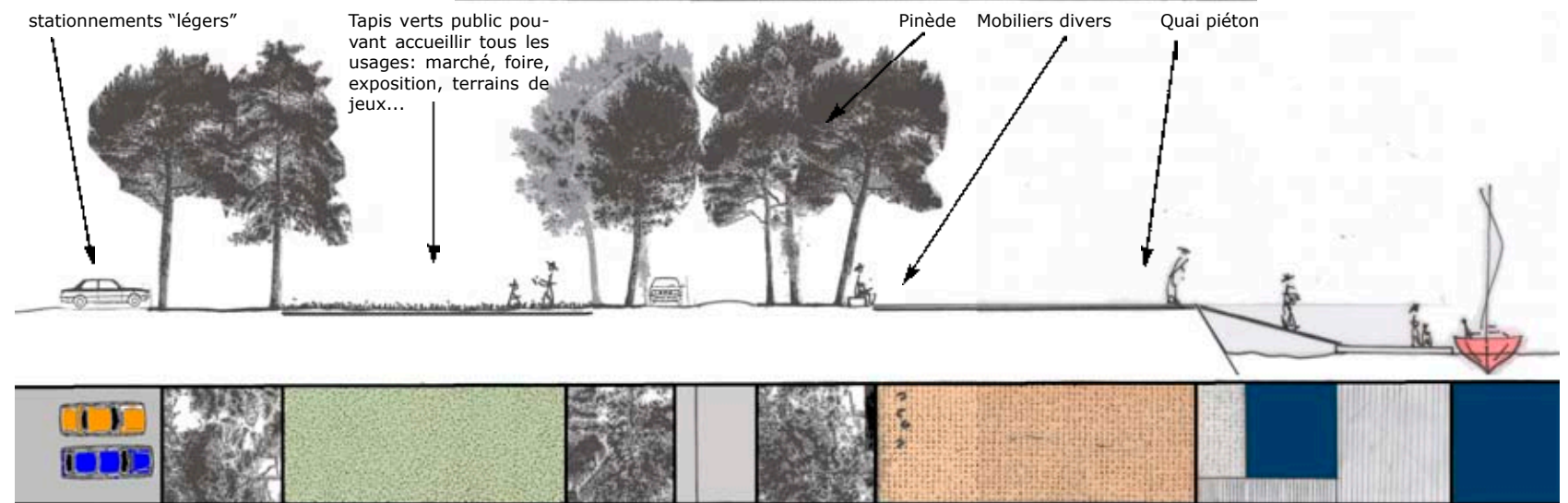
séquence 2:
après le pont tournant, à l'approche de la ville

Une pinède transparente: le cordon de Pins laisse passer le regard sur les rues de la ville. Depuis l'eau et les quais nous participons directement à la vie des rues et des espaces publics de Vannes.



séquence 3:
l'arrivée dans le centre-ville de Vannes

Vannes centre
Les quadruples alignements de Tilleuls redessinent les quais et les espaces publics du coeur de Vannes. Les formes végétales plus "tenues" annoncent le coeur de ville.



Objectif: circonscrire l'urbanisation

L'extension exponentielle de l'espace urbanisé est la première cause de dégradation des paysages depuis 20 ans. Certes, l'image du Golfe, espace naturel "humanisé", est aussi lié à la présence de l'urbanisation sur ses côtes. Mais le point d'équilibre entre les espaces naturels et les espaces bâtis est atteint aujourd'hui.

La presqu'île de Rhuys, par exemple, vit au rythme de 700 maisons nouvelles par an. L'analyse des documents d'urbanisme montre qu'il existe encore de très larges possibilités d'urbanisation dans les zones constructibles des espaces proches du rivage : une application des POS en cours sur l'ensemble des zones côtières entraînerait une dégradation irréversible.

Une politique extrêmement forte et exemplaire doit être mise en place de manière urgente.

Si l'urbanisation se poursuit dans le périmètre du SMVM en dehors des bourgs, elle doit se faire uniquement sur quelques sites privilégiés en raison de leur faible impact sur le paysage, de leur niveau d'équipement et de desserte suffisant.

La densité de cette urbanisation, sa configuration devra être similaire ou en adéquation avec celle des regroupements bâtis anciens, plutôt que sous forme de lotissements, très consommateurs d'un espace précieux.

Intégrer les secteurs d'urbanisation existants et futurs**- Assurer l'intégration du bâti et secteurs urbains en correspondance avec les entités paysagères**

Les modes de développement du bâti actuel (lotissements, extensions linéaires, mitage d'habitats individuels) sont en rupture avec le modèle urbain traditionnel et avec l'environnement paysager.

En effet, en fonction des caractéristiques des entités paysagères, les formes d'habitat vernaculaire, la relation à l'environnement, varient. Aussi est-il nécessaire d'assurer une meilleure intégration du bâti nouveau et de renforcer l'identité et la singularité des territoires.

secteurs bâti existants:

- inciter les propriétaires à planter des essences adaptées en clôture (voire au sein de leur parcelle), suivant le caractère du territoire,
- maintenir ou créer des structures végétales adéquates comme éléments de transition du grand paysage aux franges bâties.

secteurs bâtis futurs:

- maintenir la singularité et l'identité du territoire (maintien de la trame bocagère ou des boisements, par exemple, suivant les secteurs),
- adapter la forme architecturale du bâti contemporain aux modèles urbains vernaculaires.

- Travailler l'image des deux grands centres urbains (Auray, Vannes) sur le Golfe comme une entrée de ville à part entière, une entrée de ville par l'eau (qualité urbaine des constructions, traitement des espaces publics...),

- Engager des actions de requalification des secteurs bâtis dégradés ou peu qualifiés, des zones d'activité et des campings,

- Mener des opérations de préverdissement.

Maîtriser le développement urbain**- Circonscrire et adapter le développement urbain suivant les caractéristiques et l'échelle des noyaux urbains**

Il s'agit de hiérarchiser et de limiter l'extension urbaine en fonction de la dimension des noyaux urbains existants (ville, bourg, village, hameau) mais également d'adapter la forme et l'implantation de ces nouvelles extensions suivant la morphologie des noyaux urbains, et leur incidence sur l'environnement.

Dans ce cadre, une politique urbaine volontaire devra être menée et partagée par l'ensemble des communes littorales.

Différentes actions devront être conduites:

- conforter les bourgs et les villages les plus importants dotés d'équipements structurants,
- chercher à exclure le développement urbain sur les hameaux et regroupement bâtis de moindre importance,
- définir des formes d'urbanisation (implantation par rapport aux voies, hauteur du bâti, mitoyennetés) conformes aux formes traditionnelles d'implantation du bâti.

- Renouveler les formes de l'urbanisation

Une réflexion aboutie en matière de formes architecturales et des éléments d'accompagnement du bâti (clôtures, jardins...), devra être menée. Celle-ci devrait permettre d'explorer les formes urbaines et architecturales adaptées au territoire, entre le modèle vernaculaire et sa nécessaire réinterprétation.

-Préserver et étendre les coupures d'urbanisation prévues dans le cadre de la loi littoral (dessiner les limites précisément, à la parcelle, en intégrant le nouveau périmètre).

- Préserver l'intégrité des noyaux ou groupements bâtis d'intérêt

La protection du cachet vernaculaire des hameaux ou centre-village, tient plus largement à l'intégration des constructions dans leur site, et que vient souvent compromettre l'implantation de pavillons " hors-contexte ".

- Imposer des cahiers des charges pour les promoteurs.**Exemples****Contrôler et maîtriser le développement urbain**

Exemple 1. Larmor-Baden : opération de densification du centre (p104)

Exemple 2. Arradon : le cadre réglementaire de la densification (p104)

Exemple 3. Kerners (Arzon): extension d'un village dans la continuité de ses formes (p105)

Exemple 4. Etang de Coët-Courzo (Locmariaquer): Maintien des coupures d'urbanisation et protection des grands points de vue (p105).

Intégrer les secteurs d'urbanisation existants et futurs

- Propositions d'intégration à l'échelle du territoire:

Exemple 1. Saint-Armel : intégration des extensions bâties linéaires en bord de littoral (p106),

Exemple 2. Kerarden (Séné): intégration du secteur bâti en crête (p106)

Exemple 3. Larmor-Baden : anticiper sur le développement urbain par un préverdissement (p107)

- Propositions d'intégration à l'échelle du secteur bâti:

- Exemple 4. Plougoumelen (p108),
- Exemple 5. Moulin de Pomper (Baden) (p108),
- Exemple 6. Ile d'Arz (p108),
- Exemple 7. Le Parün (p108),
- Exemple 8. Arradon (p108),
- Exemple 9. Habiter sous les pins (p109),
- Exemple 10. Habiter dans le bocage (p109),
- Exemple 11. Habiter dans les vergers (p109).

Engager des actions de requalification des secteurs bâtis dégradés ou peu qualifiant

Exemple 1. ZA d'Atlantheix/RN 165 (p110-111)

Exemple 2. ZA du Rédo (Arzon) (p111).

Des mesures et des modes de développement urbains différenciés suivant la nature et l'échelle des groupement bâtis :

Typologie des espaces urbains	Description	Préconisation pour les PLU
Les bourgs et centre-villes (violet)	Ils regroupent les équipements publics principaux de la commune.	- donner un cadre à la densification et préserver les franges - promouvoir les opérations à caractère dense et structuré dans les emprises restant disponibles à moins de 400 mètres du centre.
Les gros villages (rouge)	Ils comportent les attributs de la centralité en terme de quantité et densité de constructions, de forme urbaine et d'espace public structurant, et d'équipements secondaires (équipements commerciaux, équipements publics).	En fonction de la sensibilité du paysage, une volonté de densification à un niveau moindre que les bourgs peut être recherchée, par les mêmes moyens.
Les secteurs d'urbanisation récents importants (hachures noires)	Certains secteurs ne comportent pas les attributs évoqués ci-dessus, mais présentent un niveau d'urbanisation tel qu'une réorganisation en vu d'y accéder paraît intéressante	Dans le cadre des études de PLU, si une confortation de ces secteurs doit être recherchée, il convient de réaliser une étude spécifique de restructuration en vue de donner à ces secteurs les attributs d'une centralité secondaire : - hiérarchisation des espaces publics - définition des formes urbaines structurantes - gestion des équipements dans un fonctionnement à l'échelle du secteur
Les villages (noyaux anciens en noir)	Ces villages comportent plus de 10 à 15 maisons agglomérées autour d'un noyau ancien.	Plusieurs cas se présentent : - le noyau ancien n'a pas subi de modification : il convient de conserver l'aspect patrimonial par un zonage adéquat (rénovations uniquement) - des constructions récentes se sont juxtaposées : il convient de les intégrer par un traitement végétal, afin de limiter les co-visibilité entre le noyau ancien et les extensions récentes. Le noyau ancien est préservé par un zonage adéquat -des constructions récentes se sont intercalées et ont pu déstructurer la trame d'origine du village : on peut " laisser le bâti récent se densifier ", en vu d'arriver à une densité comparable à l'ancien (les hauteurs sont cadrées). Les périmètres constructibles seront de préférence limités à l'enveloppe bâtie existante. Si un potentiel constructible demeure dans un village, il conviendra d'envisager un secteur d'extension du bâti sous forme de plan masse ou secteurs d'implantation afin de retrouver l'ambiance urbaine du village d'origine (bâti cadrant la rue et jardin en arrière, en limite de l'espace naturel ou en cœur d'îlot).
Les hameaux (5 à 15 maisons)	Il s'agit plus de groupements de fermes dispersées dans l'espace rural	Ces hameaux demeureront de préférence en zone naturelle ou agricole. Un périmètre spécifique peut être déterminé pour permettre les rénovations.
Les lotissements isolés	Certaines opérations récentes sont implantées ex-nihilo, sans continuité avec un noyau ancien	Ces opérations sont le plus souvent localisées dans des sites très sensibles et nécessitent une intégration paysagère particulièrement soignée.

Densifier les bourgs, délimiter clairement les franges

Du fait de l'urbanisation actuelle sous forme de tissu pavillonnaire peu intégré à son environnement, mais à caractère urbain peu affirmé, la lecture de l'espace aux franges des bourgs est peu lisible : le bourg se disloque dans l'espace rural, lui faisant perdre ses qualités. Le zonage concerné par ce tissu est le zonage UB inscrit actuellement dans les POS. Ces mêmes POS proposent pourtant d'autres types de zonage permettant de satisfaire à l'affirmation d'un caractère villageois, où à l'intégration des constructions dans leur environnement : le zonage UA (qui actuellement ne fait que valider la présence du bourg ancien) est propice à l'émergence d'une densité de qualité ; les zonages UD, déjà présents dans les communes les plus sensibles (Arradon, Baden...) permettent de conserver le niveau d'urbanisation existant, sans adjonction de constructions nouvelles.

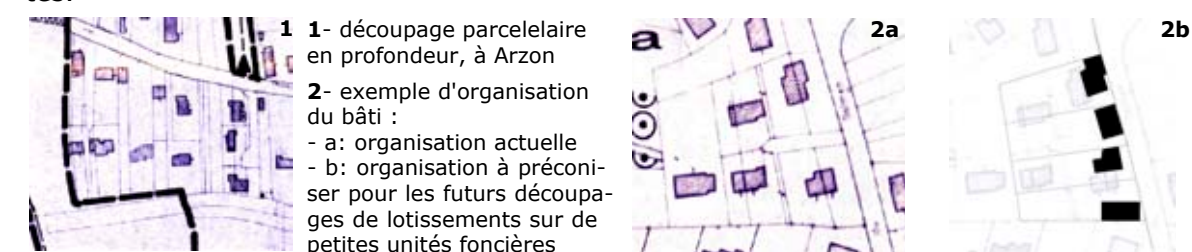
Permettre la densification

La réglementation du tissu pavillonnaire ne favorise pas, lors d'une densification, l'émergence d'un espace public structuré, ni d'ailleurs la préservation des jardins de cœur d'îlots qui font souvent le charme des bourgs. Deux mesures simples peuvent être introduites dans les règlements pour le favoriser :

-le respect d'une mitoyenneté au moins : même dans le cas de grandes parcelles, l'implantation en mitoyenneté permet d'envisager ensuite une division dans le sens de la longueur du terrain, avec une implantation sur rue en continuité du front bâti existant. Aujourd'hui au contraire, ce sont les profondeurs des jardins qui sont " découpés " et vendus, avec un accès par la parcelle sur la rue.

-la détermination de secteurs d'implantation : un secteur d'implantation plus ou moins grand et proche de la voie, peut permettre de reconstituer l'espace de la rue.

Une limitation des hauteurs pourra évidemment permettre de limiter les trop fortes densités.



Des cahiers des charges pour la révision des PLU

Le but de la présente étude n'est pas de définir des orientations à l'échelle des communes, mais de donner des pistes de réflexions. Il appartient à chaque commune, dans le cadre de l'élaboration de son document d'urbanisme de déterminer les choix d'urbanisation. Les études cependant pourront permettre de traduire les objectifs du SMVM :

1- Un inventaire exhaustifs des cônes de vue : la préservation des cônes de vue principaux devront être réalisés par une traduction réglementaire et/ou un zonage adapté.

2- Un inventaire des ouvertures visuelles sur le Golfe : un zonage peut être créé pour les espaces verts non plantés, ou qui doivent rester ouverts.

3- Une réflexion sur la densification des espaces proches du bourg :

- avec des secteurs de plans masse et/ou des schémas d'organisation très aboutis sur les zones centrales

- avec une définition de la limite urbaine, au-delà de laquelle une densification n'est pas souhaitable.

4- une réflexion sur les clôtures selon leur rôle :

- intégration paysagère des constructions

- préservation du caractère urbain et de l'intimité des espaces extérieurs privatifs

5- Une réflexion sur la vocation des écarts : villages agricoles ; villages d'intérêt patrimonial ; secteurs résidentiels, avec des zonages différenciés.

Exemple 3. ARZON, Village de Kerners:
Extension d'un village dans la continuité de ses formes



Le plan d'occupation des sols



Le parcellaire



La photo aérienne

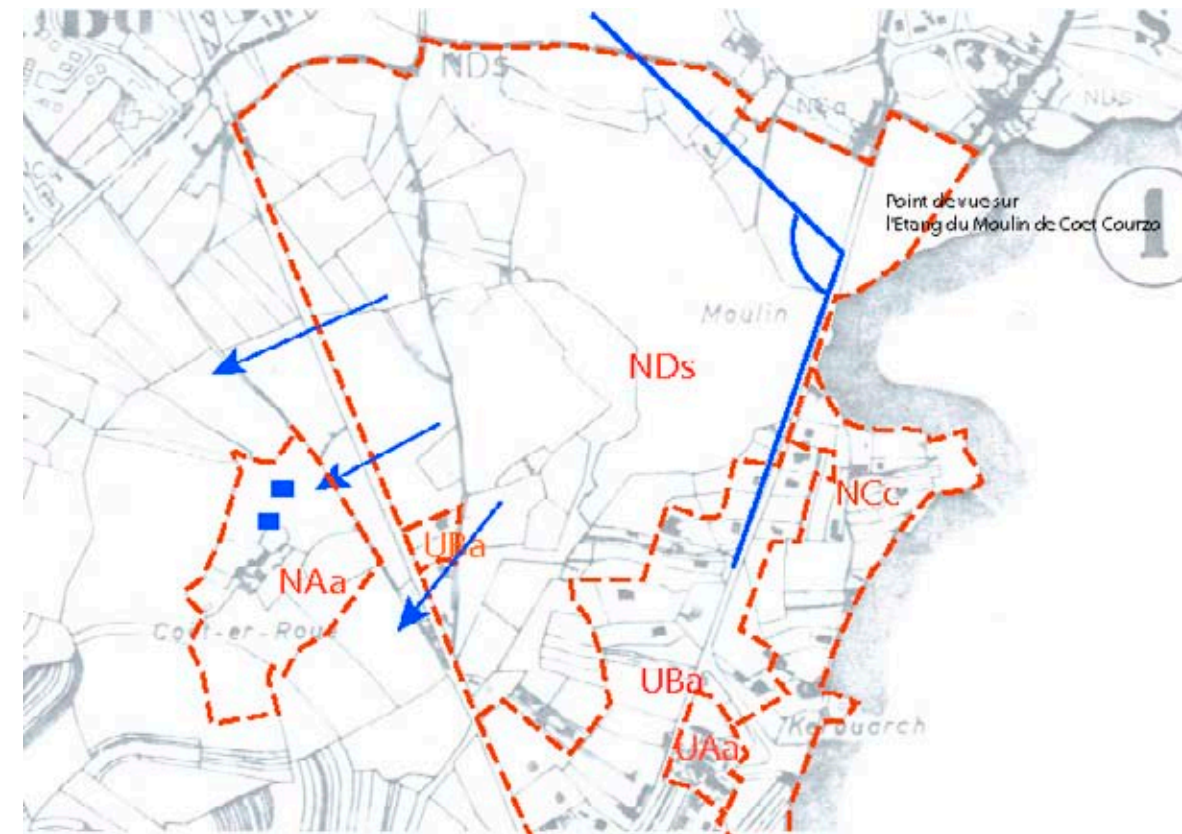
Le village de Kerners constitue un important noyau d'habitat dense dans un site extrêmement sensible. Le potentiel foncier disponible double la surface du noyau ancien en une typologie de bâti sans cohérence avec la typologie traditionnelle.

Un exemple de réalisation possible:



Le respect de la morphologie traditionnelle permet de créer une offre équivalente à ce qu'il est possible de faire sur une surface deux fois plus importante. A l'heure actuelle, la préservation de cœur d'îlots importants et d'espaces verts garantit encore des possibilités d'évolution à long terme. Le schéma d'organisation permet de donner un cadre réglementaire au projet.

Exemple 4. LOCMARIAQUER, Etang de Coët-Courzo:
Maintien des coupures d'urbanisation et protection des grands points de vues



Elargissement d'un zonage NDs en profondeur pour prendre en compte les champs visuels.

Le zonage NDs a été calé sur la route. Le village de Coët Er Roué, dans sa configuration traditionnelle n'appartient pas en effet au champs de co-visibilité. L'extension du zonage et l'adjonction de constructions nouvelles rend désormais perceptibles les constructions depuis la digue de l'Etang. Une extension du zonage NDs pourrait permettre d'affirmer l'existence d'une seule unité paysagère à prendre en compte dans un zonage de protection unique.

Un travail sur l'intégration des nouvelles constructions pourrait permettre de requalifier le secteur.

Exemple 1. Saint-Armel: l'intégration des extensions bâties linéaires en bord de littoral



Saint-Armel: extensions linéaires depuis le sentier côtier

Contexte et problématique

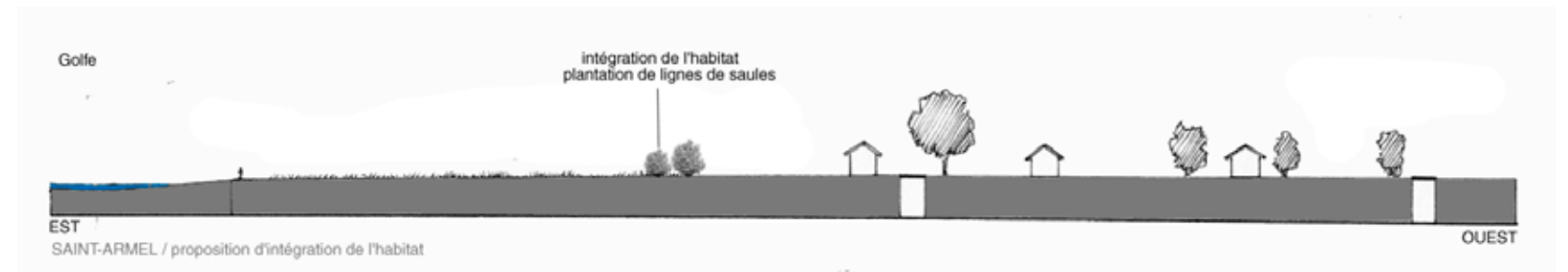
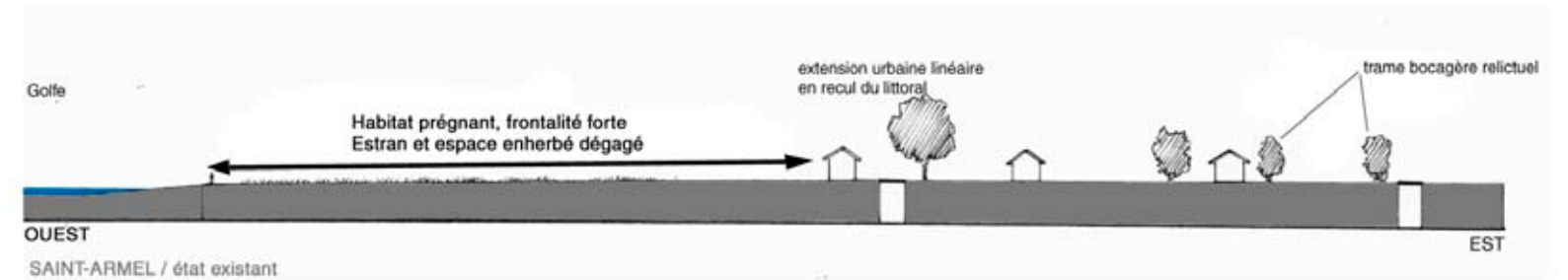
- Extension linéaire bâtie le long de la côte,
- Habitat très prégnant depuis le plan d'eau,
- Paysage bâti standardisé.

Propositions: poursuivre le maillage bocager

Pour minimiser l'impact des maisons depuis la mer et le sentier côtier, des haies arbustives basses de saules et de prunelliers sont implantées entre l'estran et les façades bâties. Ces haies permettront ainsi de ménager une transition entre l'espace naturel et le tissu urbain, et de minimiser l'impact du bâti.



Saint-Armel (POS): situation de la prise de vue



Exemple 2. Séné: hameau de Kerarden: l'intégration des extensions bâties en crête



Plan de situation

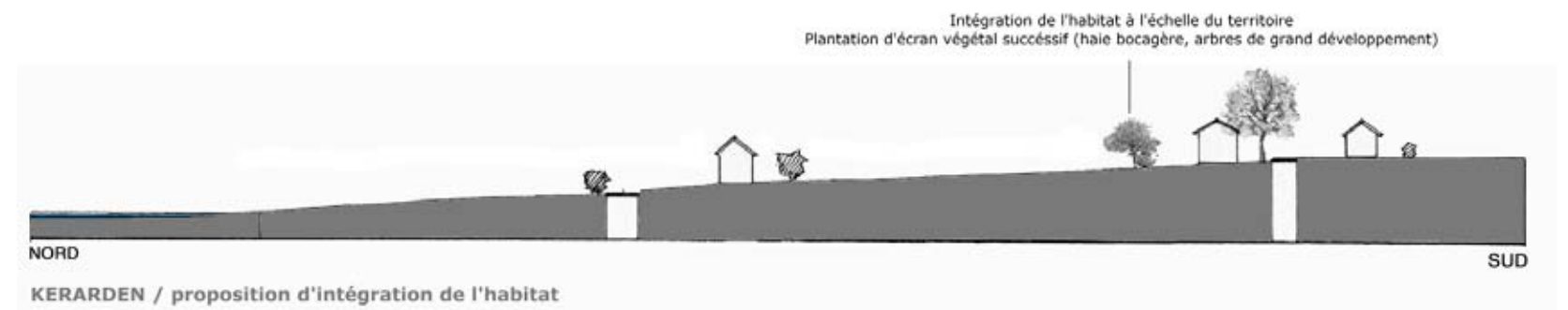
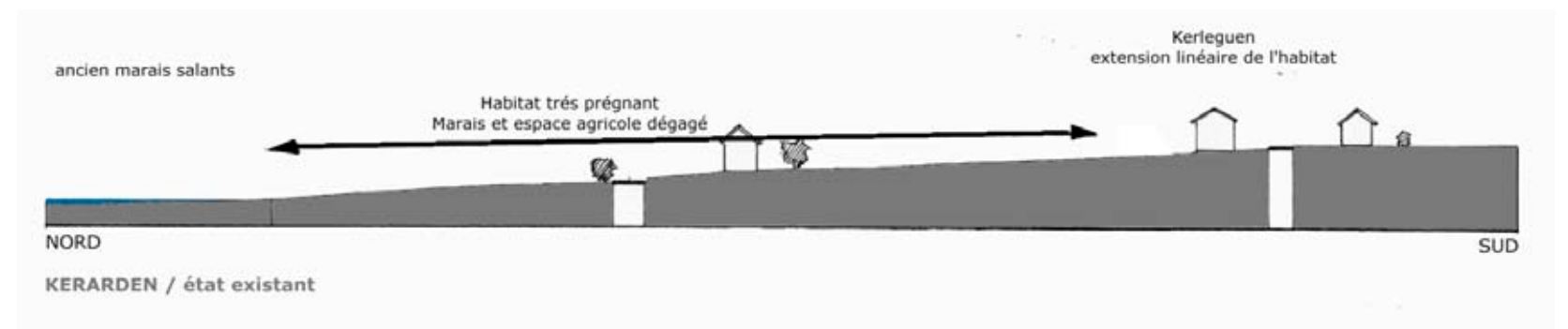
Kerarden : habitat en ligne de crête

Contexte et problématique

- Extension linéaire bâtie en crête,
- Habitat très prégnant depuis le plan d'eau,
- Paysage bâti standardisé.

Propositions: développer une structure végétale

A l'image des noyaux urbains anciens, des haies et des arbres à grand développement sont implantés à proximité des nouvelles habitations.



Exemple 3. Larmor-Baden: anticiper sur le développement urbain par un préverdissement



POS actuel



Côte Est de Larmor-Baden : un habitat sous les boisements de pins et de feuillus

Contexte et problématique

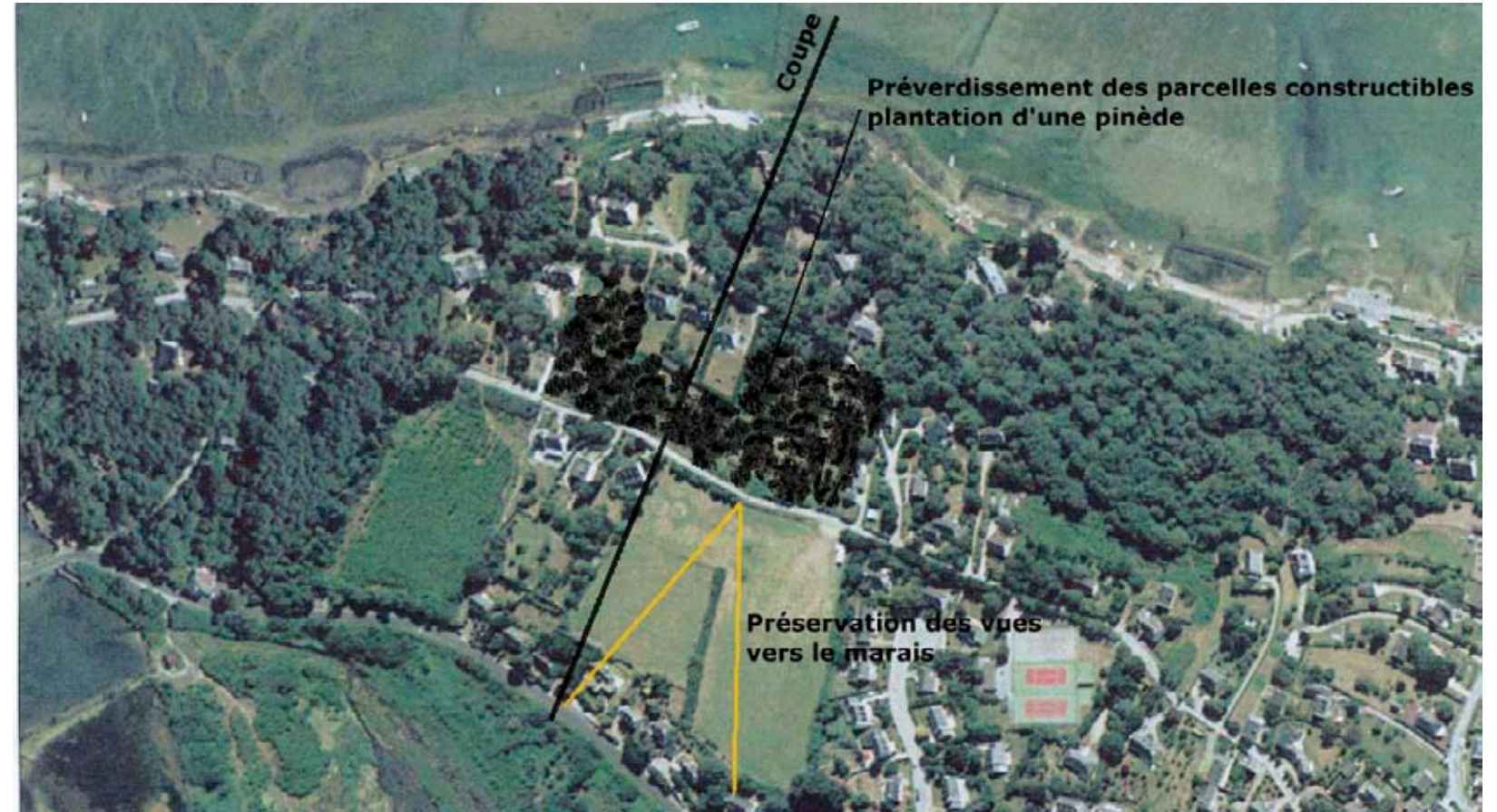
- habitat intégré au boisement
- tènement urbanisable au regard du POS existant

Propositions: préverdissement

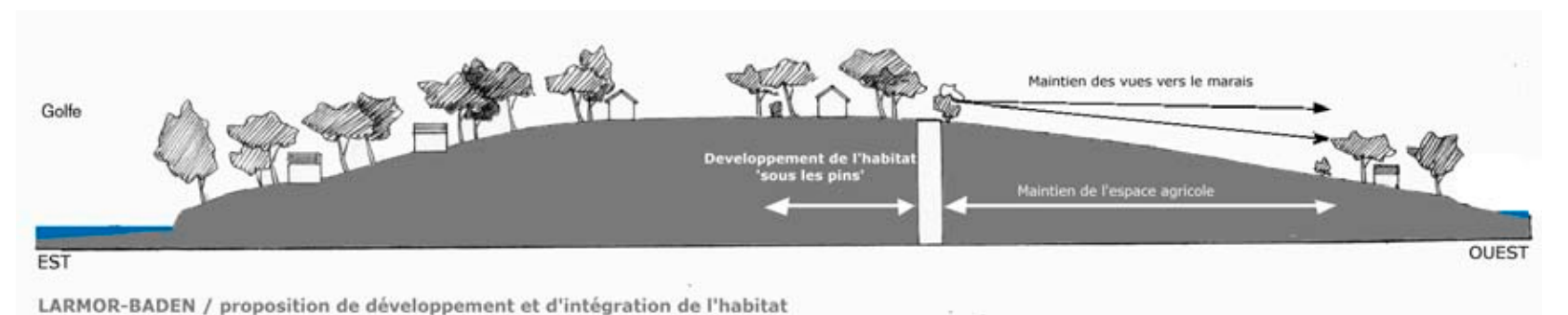
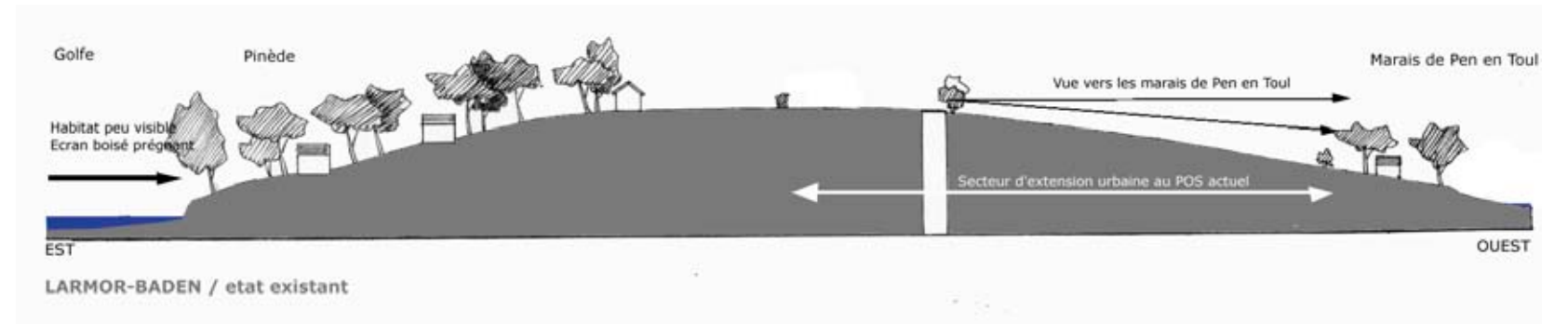
Le préverdissement des zones urbanisables consiste à mettre en place, de manière anticipée, une structure végétale forte pour accueillir l'urbanisation future.

A Larmor-Baden, dans la continuité des espaces boisés existants, un boisement mixte à dominante de persitants est installé sur les futures parcelles loties.

L'implantation du bâti préservation des ouvertures en direction du marais de Pen-en-Toul.



Plan de situation



Exemple 4. Plougoumelen



à gauche:

Plantation dans l'espace libre entre la route et les fonds de jardins d'essences du bocage existant pour créer un filtre visuel bas.

à droite:

Plantation de la limite de parcelle pour créer un filtre visuel depuis le Golfe.

Exemple 7. Le Parün



Exemple 5. Baden: Le Moulin de Pomper



à gauche:

Implantation d'un cordon végétal au nord de la route pour masquer les maisons de lotissement blanches qui sont visibles depuis le plan d'eau (les maisons couleur pierre ne se distinguent presque pas alors que les maisons blanches sont des appels visuels).

à droite:

Plantation d'un espace inutilisé pour créer un filtre visuel depuis le Golfe.

Exemple 8. Arradon



Exemple 6. Ile d'Arz



à gauche:

Traitement des limites de parcelles et des voies de desserte avec des essences bocagères.

Le traitement des limites de parcelles et des voies de desserte

Exemple 9. Habiter sous la pinède



Exemple 10. Habiter dans le bocage



Exemple 11. Habiter dans les vergers



Le Bono, l'habitat sous les pins



Image de référence: des haies bocagères en limite de clôture.



intégration des campings dans un verger (camping de Penboc'h à Arradon)



ZA d'Atlantheix: de vieux arbres, vestiges de bocage



ZA d'Atlantheix: pinèdes existantes



ZA d'Atlantheix: pinèdes existantes



ZA d'Atlantheix: fossés de drainage existants

Contexte et problématique

Dans le Morbihan, le long de la RN 165, il y a plus de 20 Km d'emprises commerciales ou d'activités, soit environ 40% du parcours, dont on dit qu'elles offrent un "effet vitrine" du dynamisme de la commune traversée... Au contraire, leur impact est violent dans le paysage et elles dénaturent l'identité du lieu où elles se sont implantées. Elles offrent une image dégradé et peu engageante pour les passants.

Ceci est encore plus vrai dans le cas de la zone d'activité d'Atlantheix Sud, alors que nous sommes à quelques dizaines de mètres seulement de la rivière de Noyal. Depuis l'un des ronds points et entre plusieurs "boîtes", il est possible d'apercevoir furtivement les estrans du Golfe.

Propositions:

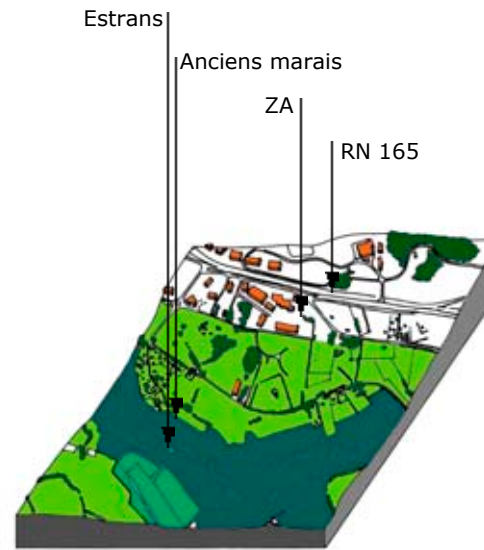
Hypothèse 1: Projet de requalification de l'ensemble de la zone d'activité, de son rapport à la RN 165 et aux territoires sur lesquels elle s'est implantée.

- Inscrire au POS/PLU les cones de vue existants depuis la route et la Z.A.
- La Z.A dans la pinède :traitement végétal de l'ensemble de la zone d'activité. Il existe une grande surface de terre-plein vacants entre les "boîtes" et la route. Des pinèdes existent et sont à valoriser. De manière générale, utiliser le végétal comme élément de liaison.
- Préserver le bocage existant autour de le ZA,
- Requalification et redimensionnement du réseau routier et des ronds-points créés à l'arrière de leaZA. Ils sont hors d'échelle et leur impact pourrait être diminué par des plantations de type bocage. Hiérarchiser le réseau routier.
- Requalification de tous les terrains en contre-bas de la ZA (viabilisés et abandonnés).
- Favoriser les circulations douces et les continuités de tout type vers le golfe et vers l'ancienne ligne de chemin de fer,

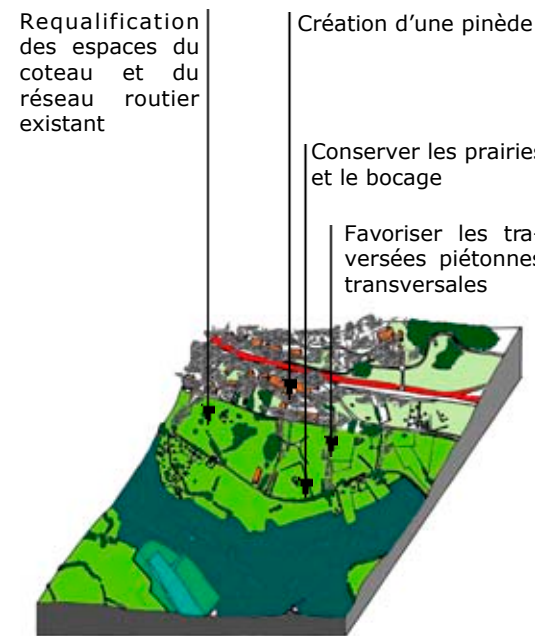
Hypothèse 2: La plantation de la zone d'activité serait un préalable (préverdissement) au départ futur des quelque "boîtes" situées entre l'ancienne ligne de chemin de fer et la RN 165.

Cet espace serait un lieu de découverte (visuel et physique) du Golfe avec des cadrages visuels sur l'estran et des accès entre les pinèdes.

Cet espace nous semble être un site clef de la rencontre entre le grand réseau de routes et le Golfe du Morbihan et son paysage ne peut se résumer à une zone d'activité comme il en existe des hectares et des hectares juste à coté et sur des dizaines de km.



Etat des lieux



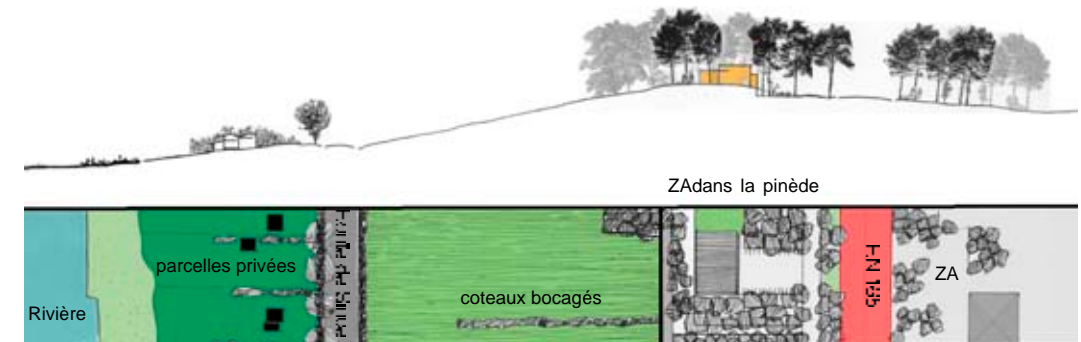
Proposition



ZA d'Atlantheix le long de la RN 165: plan de l'existant: amorces de pinèdes existantes
Vue sur le Golfe



ZA d'Atlantheix le long de la RN 165: plan projet



Coupe de principe



ZA d'Athlantheix le long de la RN 165:

Des épaisseurs entre voirie non qualifiées qui peuvent servir pour des plantations en masse...



ZA d'Athlantheix le long de la RN 165:

Des plantations de pins en masse (vocabulaire local et rapidité de croissance) investissent les épaisseurs entre voirie.

Contexte et problématique

- Espaces d'activités dégradés voire abandonnés,
- Image dégradante pour l'arrivée sur Arzon.

Propositions: préverdissement

- Engager une requalification dans le cadre de la démarche Qualiparc,
- Etendre la pinède qui borde déjà une partie du site à l'ensemble du linéaire routier, ainsi que sur des espaces intérieurs à la ZA du Rédo.



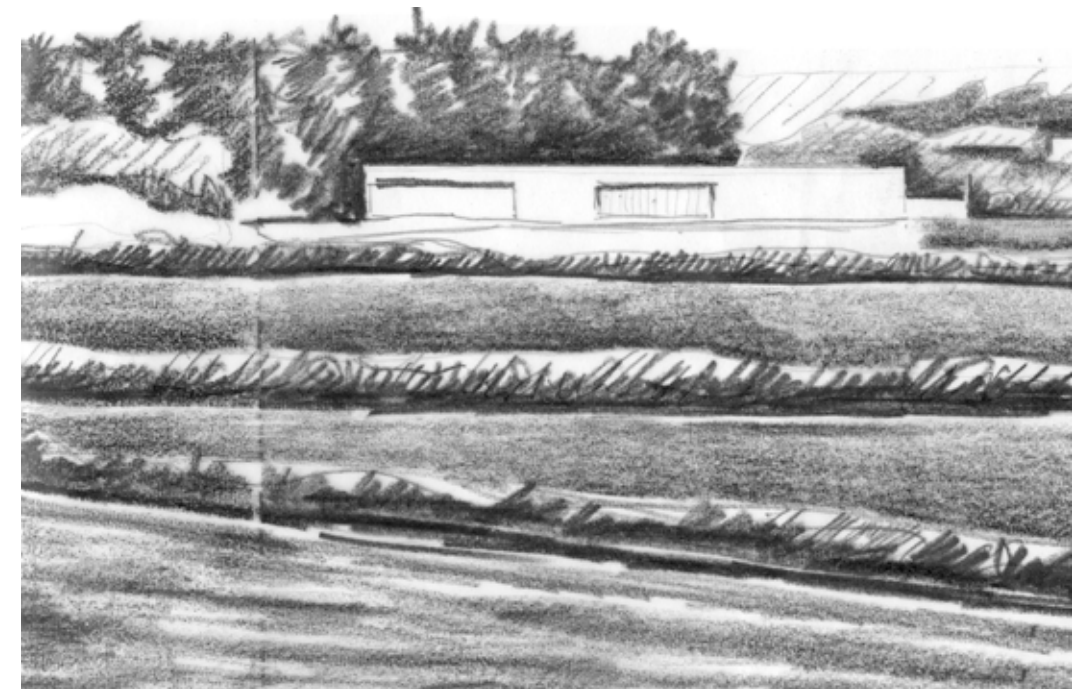
Le long de la RD 780: à gauche, la ZA du Rédo (Arzon); à droite, une amorce de pinède à compléter



Le long de la RD 780: à gauche, la ZA du Rédo (Arzon); à droite, une amorce de pinède à compléter



Le long de la RD 780: à gauche, la ZA du Rédo (Arzon); à droite, une amorce de pinède à compléter



Depuis les environs de la butte de César, la zone d'activité du Rédo (Arzon) a une présence visuelle très forte: la "boite" blanche du supermarché s'affiche sur un fond de pinède, au milieu d'un secteur bocager de qualité.



L'intégration de la zone d'activité nécessite la plantation (ou la restitution) de haies bocagères identiques à celles que l'on trouve dans le secteur. La création de ces écrans visuels et protecteurs peut se faire sur un talus (en adoptant une méthode "traditionnelle" de création de talus). Plus simplement, la plantation effective du parking existant serait déjà bien... (voir le dessin ci-dessus).

A chaque époque son monument

Des matériels successifs prennent place dans le territoire avec les nouvelles techniques à toutes les échelles du paysage.

Souvent ce sont les aspects techniques qui ont déterminés la place et la taille de ces "engins".

Sur le littoral et partout où la covisibilité est forte, la question de l'implantation de ce matériel est sensible.

Du petit mobilier aux objets monumentaux

1- Poubelles, conteneurs, transformateurs...: porter attention à ces équipements qui prennent place peu à peu sur les espaces publics.

2- Les lignes aériennes: EDF, Téléphone, antennes réseau mobile...: parfois perceptibles depuis la mer, ces lignes sont à enterrer sur le littoral et partout où la covisibilité est forte.

3- Eoliennes et très grand matériel vertical

La question de la hauteur des pylône et des mats d'éolienne est d'autant plus sensible dans la partie Est du Golfe où les altitudes sont faibles et les horizons dégagés sur le lointain. De ce fait, l'hypothèse de l'implantation d'un tel matériel n'intéresse pas seulement le périmètre d'étude, mais un très grand territoire, sur plusieurs dizaines de kilomètres...

Proposition sur l'existant

- Assurer l'intégration des édicules techniques,
- Enterrer les réseaux aériens sur les sites les plus sensibles, à proximité du rivage

Actions prospectives

- Juguler la prolifération des relais de téléphone qui n'est pas contrôlée et la multiplication des mâts de différentes espèces dégrade des paysages du Golfe (ceci est encore plus prégnant dans les secteurs Est du Golfe où les altitudes sont planes, les horizons souvent lointains).

- Améliorer l'implantation du mobilier technique: leur emplacement n'est pas réfléchi en fonction de l'impact qu'ils peuvent avoir sur le paysage, ce sont des critères techniques qui dictent l'emplacement des objets sur l'espace public. Si l'impact de ce mobilier est moins fort dans les centres urbains, la question est sensible dans les espaces proches du rivage où la question de la vue sur le paysage devrait être la préoccupation principale. Il n'est pas rare de voir s'intercaler entre les routes et les paysages du Golfe des boîtes, boîtiers, conteneurs, transformateurs, poteaux...

Exemples

1- Anse de Fournevay: devant l'une des scènes les plus pittoresques du Golfe la route est au contact de l'estran et butte sur le bloc poubelles du quartier. L'installation s'est agrandie d'une cabine téléphonique...

Exemple 2: Ile d'Arz (Berno): les conteneurs des habitations littorales s'alignent devant les paysages des anciens marais de l'île d'Arz.

Exemple 3: Ile d'Arz (Béluré): un transformateur électrique mal placé suffit à dégrader le paysage et le sentiment de "nature sauvage" que nous pouvons avoir lorsque nous sommes au contact de l'estran ou des marais littoraux.

Exemple 4: Ile d'Arz (Le Lan): Est-ce le banc ou la borne qui fut posé en premier? Le banc, la borne, les conteneurs... tous les acteurs involontaires de l'aménagement !

Exemple 5: Edicule technique à Arradon: Il n'y a aucune attention portée à l'intégration des différents édicules techniques (pour autant nécessaires). Depuis la route, nous voyons le Golfe au travers du grillage du regard du réseau d'eau !

Exemple 6: Cadouarn: Dans certains villages littoraux, comme ici à Cadouarn, le réseau de fils aériens occupe une trop grande place au sol et dans le ciel. La rue semble prise dans une toile... Une politique d'enfouissement des réseaux devrait être menée sur les secteurs littoraux sensibles.

Exemple 7: châteaux d'eau à Plougoumen: Dans l'appréhension commune les châteaux d'eau sont relativement "acceptés" dans le paysage, quand bien même ils seraient toujours plus haut.

Exemple 8: RD780, pilônes téléphoniques: La multiplication des pilônes téléphoniques pose problème quand leur intégration paysagère n'a pas été prise en compte. Ce sont le plus souvent des mats d'une très grande hauteur qui sont visibles depuis très loin.

Exemple 9: Impact des éoliennes dans le Golfe du Morbihan (p113-114)



Exemple 1: Anse de Fournevay



Exemple 5: Edicule technique à Arradon



Exemple 2: Ile d'Arz (Berno)



Exemple 6: Cadouarn et son réseau de fils aériens



Exemple 3: Ile d'Arz (Béluré)



Exemple 7: châteaux d'eau à Plougoumen



Exemple 4: Ile d'Arz (Le Lan)



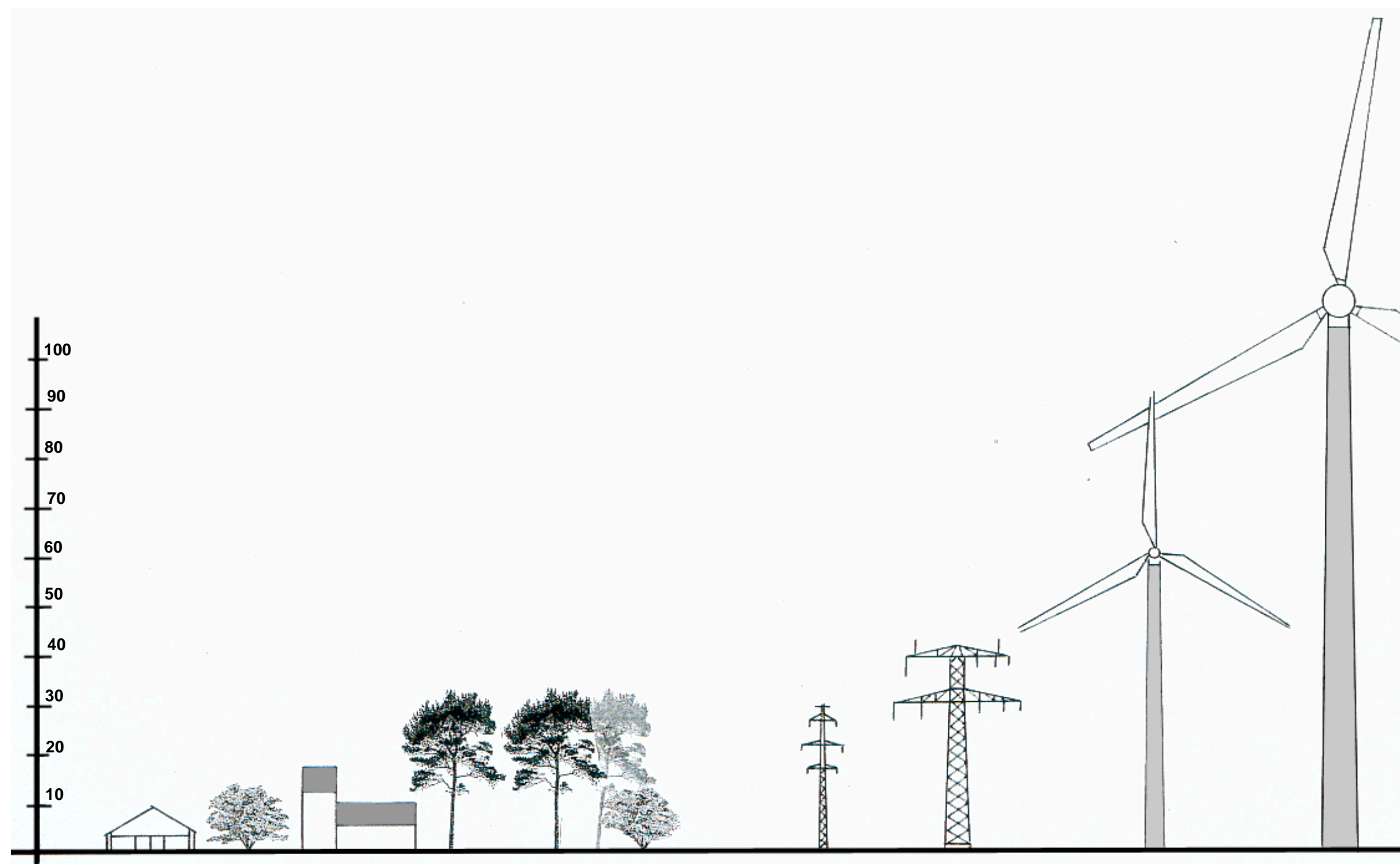
Exemple 8: RD780 (proche du Château de Kerlevenan): pilône téléphonique

La question de l'implantation des éoliennes dans le Golfe du Morbihan est un sujet sensible tant la démesure de ce type d'infrastructures peut marquer de manière brutale les paysages, et en particulier ceux du Golfe du Morbihan, où tout est à microéchelle et où la covisibilité est très forte. Il existe d'autres territoires qui se prêtent très bien, par leur vaste échelle, à l'implantation de telles infrastructures.

Pour illustrer ce que pourrait être une implantation d'éolienne dans le Golfe, nous avons effectué une série de photomontages avec des hauteurs d'éoliennes réelles.

Même dans le cas d'une éolienne de petite taille (60 m), le mât et les pales sont deux fois plus hauts que les clochers des villages... Or les modèles qu'il est prévu d'installer ont des hauteurs qui avoisinent les 110m de haut.

Le développement des "fermes éoliennes" va dans le bon sens en favorisant le principe des énergies renouvelables. Mais l'implantation "opportuniste" de ces "fermes", selon les terrains disponibles et non pas selon une logique qui respecte les territoires, est plus que suspecte. Si le développement durable devient (tout à coup...?) un argument, nous ne devons pas oublier que ce développement ne doit pas se faire au détriment du paysage: le développement durable c'est aussi la protection de l'intégrité des sites...



Echelles relatives des éléments du paysage



Coupe sur le Golfe du Morbihan: échelles relatives des éoliennes dans le paysage

Exemple 1. Arradon (référence: le clocher)



Eolienne de 41m de haut



Eolienne de 60m de haut



Eolienne de 165m de haut

Exemple 2. Locmariaquer (référence: le château d'eau)



Eolienne de 41m de haut



Eolienne de 60m de haut



Eolienne de 165m de haut

Exemple 3. Saint-Armel (référence: le clocher)



Eolienne de 41m de haut



Eolienne de 60m de haut



Eolienne de 165m de haut

Objectif: un paysage routier de qualité**Le grand réseau routier**

Le Golfe est cerné par des voies rapides... qui souhaitent le devenir plus encore. Ces routes finissent par séparer plus qu'elles ne lient (par exemple, sur la presqu'île de Rhuys, la RD 780 est un véritable barrage entre le centre du Golfe et le reste du territoire, hormis peut être pour les automobilistes...).

Ces routes sont devenues le support d'un développement urbain de grande ampleur (habitats et zones d'activités à cause du soi-disant "effet vitrine"). Leur paysage tend à devenir celui de n'importe quelle voie rapide. La requalification de ces ensembles nécessite une réflexion préalable et globale sur les territoires traversés. Les trajets aux abords du Golfe doivent garder un caractère particulier, "entre bocage et mer".

Le "petit" réseau

Si les grandes voies rapides ont été sacrifiées depuis longtemps au développement des zones d'activités, le phénomène attaque désormais certaines petites routes.

Elles sont un élément constitutif du paysage à prendre en compte dans l'aménagement du territoire et leurs abords ne peuvent être sacrifiés comme de simples vides propices à l'urbanisation.

Propositions sur l'existant

- **Ménager les contacts de la route avec des éléments du paysage ou du patrimoine qu'elle traverse:** il reste encore (!) des secteurs de contact avec le maillage bocager (politique de "lisière").

- **Conserver et protéger les vues et cadrages sur le Golfe depuis la route,** au même titre qu'un monument... Les territoires connexes à ces vues doivent faire l'objet de protections réglementaires fortes (voir chapitre 1, phase 3 de cette étude).

- **Inventorier les typologies de routes** afin de pouvoir **conserver les caractères et les ambiances qu'elles offrent:** route des marais, route des bocages, route des crêtes, route ostréicoles, routes de village ou de bourgs...

- **Inventorier les routes de charme et les petits accès entre bocage et mer**

- **Baliser la servitude du sentier littoral sur les chantiers** (exemple à Cadouarn, entre maison et bassin dégorgeur).

- **Aménager des traversées piétonnes** sur la RD 780 à pied, à vélo, au niveau de Kerlévéan par exemple est devenu un défi (sinon un réel danger). Le piéton n'y a pas sa place (attention: ces aménagements doivent être efficaces mais rester discret...).

Actions prospectives:

- **Développer un réseau de chemins qui prendrait en compte la spécificité des paysages traversés, le chemin de l'estran** qui peut s'articuler avec les chemins du bocage existants et peut mener jusqu'aux centre-bourgs, à travers champs, vers une autre pointe, vers un parc...

- **Mettre en place ou révéler un réseau de cheminements continus et cohérents de la terre vers la mer** (amorcé avec le Tour du Golfe mais encore fragmentaires) afin de mettre en valeur l'arrière pays et de diffuser les usages au delà du trait de côte par des possibilités de liaisons facile

- **Requalifier les petits accès, entre bocage et mer:** ils représentent un réseau précieux à révéler.

- **Réhabiliter les passages par bac et les chaussées submersibles:** le Golfe connaît une forte tradition de passage par voie de mer. Ils évitent d'emprunter la voiture pour parcourir quelques centaines de mètres à vol d'oiseaux... Certains d'entre eux ont été réactivés ces dernières années: l'effort est à poursuivre pour favoriser ce type de déplacements (avec pourquoi pas des innovations: bateau à énergie solaire ...).

Actions prospectives: le chemin de l'estran**A la fois maritime et terrestre**

La servitude du sentier côtier devrait, elle aussi, prendre en compte les particularités paysagères des différentes entités du Golfe. Pourrions-nous arpenter de la même manière tout le tour du Golfe alors que les paysages traversés sont bien différents ?

Le sentier côtier, à l'opposé de ce qu'est l'estran du Golfe, ne prend en compte que les aspects terrestre du littoral, et ne transcrit plus la nature des échanges intimes terre-mer qui font la spécificité des paysages du Golfe. Les contraintes assemblées pour sa création et le manque d'outils mènent parfois à des situations aberrantes (exemple: Arradon, où l'on doit marcher sur les racines des arbres du cordon littoral...)

Le chemin de l'estran doit figurer le balancement des marées et la mouvance des activités littorales, deux fois par jour et selon les coefficients de marées (horo-chemin: à marée basse, comme pour les chaussées submersibles, des trajets sur le bas de l'estran permettent de contourner des obstacles du littoral...).

Entre campagne et mer: les usages d'un chemin

Le chemin de l'estran marque aussi l'opportunité de lier les choses aux autres : il s'articule avec les chemins du bocage existant et peut mener jusqu'aux centre-bourgs, à travers champs, vers une autre pointe, vers un parc... le chemin peut s'épaissir et devenir place ou prairie et accueillir des usages publics (une cale-place, un champs-plage, ...)

Le chemin peut dialoguer d'une manière fine avec les activités littorales (longer un chantier ostréicole, observer le travail de la grue de levage du chantier naval...)

Chemin de saison

Le chemin de l'estran doit prendre en compte et respecter les milieux naturels qu'il traverse (végétaux, animaux). Sur certains secteurs sensibles comme aux abords de zones ornithologiques, le chemin doit devenir saisonnier afin de ne pas perturber définitivement la station des oiseaux dans le Golfe. Ce chemin serait donc ouvert en période estivale alors que l'affluence est la plus grande, et interdit l'hiver quand les oiseaux migrateurs sont présents.

Exemples**Paysage des grandes infrastructures routières:**

- Exemple de la RD 780 (p116)

Typologie des voies

(p117)

Le chemin de l'estran

(p118-119)



RD 780: plantations sur talus: le choix des essences n'est pas approprié (thuyas !!!)



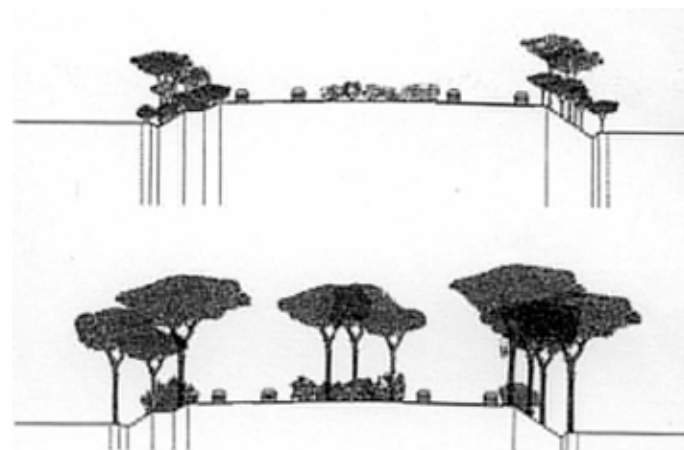
Connection RN 165 / RD 780: des amorces de pinèdes



RD 780: plantations sur talus: le choix des essences n'est pas approprié (arbustes horticoles)



Amorce de pinède le long de la RD 780



Exemple de requalification de voie rapide: Montpellier (M. Desvigne, paysagiste)



exemple RD 780: merlon existant



L'ancienne route départementale 80 (avant Sarzeau): une route bocagère



exemple RD 780: merlon planté de chêne vert (photo-montage)



Exemple de requalification de voie rapide: Montpellier: la voie traverse une épaisseur généralement plantée de pins parasols, y compris dans le terre-plein central (M. Desvigne, paysagiste)

RD 780

La route est un mode de découverte et d'accès vers les paysages du Golfe.

Si certaines d'entre elles ont été sacrifiées pour servir le flux toujours croissant engendré par les touristes et les nouveaux lotissements dans le Golfe... il reste un bon réseau de routes qui ont gardés la marque des paysages dans lesquels elles s'inscrivent.

Les nouveaux axes sont souvent surdimensionnés et font l'objet de plantations horticoles qui dénotent avec le paysage traversé.

Typologie des voies

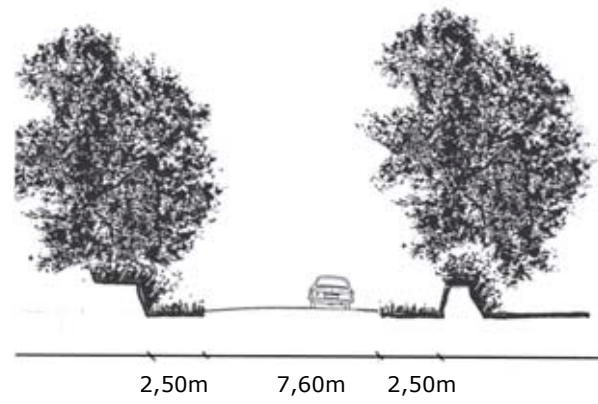
Une route le long du bocage, à travers les marais, à l'approche d'une anse ou à travers champs... ce sont des typologies de " routes du Golfe " qu'il faut repérer pour essayer de préserver leur caractère. Elles peuvent aussi servir de modèles pour la création ou la requalification de voies, leur profil ayant un intérêt paysager certain.

Cette page n'est pas une liste exhaustive des types de routes, mais une première approche du travail qui est à mener sur l'ensemble des routes du Golfe pour que ne soit pas altérée la qualité et l'ambiance que procure la route dans le mode de découverte du paysage.

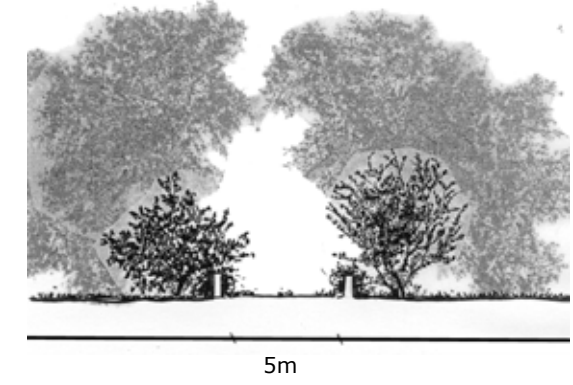
En outre, il existe certaines routes ou petites routes dont les caractéristiques sont si particulières qu'elles mériteraient d'être inscrites et protégées (et donc entretenues). Un inventaire précis reste à effectuer.



Route départementale (ancienne RD 780)



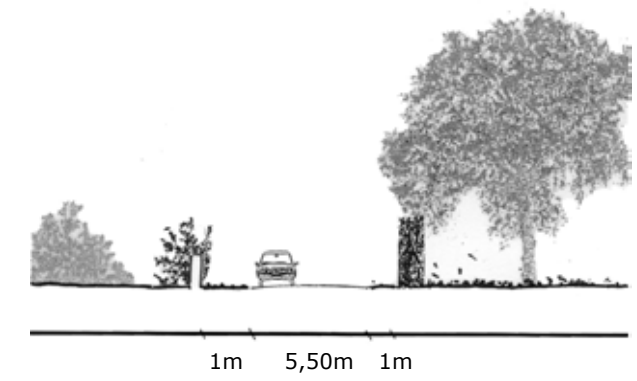
Bon exemple de voie de lotissement (Le Lindin)



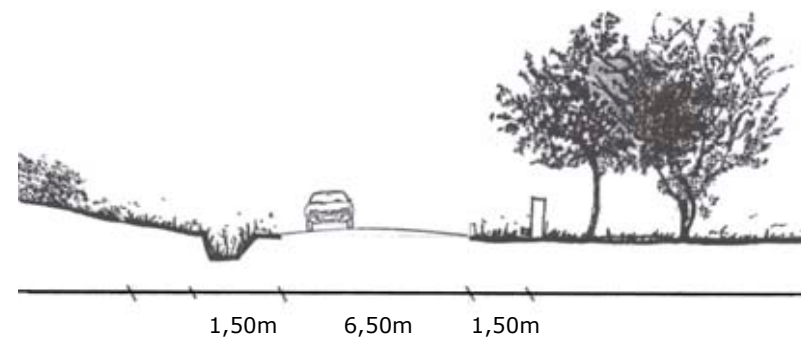
Route bocagère



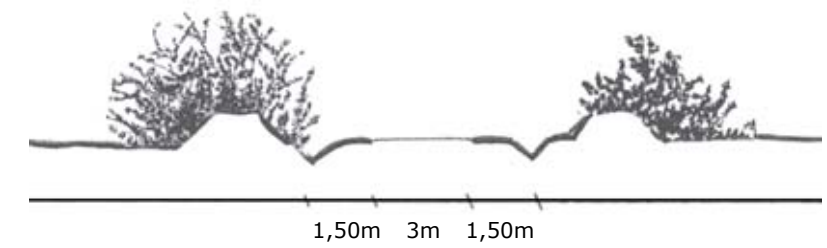
Bon exemple de route bordant des lotissements (Brillac)



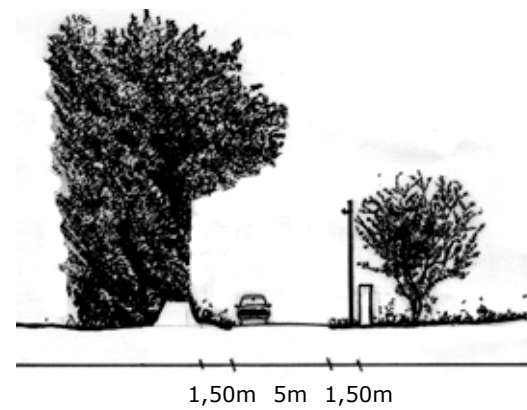
Route bocagère



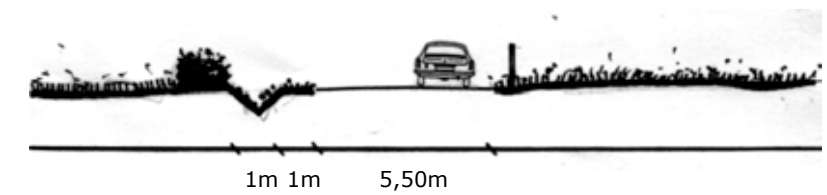
Bon exemple de piste cyclable (sur ancienne voie de chemin de fer) à Arzon



Route bocagère



Bon exemple de route de marais (Séné)





Entrée (discrète!) du sentier côtier à Monteno (Arzon)...



Mieux vaut être sveltes pour passer successivement les obstacles du chemin...



La marche sur les racines des arbres va leur être fatale...



La rencontre du sentier avec les activités littorales (ici un chantier ostréicole) se fait parfois de manière brutale (détournement du sentier)

La servitude de passage du sentier côtier est en cours de constitution, conformément à la loi littoral. Actuellement son tracé n'est pas continu sur le tour du Golfe tant cette disposition pose de nombreux problèmes (érosion, barrage des chantiers ostréicoles, domaines privés...etc). Ce chemin est un moyen privilégié de découverte des paysages en même temps qu'il est l'occasion de retisser des liens entre les paysages et les activités liées au littoral.

Jusqu'alors il a été dessiné sans toujours prendre en compte la nature du trait de côte: un lieu d'échange intime entre la mer et la terre. Ce lien doit permettre de renforcer le dialogue entre la mer, l'agriculture, la vie des bourgs, les marais, les cordons boisés, les chantiers ostréicoles et les zones de loisirs en adoptant, à l'image de l'estran, une plus grande palette de configurations. Tantôt chemin étroit, tantôt plus épais, traversant le village et longeant la cale à bateaux... avec une zone de balancement plus étendue vers la mer et vers la terre.

Il ne s'agit donc plus d'un sentier unique taillé "coute que coute" sur le littoral, mais d'un réseau de chemins entre littoral, bocage agricole et activités du bord de l'eau. Un chemin dont l'épaisseur et la configuration prendrait en compte les territoires traversés, les caractéristiques des entités de paysage.



Les chaussées submersibles: passage horaire sur l'estran



Le chemin dans les marais du Hézo: un réseau de chemins au contact de la côte à redécouvrir



Marcher sur l'estran avec la digue du moulin à marées de l'île d'Arz



Le chemin plutôt large au travers d'une pinède contraste avec le sentier étroit habituel.



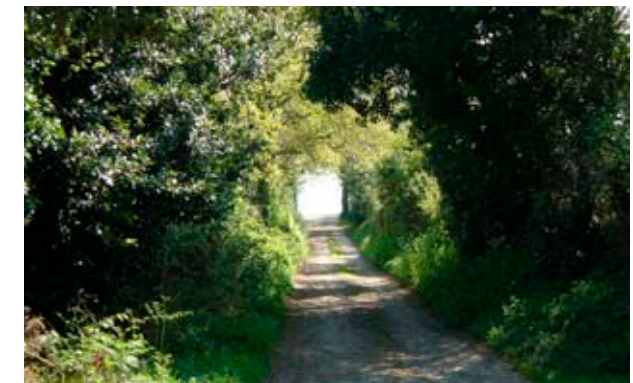
Le sentier sur banquette offre un effet très intéressant, tant que cette façon de cheminer reste circonscrite dans ce secteur géographique (environ de Roguédas).



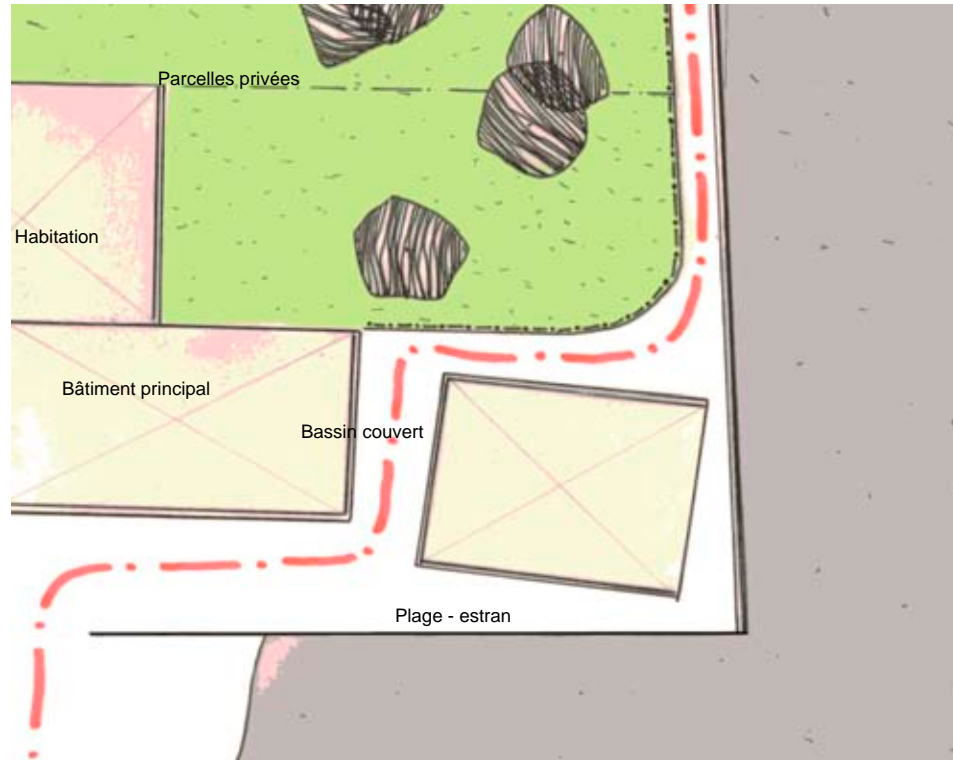
Le chemin le long du front urbain, entre maisons et jardins sur la mer à Locmariaquer.



Longer les annexes, se diriger vers la cale ou observer le travail d'une grue qui soulève un bateau hors de l'eau...



Un maillage de "chemins du bocage" de grande qualité sont à mettre en contact avec le sentier côtier.



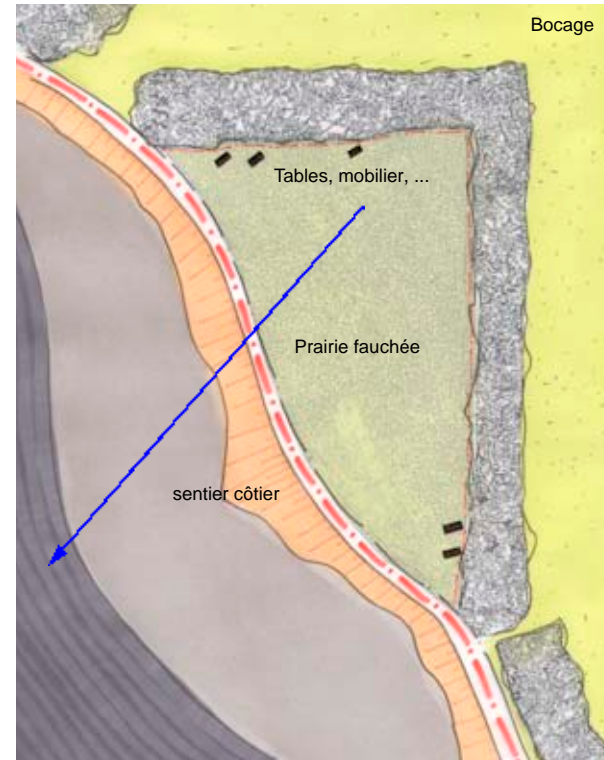
Cadouarn : par une simple clôture en bois de 20 cm de haut, l'ostréiculteur guide le passant à travers son exploitation et lui permet de suivre son chemin sur le trait de côte et d'observer le fonctionnement d'un chantier. La richesse de cette rencontre entre l'activité ostréicole et la promenade mérite d'être citée en exemple et mériterait d'être renouvelée.



Cadouarn: le chemin passe au fond de la parcelle de l'ostréiculteur et traverse le chantier



Le passage est étroit mais la place du piéton est clairement définie par une clôture très basse qui ne défigure pas le paysage du chantier



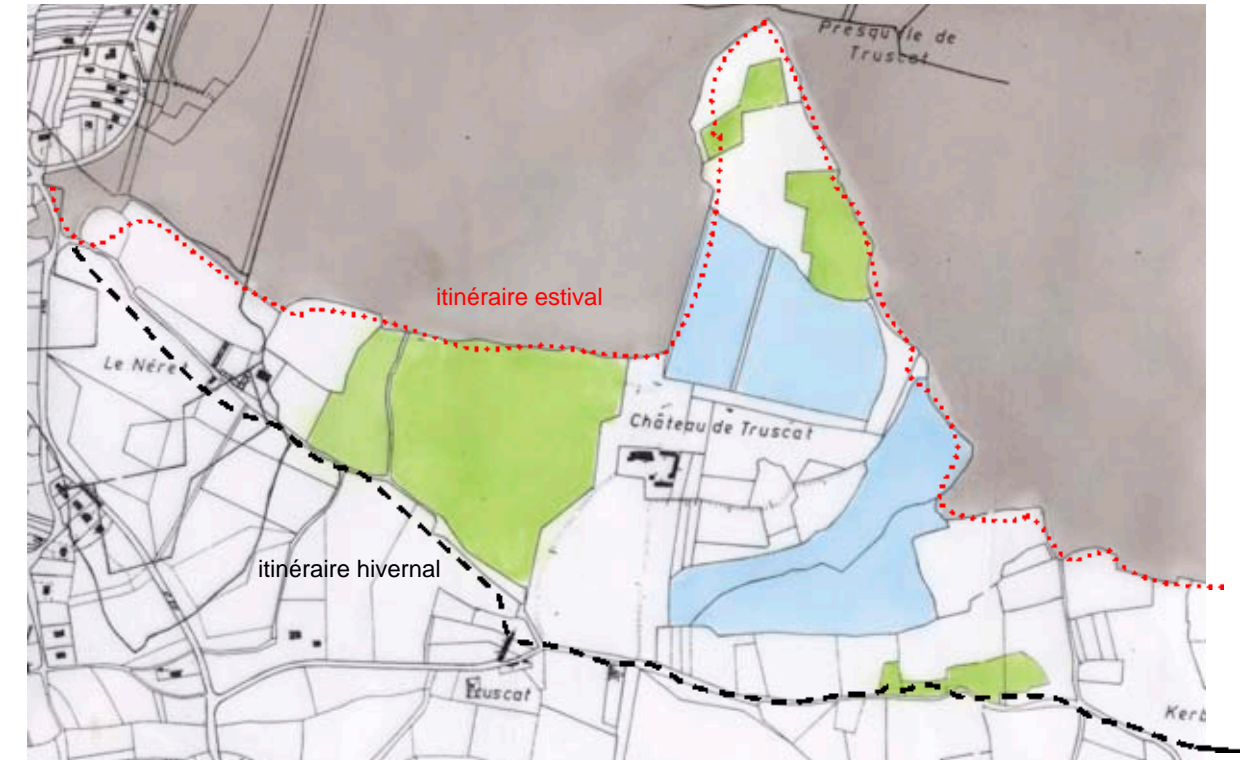
Arz: Une grande prairie fauchée ouverte sur le sentier et sur le paysage de l'estran devient un espace public de détente et d'observation.



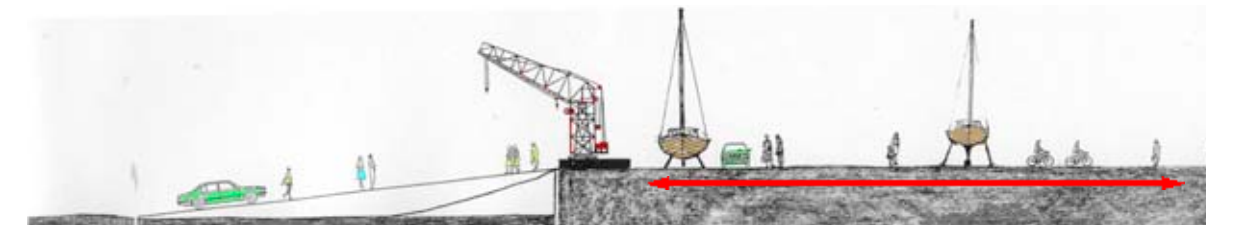
Le chemin prend ici toute l'épaisseur de la prairie.



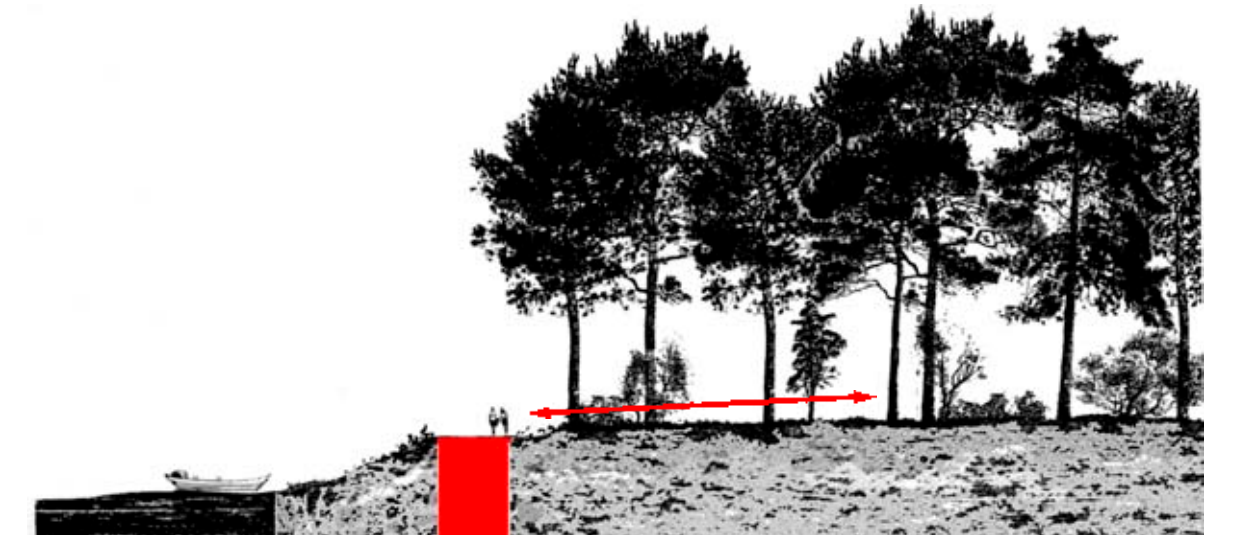
Le long du chemin de l'estran, les pinèdes sont autant d'espaces publics ombragés.



Un chemin de saison : Lors de la période estivale, où l'affluence est la plus forte, le chemin reste le long de la mer du Golfe. En hiver, pour préserver la quiétude nécessaire au séjour des oiseaux migrateurs dans le Golfe, le chemin reprend un itinéraire intérieur.



Les cales, les chantiers navals, et les autres types d'activités ne doivent pas devenir autant de barrages ou d'enclaves, mais des lieux où peuvent cohabiter l'activité professionnelle et le passage des promeneurs...



Le sentier ne doit pas être pensé comme un cordon linéaire qui sépare la mer et la côte plus qu'il ne les lie. Une pinède, une prairie, un marais sont autant de sites où le chemin peut prendre une autre épaisseur.

Objectif: intégrer le patrimoine dans une dynamique de valorisation**Le patrimoine terrestre et la fréquentation touristique**

Les sites mégalithiques ont fait l'objet ces dernières décennies de nombreuses opérations de recherche et de valorisation (les fouilles du Petit-Mont, la réhabilitation du site de la Table des Marchands, Gavrinis...).

Certains de ces sites ont perdus, par ces aménagements, les rapports forts (et peut être plus) qu'ils entretenaient avec le territoire.

Il est nécessaire de repenser totalement la vision que nous avons sur ces sites (nombreux dans l'entité 1) pour qu'ils ne deviennent pas autant de "mini-disneylands"...

Le patrimoine de mer

Certains éléments des activités qui ont fabriqué le paysage que nous connaissons méritent de ne pas disparaître totalement.

Ces traces que nous gardons ne sont pas nécessairement des monuments tel que nous avons l'habitude de les concevoir lorsque l'on parle de patrimoine (CF étude patrimoine SIG) Il ne s'agit pas de muséifier ces éléments mais de les placer au coeur d'un réseau dynamique d'activités, en leur attribuant de nouvelles fonctions... Il faut certes identifier le patrimoine de mer mais aussi en assurer la "promotion".

Le cas particuliers des cimetières à bateau pose question: faut-il les valoriser ? ou seulement les inventorier ?

Entre terre et mer: les zones naturelles

C'est la main de l'homme a fabriqué les paysages des marais, machines à eau complexe, mi-aquatique mi-terrestre. La mer et la végétation sont en train de les défaire. Déjà, ces paysages ne se font plus sentir aujourd'hui: ils sont difficiles à retrouver (en bleu sur la carte IGN, mais en cours de disparition).

Leur nécessaire réhabilitation passe par un entretien et des projets de gestion dans le temps.

L'état des lieux habitat/espèce est fait: mais comment prendre en compte les dimensions juridiques, historiques et de gestion ?

Comment prendre en compte la complexité écologique de ces sites qui fonctionnent en réseau avec d'autres sites similaires, à une échelle plus globale ?

Propositions sur l'existant

1. Intégrer et valoriser les éléments du patrimoine à l'échelle du territoire en respectant son identité

2. Gérer et maîtriser la fréquentation des sites construits ou paysages naturels

3. Mettre en place un vocabulaire commun sur l'ensemble des sites patrimoniaux en fonction de leurs spécificités: l'implantation de la signalétique d'information touristique doit faire l'objet d'une politique cohérente à l'échelle du Golfe. La mauvaise intégration de l'ensemble de ce petit matériel est aussi la cause de "pollutions visuelles".

4. Gérer le devenir des sites et paysages patrimoniaux et l'évolution de leurs abords.

- mettre en place des périmètres de protection intégrés dans les documents d'urbanisme, pour éviter le mitage au pourtour des sites.

- initier des plans de gestion des paysages naturels à caractère patrimonial (ancien marais salants, landes,...)

- développer des parcours...

Actions prospectives

- Mener des actions de sensibilisation, expositions auprès de différents acteurs.

Exemples**Le patrimoine de mer**

- Exemple des cabanons ostréicoles de la rivière du Bono (p121)

Le patrimoine terrestre: comment accueillir?

- Exemple de la Table des Marchands, site mégalithique de Locmariaquer (p122)

Entre terre et mer: le patrimoine naturel

- Exemple des marais du Hézo et de St Armel (p123)



Le sentier des cabanons, entre l'estran de la rivière et les arbres monumentaux de la rive



A l'approche du Bono, les berges maçonnées témoignent du passé ostréicole de ce secteur



Les cales, les quais, les murets maçonnés, les cabanons sont autant d'ouvrages à préserver et à réhabiliter



Exemple intéressant d'appareillage de pierres sur une cale: l'ensemble de ces ouvrages doit être répertorié et entretenu

Un patrimoine de mer

Les rives de la rivière du Bono et une partie de la rivière d'Auray sont les témoins de l'activité ostréicole (captage des naissains d'huîtres). Elles sont aujourd'hui quasiment abandonnées mais il reste de nombreux vestiges de cette pratique : cabanons, petites cales, murets de pierres, terre-pleins, tuiles chaulées...

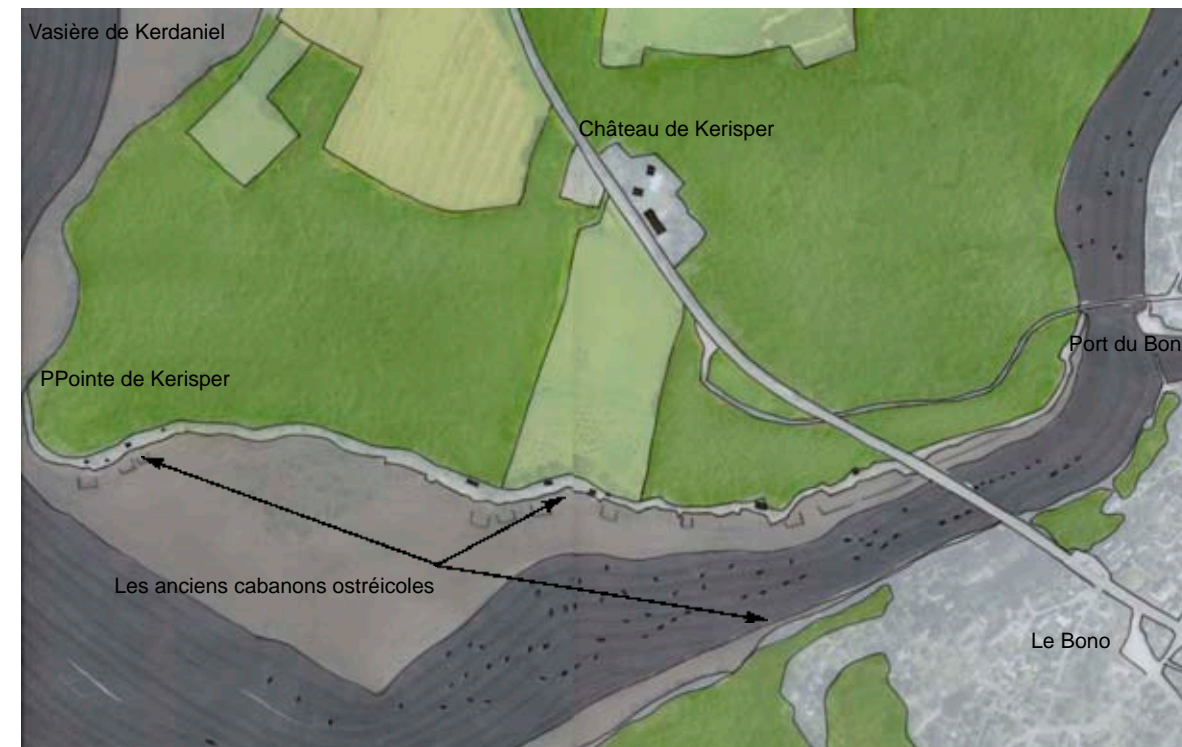
Sur les quais proches du Bono des panneaux d'information racontent l'histoire et les usages de cette pratique et permettent de mieux comprendre la constitution des quais et des matériels qui restent en place aujourd'hui.

Cet ensemble d'ouvrages est particulièrement intéressant à réhabiliter et à préserver: une promenade passant sur ces quais pourrait devenir un attrait fort du secteur.

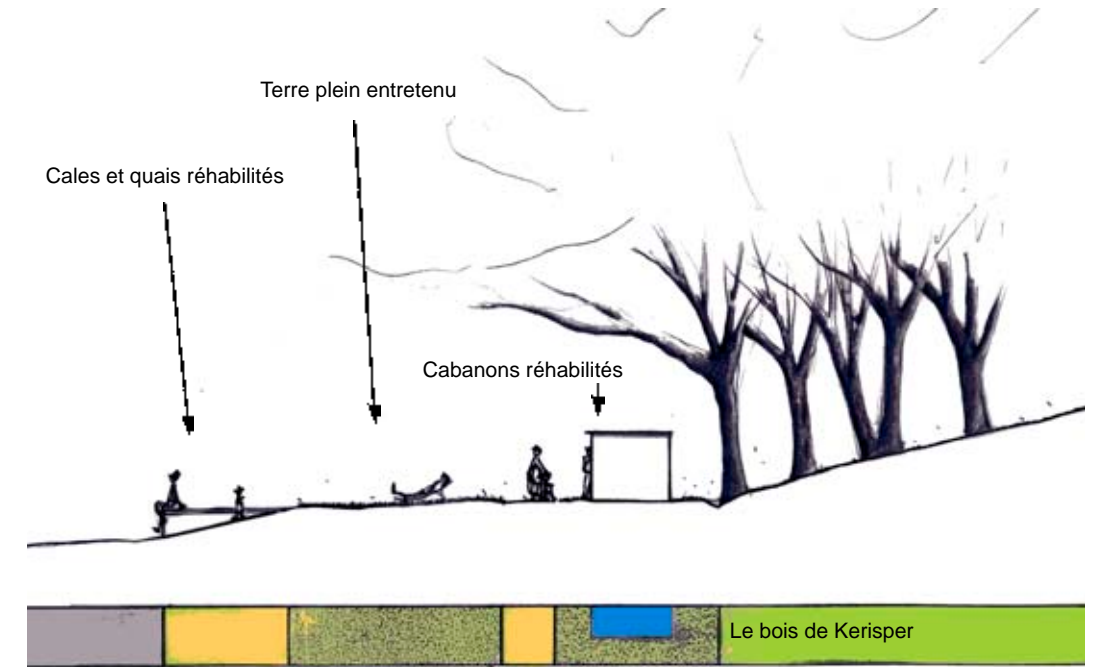
Les cabanons une fois réhabilités et sécurisés pourraient retrouver une fonction liée au nautisme ou/et au tourisme.

Les rives de la rivière d'Auray sont souvent peu accessibles alors que ce secteur, entre boisements et herbiers, est d'une beauté exceptionnelle et d'un intérêt majeur. Les quais ostréicoles pourraient devenir le maillon d'un ensemble de chemins à travers le bocage et les boisements remarquables du bord de l'eau.

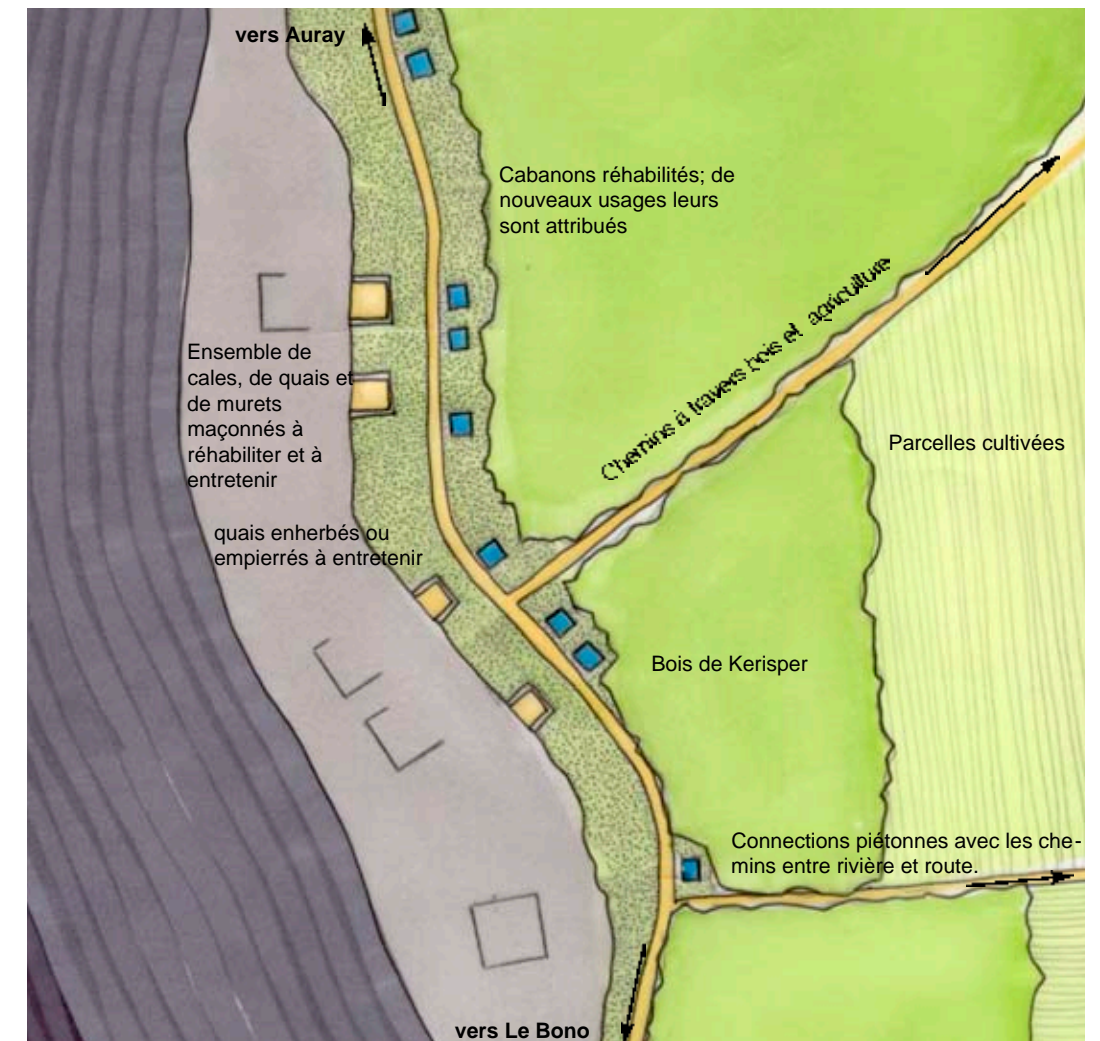
A ce titre, les cabanons ostréicoles, les quais, cales et margelles de pierres ont autant d'ouvrages qui doivent être répertoriés, protégés, réhabilités et entretenus.



Plan de situation de l'existant



Coupe schématique sur le chemin côtier de la rivière du Bono / Auray



Plan de principe des interventions



Des aménagements en limite du site mégalithique peu qualitatifs



Accès principal au site : des espaces piétons indéfinis

Contexte et problématique

Récemment aménagé, le site de la Table des Marchands n'est pas véritablement attractif. La fréquentation piétonne, le stationnement n'ont pas été géré et pris en compte. Les abords du site s'apparentent à un délaissé.

Propositions

- Maintenir une zone non bâtie autour du site mégalithique (périmètre de protection) et une continuité "verte" jusqu'au littoral (vue à préserver sur le littoral),
- Requalifier les limites du site mégalithique, en intégrant les contraintes liées à la circulation piétonnes et routières,
- Intégrer les zones de stationnement et minimiser l'impact des lotissements en périphérie,
- Développer et créer des itinéraires piétons sécurisés permettant de rejoindre le site mégalithique des Tables Marchandes au littoral et au centre-bourg,
- Préserver et valoriser la structure paysagère existante (trame bocagère, murets de pierre,...).



Une entrée au site peu lisible



Des espaces de stationnement sans qualité ouverts sur les secteurs lotis



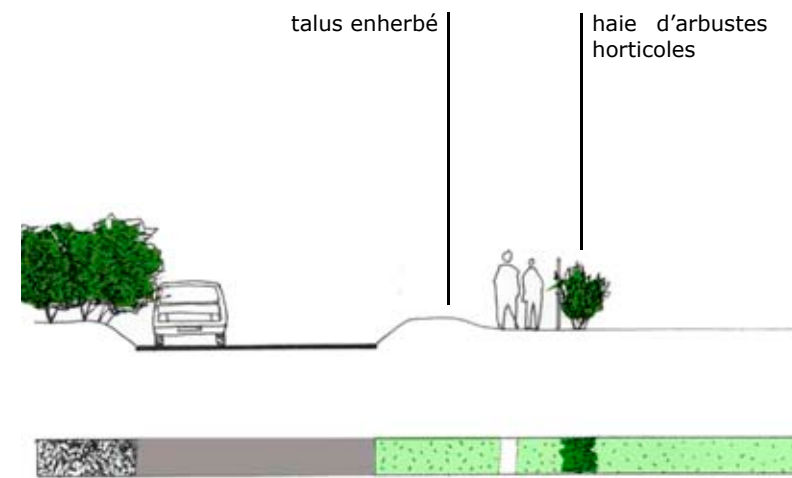
Une signalétique et une entrée peu adaptée à la fréquentation du site



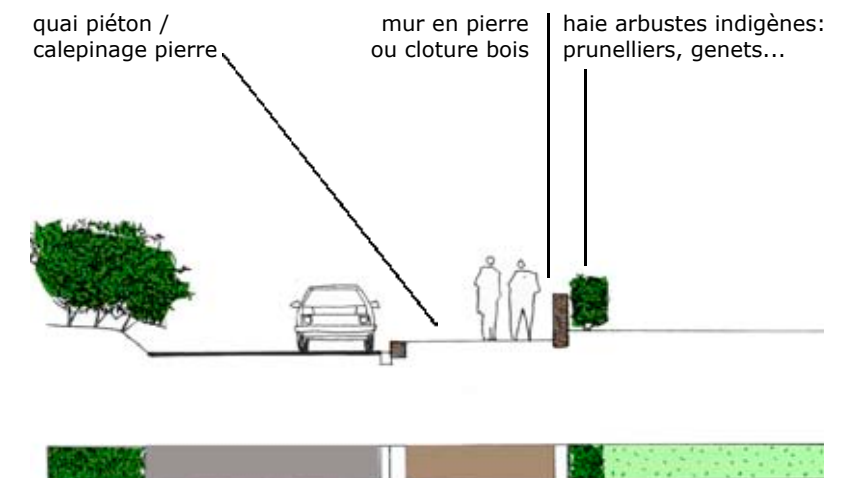
Schéma d'orientation des aménagements

Traitement des limites du site mégalithique: coupes de principe

Etat existant:



Propositions:





Digue



Digue de l'étang du Pusmen à Saint-Armel



Digue de l'étang du Moulin à l'Île d'Arz

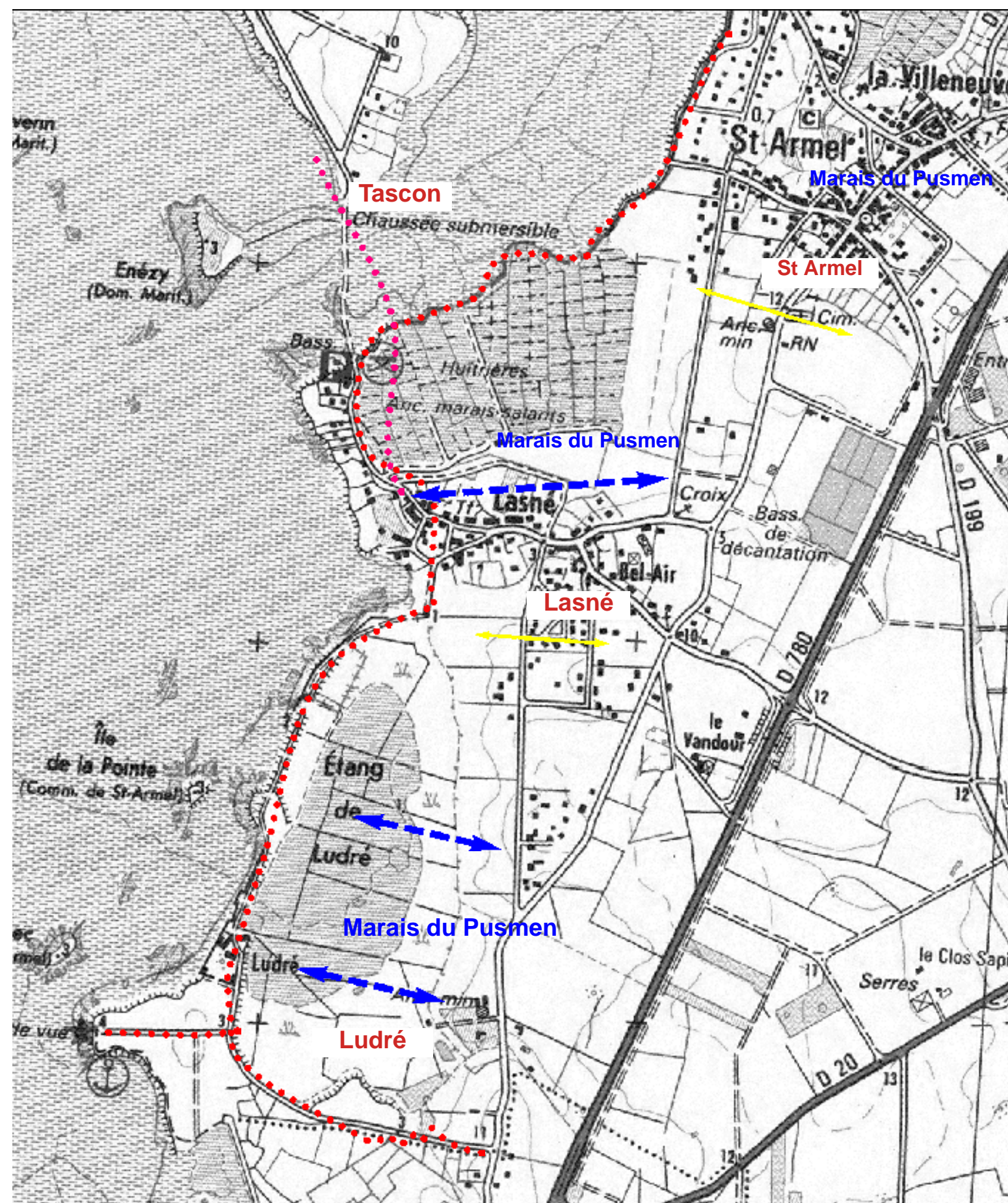


Digue de l'étang du Pusmen à Saint-Armel

Les étangs et les anciens marais sont des lieux d'étroites relations entre le milieu marin et le milieu terrestre, des lieux où se situent de nombreux échanges et où commencent de nombreuses chaînes de vie.

Les nombreux marais salants de l'Est du Golfe sont autant de constructions qui s'avancent de la terre sur la mer pour jouer avec les marées. Pour certaines, ce sont de véritables machines à eau. Aujourd'hui, l'abandon des pratiques liées au marais entraîne de grandes modifications des sites littoraux. Ce qui figure en bleu sur les cartes IGN n'est plus que rarement de l'eau aujourd'hui: les marais s'envasent, les ouvrages remarquables se dégradent ou disparaissent, et la trace des marais se dilue en partie ou totalement. Lentement mais sûrement, la mer défait les ouvrages d'art et la végétation gomme le dessin et les marais eux-même. Paradoxalement, si cet ensemble de marais est une création totale de l'homme, ils ont l'image pour le promeneur ou pour celui qui aime observer les oiseaux, de lieux de nature sauvage.

Cet ensemble est un patrimoine particulièrement intéressant à réhabiliter, à protéger et à entretenir. Ces bassins devraient retrouver des usages multiples et devenir des lieux de promenade en contact avec le chemin côtier et les bourgs voisins en même temps que des lieux d'accueil pour les oiseaux (Cf : Projet du SIAGM pour les marais de Ludré). Il faut noter que des états des lieux multicritères sont à mener sur l'ensemble de ces sites pour comprendre le jeu de réseaux entre les marais et les étangs qui existe, au delà même du site du périmètre du Golfe.



La perception contrastée des îles

Le Golfe doit en partie son image et son attrait aux nombreux îles et îlots du Golfe: d'où que l'on soit sur la côte, il est possible d'apercevoir une ou des îles: îles repères, îles amers, îles "parc", ... Deux grandes îles (Iles aux Moines et Ile d'Arz), les autres sont de simples îlots, habités ou non. Les îles et îlots sont le cœur et l'image du Golfe.

Quels problèmes singuliers posent-elles ? Seulement des problèmes d'accessibilité et de stationnement ?

Objectif:

D'est en ouest, conserver la spécificité des îles en fonction de leur appartenance à un secteur géographique du Golfe.

Propositions :**Ile aux Moines - Ile d'Arz**

- Gérer l'accueil du tourisme et limiter la fréquentation touristique en période estivale de façon à limiter l'impact sur le paysage du flux estival journalier.

- Limiter et contrôler l'urbanisation.

- Etablir un plan de renouvellement et de gestion des cordons boisés, la conservation des arbres remarquables, et la conservation des espaces ouverts et/ou agricoles.

- Politique d'acquisition et de valorisation de secteurs naturels sensibles ou menacés.

- Favoriser l'agriculture insulaire garant des espaces ouverts non urbanisés.

Les îles et les îlots

- Etablir un plan de renouvellement et de gestion des espaces ou cordons boisés.

- Politique d'acquisition et de valorisation de secteurs naturels sensibles ou menacés.

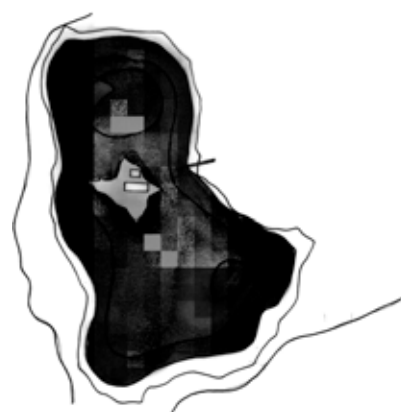
- Offrir une aide aux propriétaires privés (sous forme de conseils techniques) pour entretenir et valoriser les boisements insulaires.

- Passer des conventions avec les propriétaires.

Exemples

- **Er Runio, île boisée:** stratégie de renouvellement du boisement de l'île.

- **Boued, île en friche:** recomposition et maintien des espaces ouverts par la Lande.

ER RUNIO - île boisée

Aujourd'hui, l'île est absolument couverte de boisements sur toute sa superficie

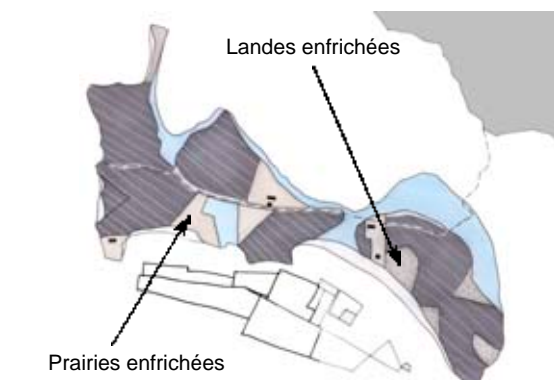
**Scénario de renouvellement des boisements de l'île**

- Préservation du cordon littoral

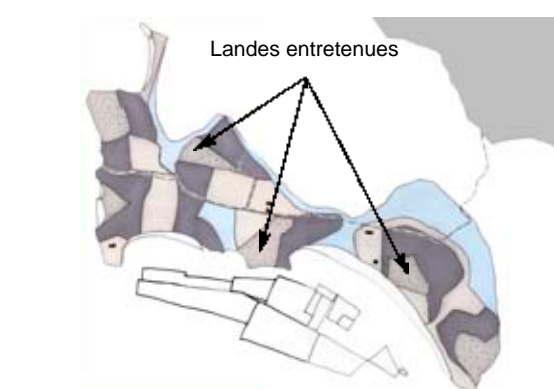
- Coupe des boisements du centre en préservant les sujets ou groupements d'arbres intéressants.

- Abattage des arbres de la périphérie de l'île en préservant les arbres remarquables et groupements d'arbres intéressants et saints.

- Le renouvellement des plantations est l'occasion de repenser les ouvertures visuelles; certaines sont à retrouver, à conforter ou bien même à recréer.

BOËD - île en friche

La fin de l'exploitation agricole de l'île (vers 1970) a modifié tout le paysage de l'île



D'après l'étude "Aménagement de l'île de Boued", Territoire En mouvement, Le Berre et Coquerel, juin 2001.

Les parcelles les plus fertiles sont défrichées et maintenues en prairie par fauchage bi-annuel (elles peuvent être exploitées pour la culture ou l'élevage biologique dans un cadre associatif). Certains boisements peuvent être stimulés et entretenus; au cœur de l'île, en bordure des chemins et sur les buttes, les arbustes et les arbres soulignent le bocage, génèrent des séquences et amplifient le relief.

Les règles de paysage par entité paysagère

1- Entité Entrée de Golfe p126

2- Entité Bassin central p127

3- Entité Fond du Golfe p128

4- Entité Rivière de Noyal p129

5- Entité Rivière d'Auray p130

Légendes des cartes



Limite de la marée basse



Paysage agricole terrestre incluant des boisements à protéger:

paysage agricole à dominante bocagère



paysage agricole à dominante de champ ouvert



paysage agricole ou naturelle en mutation



Paysage agricole maritime (parc ostréicoles)



Grands domaines et parcs de châteaux: protéger leur intégrité



Boisements littoraux ou retrolittoraux à protéger (EBC ou autre)



Marais, étangs, marais salants



Marais, étangs, marais salants en mutation



Bourgs et centre-villes (centres urbains anciens denses)



Gros villages



Extensions d'urbanisation contemporaine



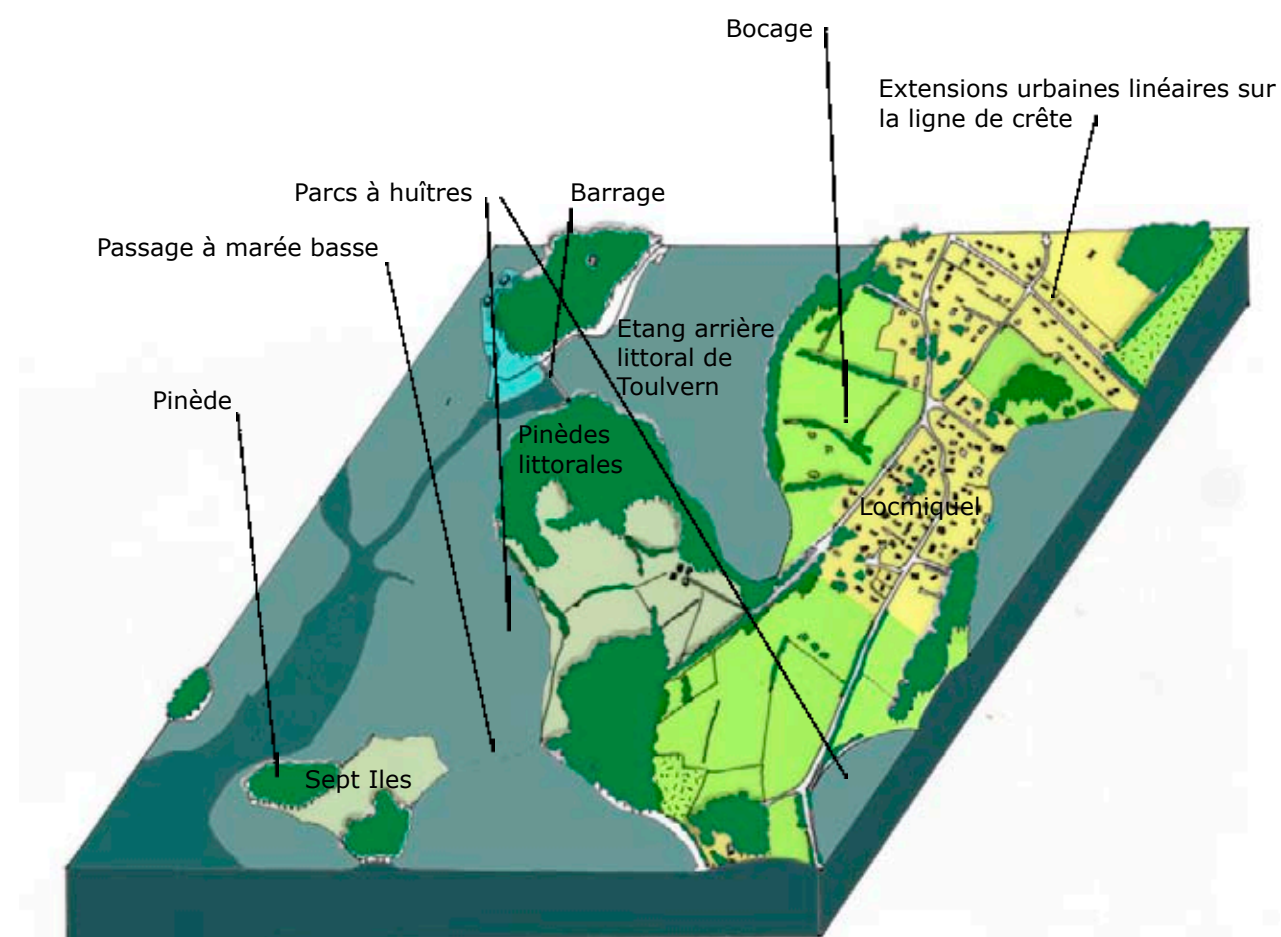
Zone d'activité terrestre ou maritime



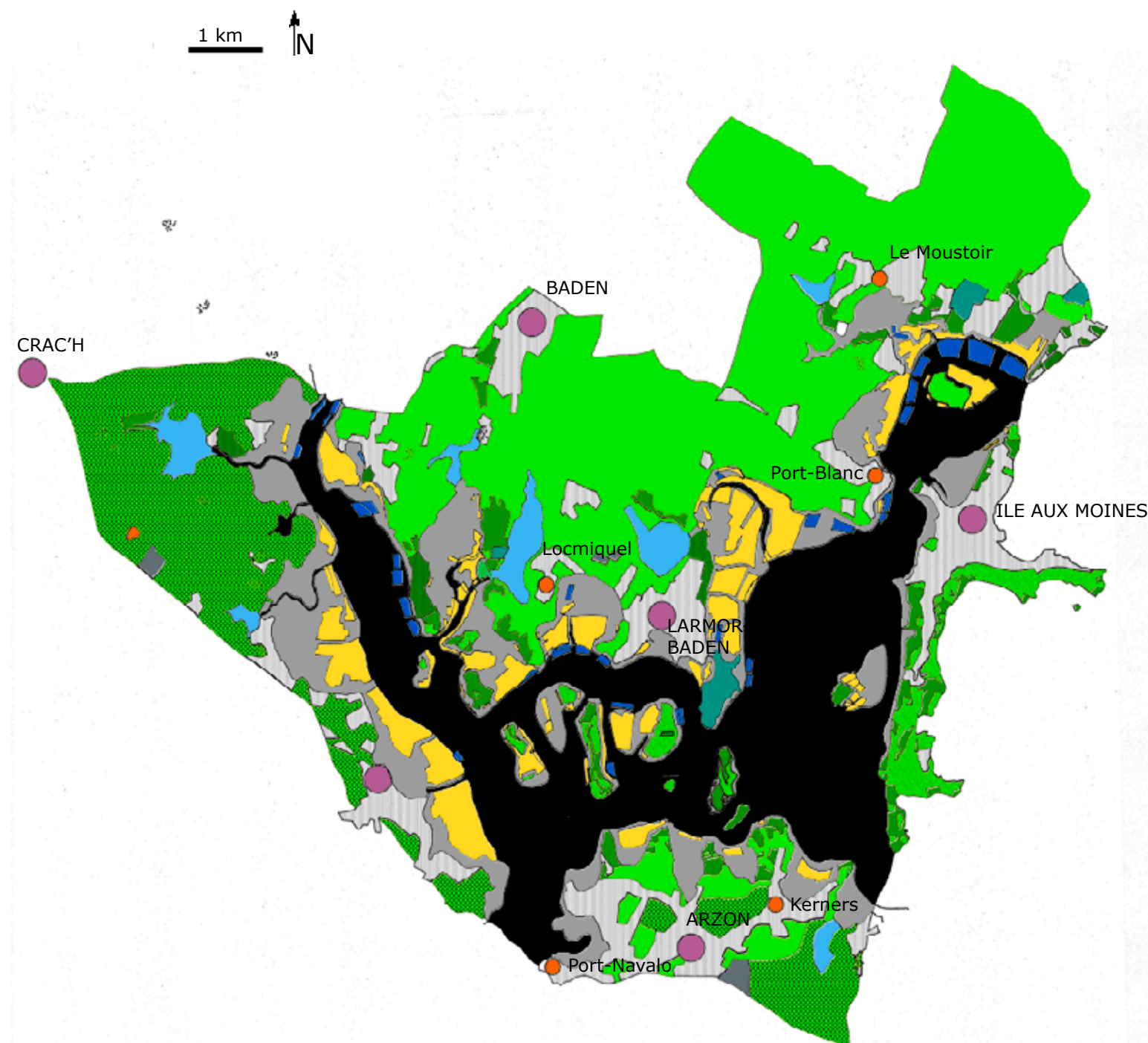
Zone de mouillage

Règles de paysage

- Protéger les pointes et les promontoires boisés,
- Intégrer les activités littorales (bâtiments ostréicoles, cales, chantiers navals, écoles de voile...),
- Arrêter l'urbanisation en dehors des secteurs urbains déjà constitués (bourgs, villages),
- Valoriser les façades maritimes des bourgs (Larmor-Baden et Locmariaquer) par la requalification de leurs espaces publics,
- Mettre en valeur les sites touristiques et gérer l'accueil du public (mégalithes, monuments, embarcadères...).

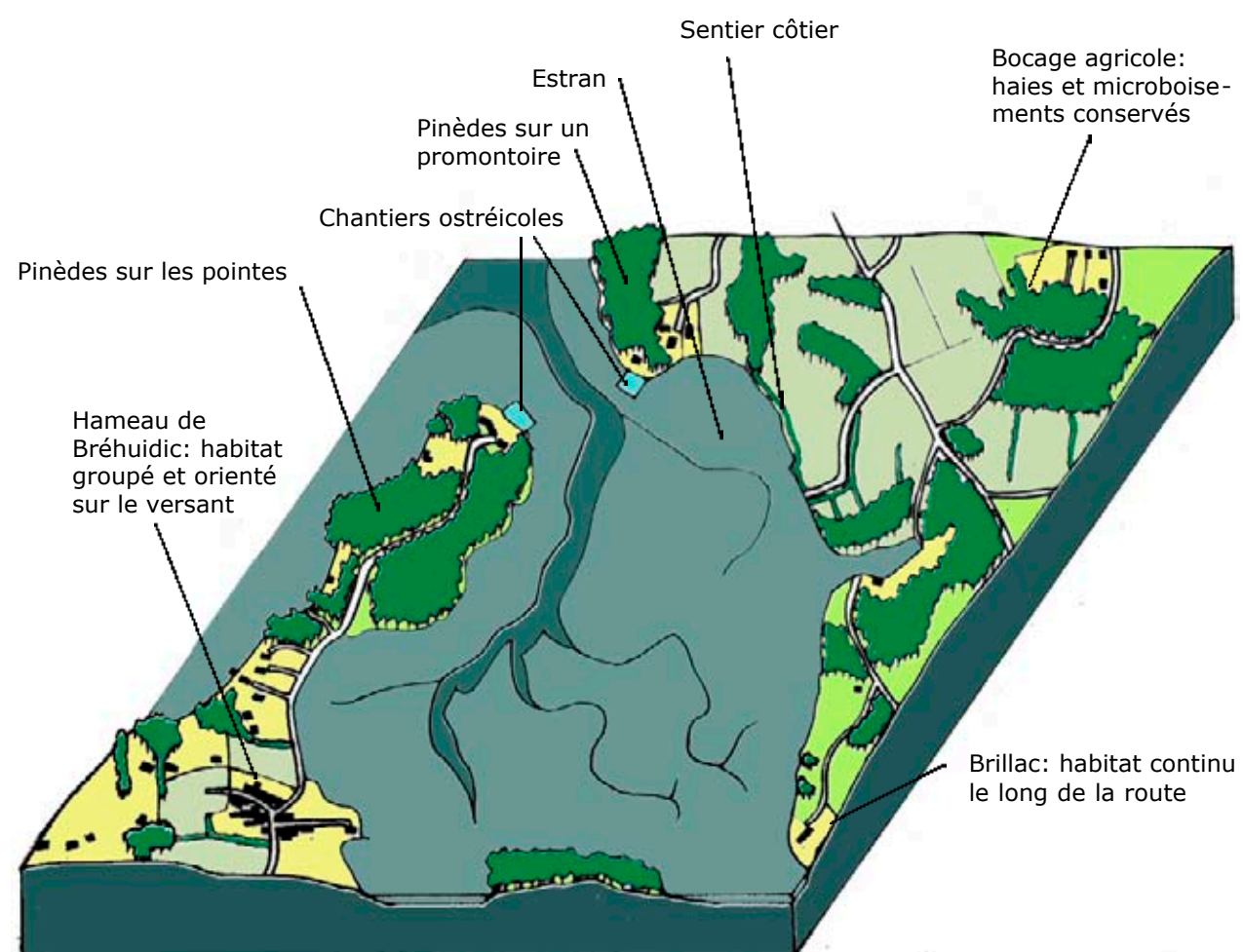


Sept-Ile et Locmiquel à marée basse

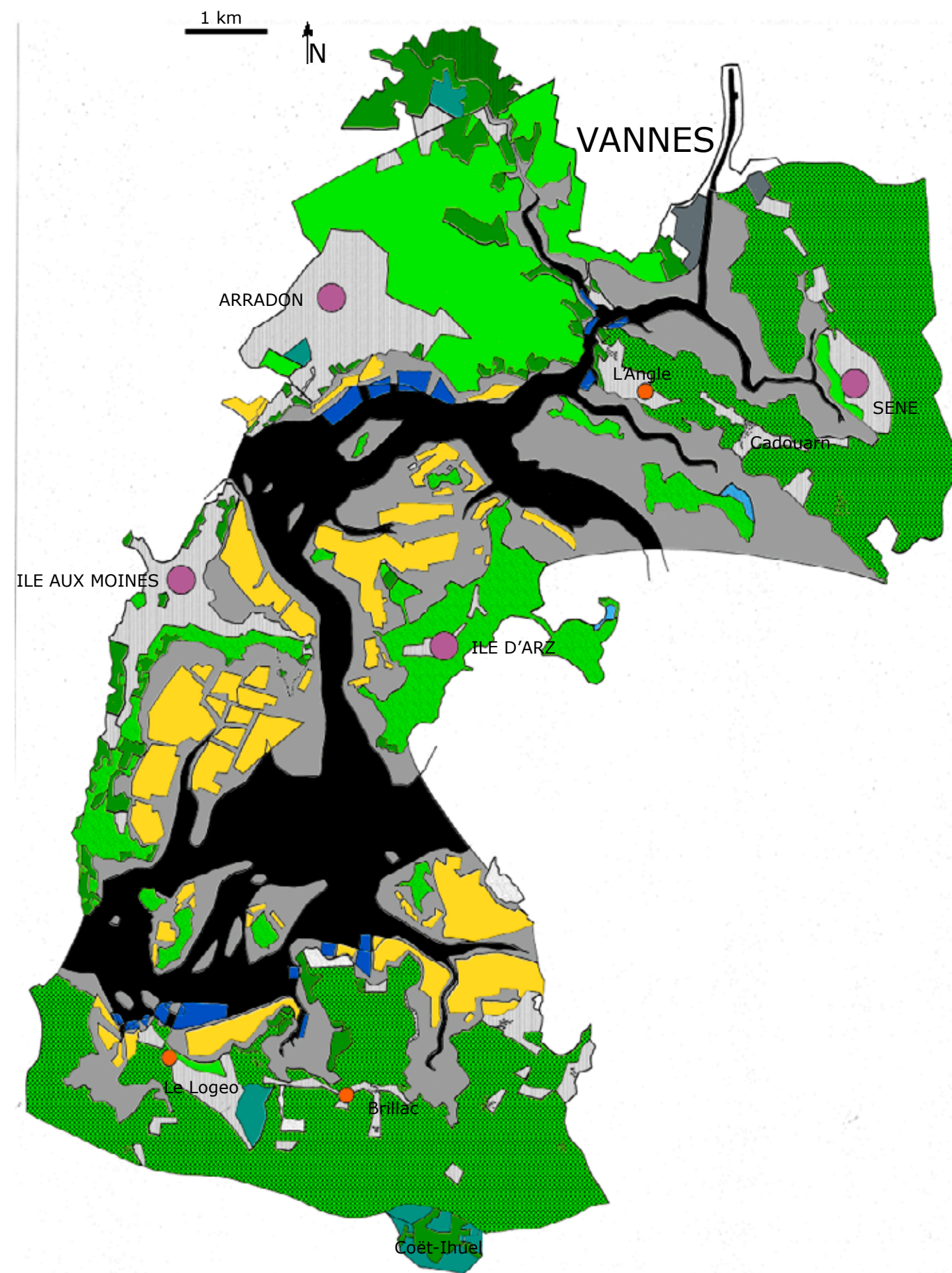


Règles de paysage

- Protéger les fonds d'anses jusqu'aux étangs arrière-littoraux,
- Protéger les pointes et les promontoires boisés,
- Protéger l'agriculture littorale et le bocage,
- Intégrer les activités littorales (bâtiments ostréicoles, cales, chantiers navals, écoles de voile...),
- Gérer les landes pour lutter contre la fermeture des paysages,
- Valoriser les accès à Vannes, en particulier depuis la mer.

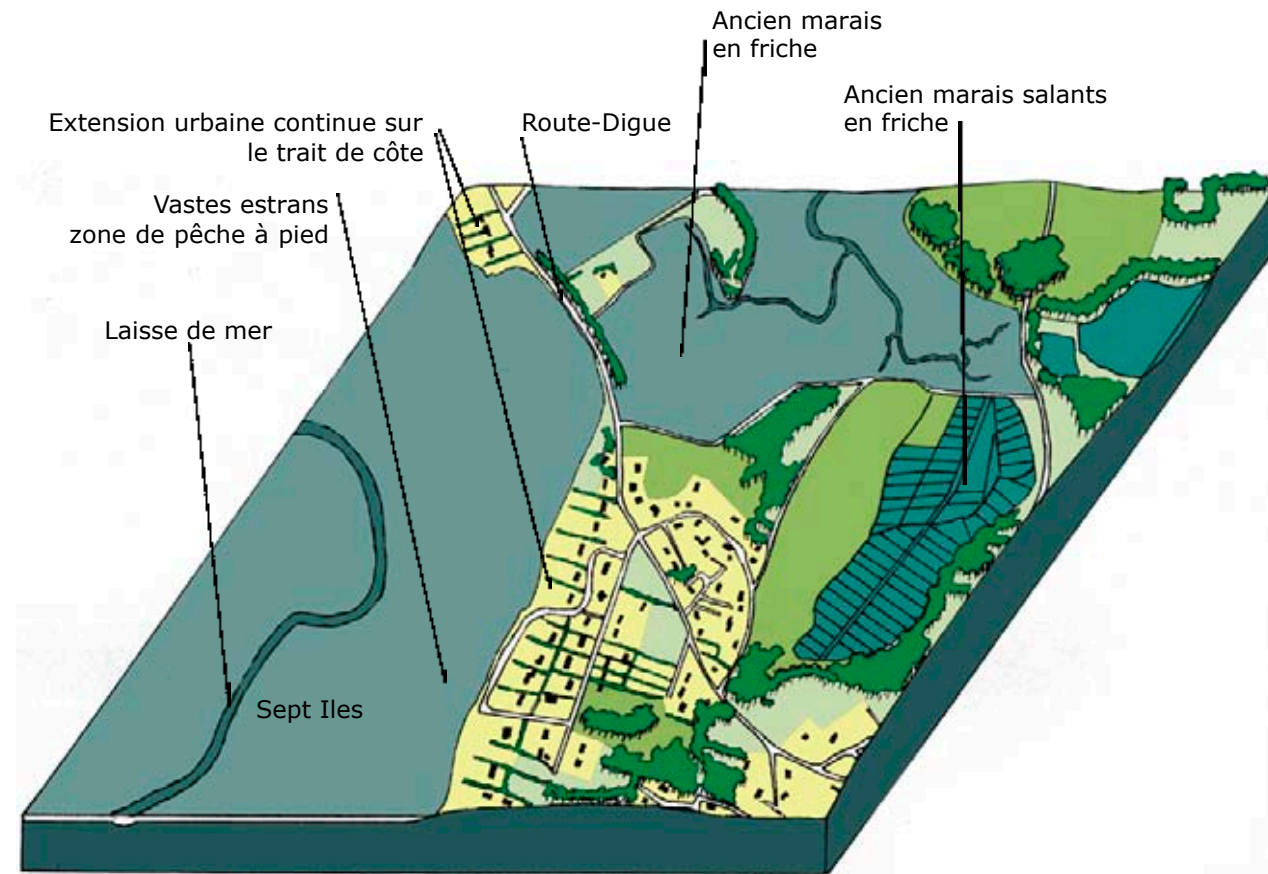


La baie du Lindin à Marée basse

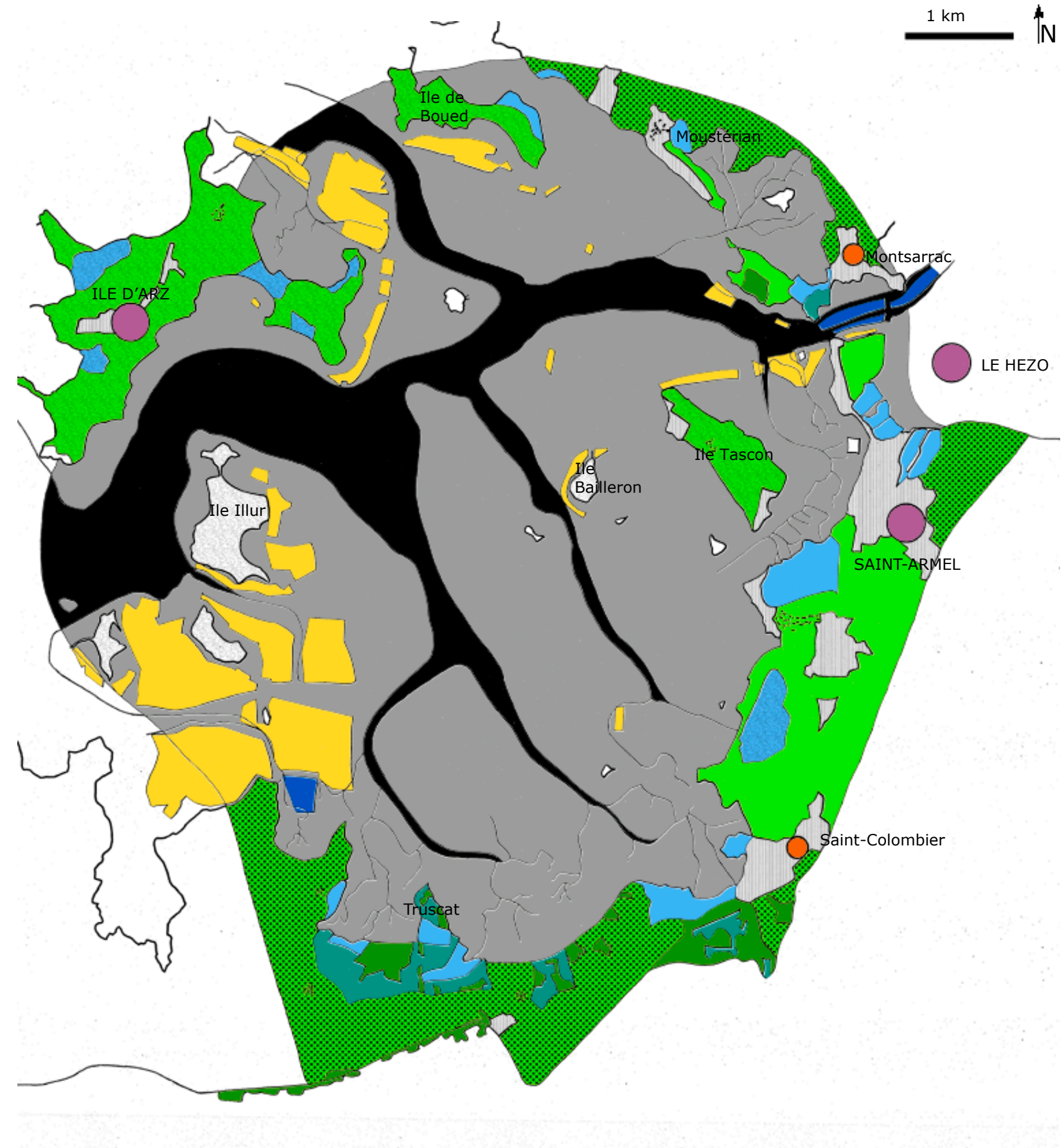


Règles de paysage

- Réhabiliter et mettre en place des plans de gestion pour les marais,
- Limiter l'extension urbaine et intégrer les secteurs bâtis existants,
- Améliorer les points de contact avec l'eau et développer un usage saisonnier du sentier côtier, protéger les herbiers,
- Favoriser le renouvellement des plantations (feuillus et conifères) et la gestion des grands domaines privés.

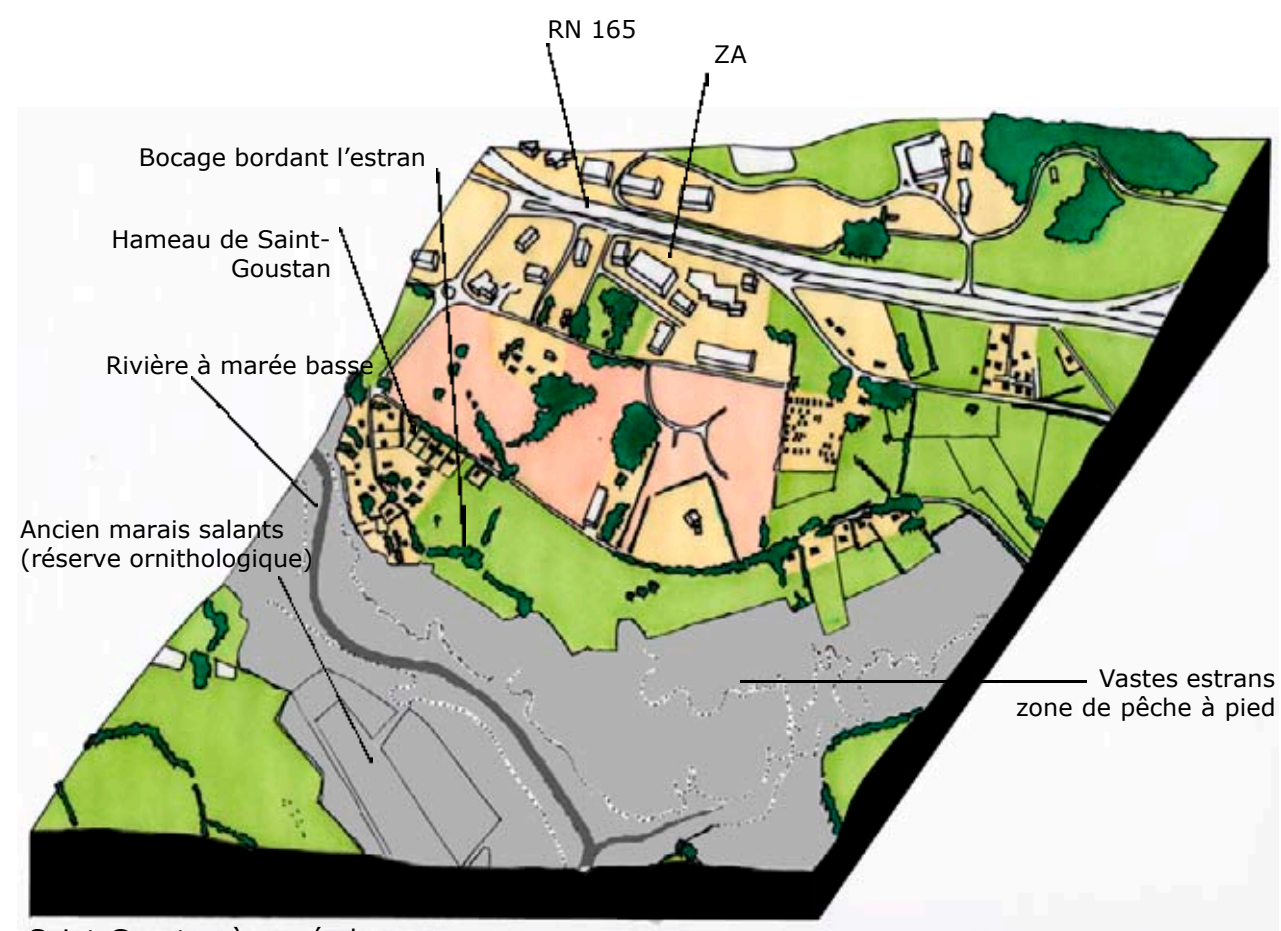


Saint-Armel à marée basse

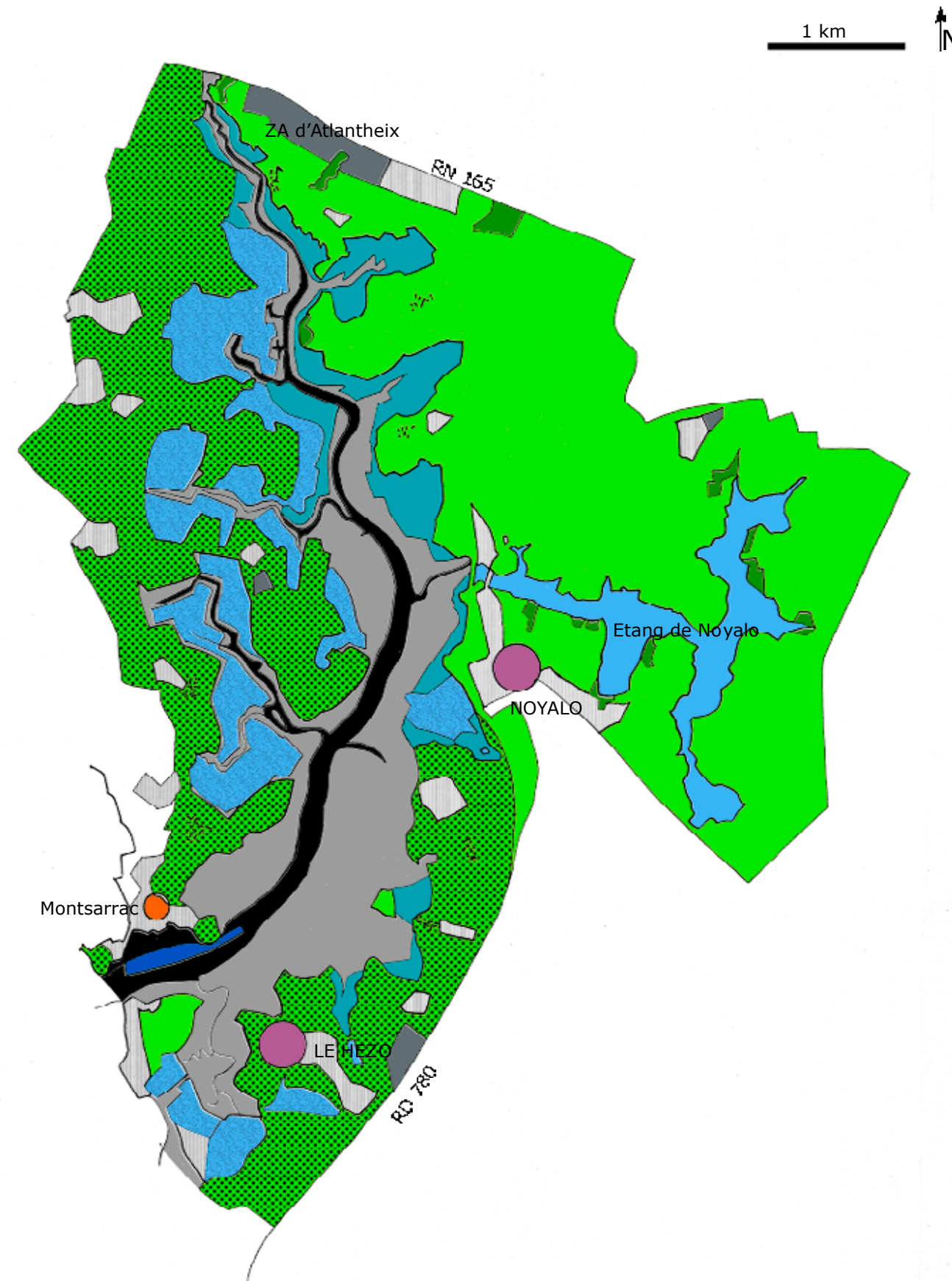


Règles de paysage

- Limiter l'extension urbaine sur les promontoires où la covisibilité est forte et intégrer les secteurs bâtis existants,
- Mettre en place des plans de gestion pour les marais, protéger les herbiers,
- Améliorer l'accessibilité du trait de côte, en particulier au niveau de la zone d'activité de Saint-Goustan,
- Préserver et ouvrir des vues sur le Golfe.

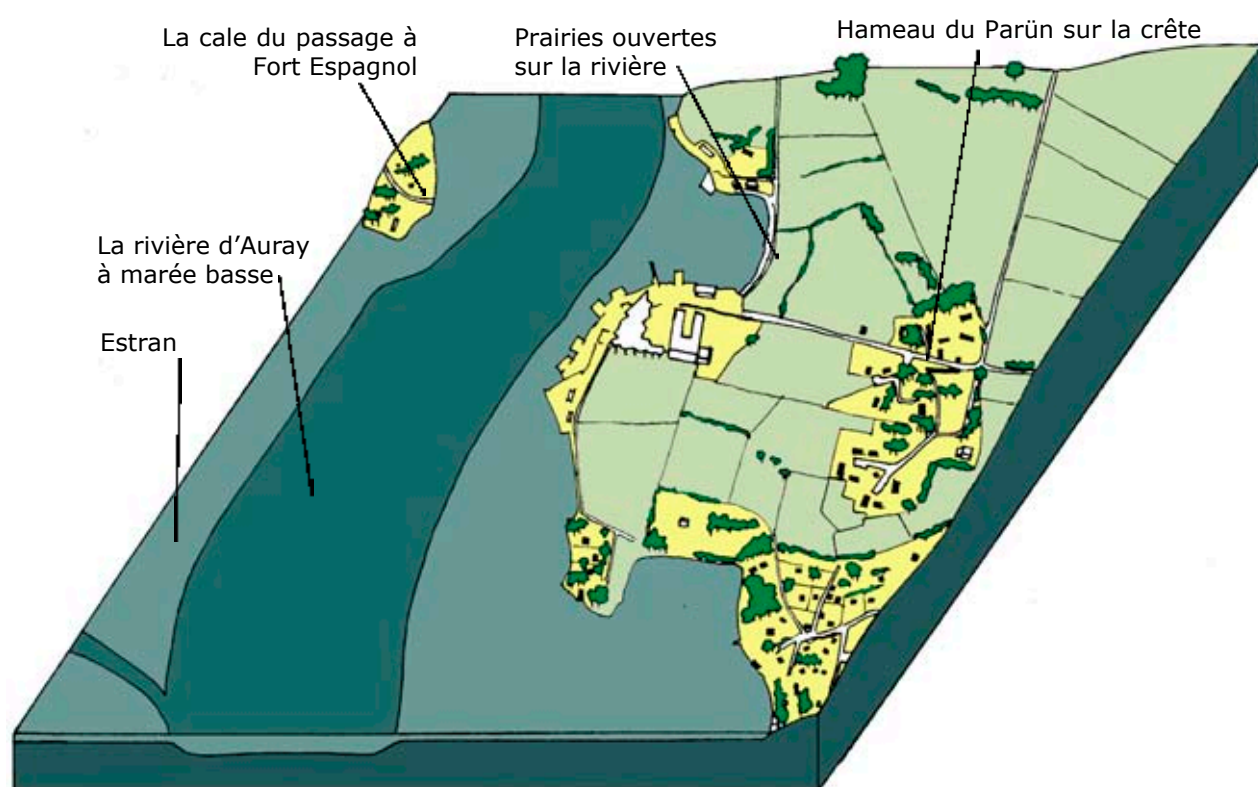


Saint-Goustan à marée basse



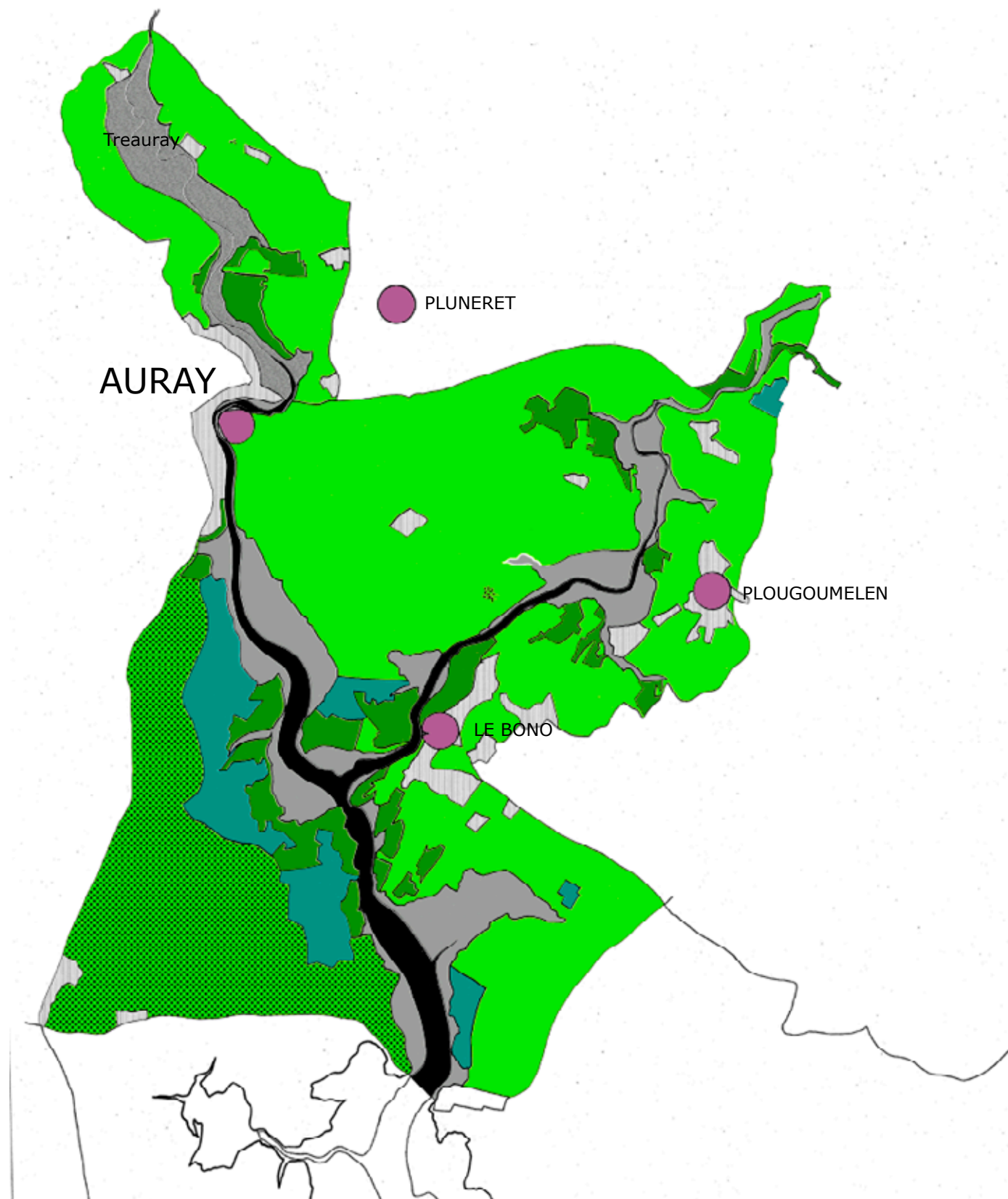
Règles de paysage

- Protéger les espaces ouverts sur la rivière (poches agricoles),
- Favoriser le renouvellement des plantations (feuillus et conifères) et la gestion des grands domaines privés,
- Protéger le fond de rivière en amont d'Auray (Treuray),
- Valoriser les accès à Auray, en particulier depuis la mer,
- Développer l'accessibilité du trait de côte,
- Réhabiliter le patrimoine de mer (cabanons ostréicoles...).



Le Parün / Fort Espagnol à marée basse

1 km



Le paysage dans le SMVM

Le paysage est un thème transversal, qui embrasse l'ensemble des questions qui se posent sur l'aménagement et le devenir du littoral du Golfe. La question du paysage ne peut donc être dissociée des usages du Golfe et doit être pensée en concertation proche avec les autres groupes de travail du SMVM.

Des paysages en mutation

Les paysages et les usages du littoral du Golfe sont en mutation.

La pression urbaine récente et toujours croissante est la première cause de dégradation des paysages du Golfe et l'équilibre acceptable entre espaces naturels et espaces urbanisés est menacé.

Le bocage s'émiette, se "défait", les espaces dit naturels deviennent des reliquats isolés, et parallèlement, les espaces qui étaient entretenus par l'homme partent en friches, déstabilisant les écosystèmes en place.

Les boisements du Golfe souffrent d'un manque de réflexion quant à leur renouvellement.

A la forte pression urbaine responsable du mitage des territoires, il faut ajouter la pression qui s'exerce par des usages nouveaux qui se développent autour du trait de côte: les ostréiculteurs et les plaisanciers, toujours plus nombreux, doivent cohabiter sur un espace de plus en plus restreint et de plus en plus fragile...

Cet ensemble de questions oblige désormais à regarder ce territoire comme un ensemble : les questions d'aménagement et de planification doivent être réfléchies non plus à l'échelle d'une commune ou d'un particulier, mais à l'échelle du Golfe tout entier. Le projet de SMVM offre pour la première fois un outil de vision du Golfe dans sa globalité, tout en tenant compte des spécificités.

Cinq entités de paysage

Nous avons relevé que le Golfe était composé de différentes entités aux caractéristiques propres et aux enjeux différents. Les questions d'aménagements (urbanisation, sentier côtier, nautisme, ostréiculture...) ne peuvent être pensées de la même manière selon que l'on se situe sur la rivière de Noyalou ou sur une pointe boisée de l'entrée du Golfe.

Un seul territoire de projet

Le Golfe a souffert jusqu'ici d'une approche trop morcelée dans l'aménagement du territoire: beaucoup de problèmes qui se posent aujourd'hui doivent être pensés à une échelle supra communale.

Des paysages à entretenir

Les techniques culturales qui ont modelés les paysages évoluent. Si l'on veut entretenir ces paysages, il est nécessaire de mettre en place de nouveaux modes de gestion. Par exemple, si l'on veut conserver les talus du bocage, il faut mettre en place un système de gestion et d'entretien de ceux-ci. Les quais de pierre, les maçonneries, les arbres, les marais salants, les routes... sont autant d'éléments à entretenir et à valoriser.

Le territoire du SMVM doit être aménagé et entretenu comme s'il s'agissait d'un seul et "grand parc".

Les saisons du paysage

L'afflux touristique (concentré 30 jours dans l'année), oblige à une série d'aménagements pour accueillir et animer les infrastructures de la saison estivale.

Les aménagements méritent de prendre en compte de façon plus fine les différents usages qui se déploient selon les saisons sur des secteurs différents.

De la route au parking, des cale aux centres-bourgs, les aménagements sont calculés pour accueillir toujours plus de visiteurs. Beaucoup de ces aménagements dénaturent des espaces et des paysages fragiles. Le Golfe n'est malheureusement pas extensible et ne pourra pas accepter un développement illimité...

Un "garde bleu"

De la même façon qu'il existe des gardes forestiers qui ont des domaines sous surveillance, il pourrait exister un "garde du Golfe" qui aurait en charge la surveillance du territoire Golfe du Morbihan, tant sur la terre que sur la mer.

En même temps qu'un rôle de surveillance il aurait une mission de sensibilisation et d'information auprès de certains acteurs du Golfe (permanents ou saisonniers).

Au delà du périmètre

Des problématiques et des enjeux forts ne peuvent toutefois s'inscrire dans le périmètre SMVM que nous étudions aujourd'hui. Par exemple, la question des routes ou la question de l'interdépendance qui existe entre les marais du Golfe et les marais avoisinants (transit quotidiens des oiseaux entre les stations du Golfe et les marais de Pénerf, de Suscinio...). Il existe un jeu de relations très fort et capital à protéger entre les territoires du Golfe et d'autres secteurs géographiques proches. Ces dynamiques sont encore à comprendre et à étudier pour ne pas commettre d'erreurs localement dans l'aménagement du territoire.

Après l'étude paysagère...

Comment poursuivre la réflexion après cette phase d'analyse et de propositions ? Comment passer à l'action ?

Cette étude paysagère n'est pas un simple "bilan" ni un inventaire clos des paysages, mais un point de départ, un premier pas vers une vision plus globale et dynamique et respectueuse des paysages du Golfe.

La suite qu'il convient de donner à cette étude nécessite des outils et des partenaires pour faire vivre cette dynamique donnée par le SMVM. De plus certaines questions dépassent le périmètre d'étude et doivent trouver un écho et une dynamique sur un territoire plus vaste. Par exemple, un certain nombre de préoccupations sont communes au le SMVM et au projet de parc du SIAGM. Les deux démarches de façon conjointe ne pourraient-elles pas réussir à élaborer des stratégies communes d'actions à mener sur le territoire ?

Le travail continue...

Etudes liées au SMVM

Etude paysagère " test ": Arradon, Baden, Larmor-Baden - Marion Guermonprez, Sophie Grand, sept 2001 - DDE SPAT

SMVM Golfe du Morbihan – Livre bleu - SPAT DDE mars 202

SMVM Golfe du Morbihan Recueil de la réglementation applicable - DDE SPAT/ESL

Nautisme et concurrences liées à l'accessibilité au plan d'eau du Golfe du Morbihan - Karine Bosser janv 2002 - DEAL Ifremer Dir de l'envi. Et de l'aménagement littoral

Etude de l'urbanisation, évolution et conséquences (SMVM - Natura 2000) - Maitrise des sciences et techniques – Sophie Ollier sept 01 DDE SPAT

Bilan des connaissances sur l'impact des activités maritimes sur le milieu dans le Golfe du Morbihan - Stéphanie Billy – oct 2001 DESS

Autres études

Les Boisements de conifères du Morbihan, de l'environnement au paysage: les processus écologiques et sociaux d'acclimatation et de naturalisation de trois essences résineuses introduites (soutenue le 26-01-2000 à l'ENGREF de Paris).

Inventaire des espaces naturels et du patrimoine du Morbihan, ODEM 1996

Principes et techniques de gestion des espaces naturels, ODEM 1997

Plan de paysage de la communauté d'agglomération du Pays de Vannes - SCE – sites et territoires (Nantes) - Communauté d'agglomération du pays de Vannes

Pourquoi et comment conserver l'agriculture sur les communes de St Armel, Plougoumen, Le Hézo, Sarzeau - Proposition d'outils d'aides à la décision aux agriculteurs et aux élus - Janv.99 à juin 99 - SIAGM

Analyse économique globale de la zone littorale Vannes-Auray: agriculteurs, gestion de l'espace et environnement – diagnostic et propositions - Frank Daniel (DESS) - Sept 1992 - Chambre agriculture Morbihan

Préambule, structuration et amorce de construction du SIG patrimoine maritime du Golfe du morbihan - François Penfornis - Université de Nantes – Institut de géographie et d'aménagement régional

Applications spatiales de la loi littorale DDE –SPAT dec. 1998

Etude d'opportunité sur la mise en place d'un parc naturel régional dans le Golfe du Morbihan Ouest aménagement - Cesur - Aceif, nov 97 - Conseil Gnrl Région Bretagne

L'urbanisation du littoral du Morbihan : vocation des sols, évolution des conflits Maitrise géographie - Frédéric Le Berre Emmanuelle RIO, juin95

Camping Caravaning hors terrains aménagés - Etat des lieux scenarii et propositions - Didier Guellec 94

Le camping caravaning sur parcelles privées a Sarzeau - O. Gourc et L.V de Portal - Stage 97 - DDE

Commune de Noyal - Etude préalable à la révision du plan d'occupation des sols Marion Guermonprez, 1998 - DDE /Noyal

Aménagement de l'île de Boued – diagnostic et propositions TEM juin 2001 - Conseil Général du Morbihan

Synthèse de l'étude paysagère

Introduction

Le Golfe du Morbihan forme un étonnant semis de roches et d'îlots que la mer couvre et découvre partiellement au rythme des marées. Il en résulte un ensemble de paysages extrêmement diversifiés, en métamorphose permanente, qui ont été modelés par le flot et le jusant de cette "petite mer". Les activités économiques liées à la mer, elles aussi soumises aux rythmes des marées, ont participé au dessin de ces paysages, en particulier l'ostréiculture qui est devenue une tradition sur laquelle se fonde en partie l'image du Golfe.

Aujourd'hui, les paysages et les usages du littoral du Golfe sont en mutation, sous la pression du développement urbain, du tourisme et de l'ostréiculture. Toutes ces activités sont consommatrices d'espace sur un territoire restreint et leur cohabitation pose problème.

L'équilibre acceptable entre espaces naturels et espaces urbanisés est menacé. Cette perspective oblige désormais à regarder ce territoire comme un ensemble pour aborder les questions d'aménagement non plus à l'échelle d'une commune, mais du Golfe tout entier.



Le Golfe à marée haute



Le Golfe à marée basse

Enjeux

Les paysages du Golfe aujourd'hui ressemblent peu à ceux du début du siècle passé (les boisements n'existaient pas). Certaines composantes de ces paysages sont donc des "créations" récentes (l'introduction des pins maritimes par exemple) mais sont devenues emblématiques et identitaires du Golfe du Morbihan. On parle du paysage comme quelque chose de déjà devenu et non pas à devenir. Pourtant, compte tenu de l'accélération de la dégradation des paysages et des conflits croissants autour du trait de côte, se pose bien aujourd'hui la question du paysage que nous souhaitons transmettre aux générations futures.

D'autre part, l'afflux touristique, concentré trente jours dans l'année, oblige à une série d'aménagements pour accueillir et animer les infrastructures de la saison estivale. De la route au parking, de la cale au centre bourg, beaucoup d'aménagements dénaturent des espaces fragiles ou qui faisaient l'attrait des paysages du Golfe.



Paysage du Golfe par J. Frélaud (la longère)

Méthode et déroulement de l'étude

Phase 1- Définition d'un périmètre cohérent au regard des usages liés au Golfe, et de la gestion des espaces ou de leur vocation (secteurs agricoles, secteurs urbains ou naturels...),

Phase 2- Analyse de l'évolution du paysage: l'ensemble du territoire d'étude est exploré, même si la façade maritime fait l'objet d'une attention particulière,

Phase 3- Définition des enjeux et des actions qui pourraient conforter ou réorienter les tendances d'évolution de ce territoire.



Les cinq entités de paysage

L'habitat, les usages, les activités de loisirs, qui se sont déployés sur le territoire et qui continuent d'évoluer respectent une logique de territoire et accompagnent le phénomène naturel des marées. De même que les herbiers et la fréquentation des oiseaux, la répartition de l'activité humaine est sujette aux flux et au reflux.

Aussi, il se dégage cinq entités distinctes qui rendent compte de la diversité des paysages: **l'entrée du Golfe / le bassin central / le fond du Golfe / la rivière de Noyal / la rivière d'Auray.**

Les règles de paysage par entité

Les entités dessinent des territoires aux enjeux homogènes dont les règles de paysage suivantes donnent les grandes orientations:

Entité 1: L'entrée du Golfe

- Protéger les pointes et les promontoires boisés,
- Intégrer les activités littorales (bâtiments ostréicoles, cales, chantiers navals, écoles de voile...),
- Arrêter l'urbanisation en dehors des secteurs urbains déjà constitués (bourgs, villages),
- Valoriser les façades maritimes des bourgs (Larmor-Baden et Locmariaquer) par la requalification de leurs espaces publics,
- Mettre en valeur les sites touristiques et gérer l'accueil du public (mégalithes, monuments, embarcades...).

Entité 2: Le bassin central

- Protéger les fonds d'anses jusqu'aux étangs arrière-littoraux,
- Protéger les pointes et les promontoires boisés,
- Protéger l'agriculture littorale et le bocage,
- Intégrer les activités littorales (bâtiments ostréicoles, cales, chantiers navals, écoles de voile...),
- Gérer les landes pour lutter contre la fermeture des paysages,
- Valoriser les accès à Vannes, en particulier depuis la mer.

Entité 3: Le fond du Golfe

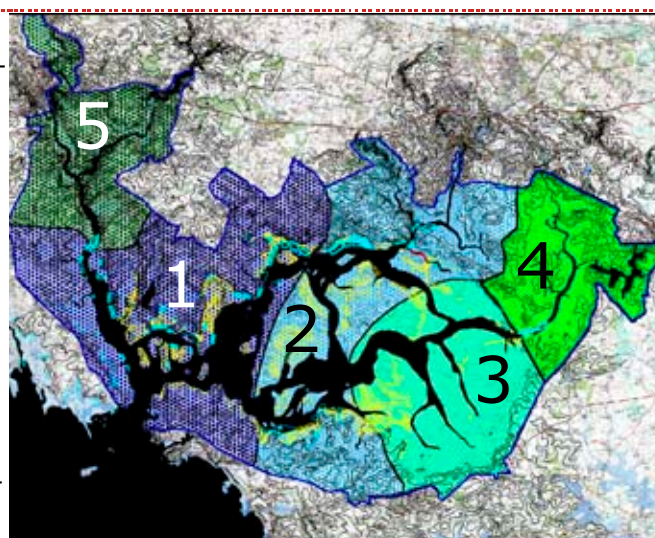
- Réhabiliter et mettre en place des plans de gestion pour les marais,
- Limiter l'extension urbaine et intégrer les secteurs bâtis existants,
- Améliorer les points de contact avec l'eau, développer un usage saisonnier du sentier côtier et protéger les herbiers,
- Favoriser le renouvellement des plantations (feuillus et conifères) et la gestion des grands domaines privés.

Entité 4: La rivière de Noyal

- Limiter l'extension urbaine sur les promontoires où la covisibilité est forte et intégrer les secteurs bâtis existants,
- Mettre en place des plans de gestion pour les marais et protéger les herbiers,
- Améliorer l'accessibilité du trait de côte, en particulier au niveau de la zone d'activité de Saint-Goustan,
- Préserver et ouvrir des vues sur le Golfe.

Entité 5: La rivière d'Auray

- Protéger les espaces ouverts sur la rivière (espaces agricoles),
- Favoriser le renouvellement des plantations (feuillus et conifères) et la gestion des grands domaines privés,
- Protéger le fond de rivière en amont d'Auray (Treauray),
- Valoriser les accès à Auray, en particulier depuis la mer,
- Développer l'accessibilité du trait de côte,
- Réhabiliter le patrimoine de mer (cabanons ostréicoles...).



Enjeux et propositions

1- Conserver les ouvertures visuelles vers le Golfe

Au début du XXème siècle, le littoral du Golfe était dépourvu d'arbres. Ce paysage grand ouvert s'est fermé et continue de le faire, principalement du fait de l'urbanisation. Aujourd'hui, les possibilités d'horizons se font rares et s'appauvrissent. Il subsiste plusieurs types d'ouvertures, des secteurs assez vastes comme sur la presqu'île de Séné mais aussi des "parcelles reliques", très fragiles, entre des zones urbanisées, comme à Arradon ou Locmariaquer. Les marais et les landes permettent également un maintien des ouvertures vers le Golfe. Toutes les ouvertures visuelles vers le Golfe doivent être cartographiées, conservées et protégées au même titre qu'un monument construit.

PROPOSITIONS

- **Protéger les vues déjà recensées** depuis les grands axes routiers (étude paysagère),
- **Compléter ce recensement de manière exhaustive par commune pour inscrire au POS (PLU) des cônes de vue** et des zones non aedificandi,
- **Empêcher le changement d'affectation des parcelles** qui permettent ces vues en adaptant le zonage des POS (PLU).

ACTIONS PROSPECTIVES

- Inciter à la reconversion d'espaces boisés ou de friches en landes:

- dans les secteurs "fermés" par les boisements (secteurs boisés ne faisant pas l'objet de protections particulières), s'interroger sur la fermeture reconduite par un reboisement à l'identique ou sur la réouverture (comme par exemple sur certains îlots),
- convertir certaines parcelles en landes (possibilité de subvention dans le cadre du programme Natura 2000),
- **Ouvrir des "fenêtres" depuis les routes vers le littoral** sur certaines séquences des linéaires routiers.

2- Pérenniser l'agriculture

Le plus grand garant des paysages du Golfe est bien l'agriculture. Même si elle prédomine encore largement sur la plus grande partie du territoire d'étude, elle est menacée par la pression foncière.

PROPOSITIONS

- **Protéger l'activité agricole sur le long terme au POS (PLU)** en excluant d'éventuels changements de destination,
- **Contrecarrer les phénomènes de déprise** à proximité des zones urbanisées,
- **Maintenir à proximité du littoral des sièges d'exploitation.**

ACTIONS PROSPECTIVES

- Gérer les causes structurelles de cette fragilisation (partenaires: Chambre d'Agriculture et interventions possibles dans le cadre du projet de PNR),
- Diversifier les productions et développer celles qui sont directement valorisables grâce à la proximité de Vannes,
- Travailler en amont avec les agriculteurs âgés pour préparer leur succession.



Arradon: une ouverture visuelle enclavée



les vues sur le Golfe depuis la RD 780



Noyal: vues sur le Golfe depuis la RD 780



Penboc'h: champs ouverts sur le Golfe



Arradon: champs ouverts sur le Golfe

SMVM - Etude paysagère

3- Engager une véritable stratégie végétale

La végétation, qu'elle soit naturelle ou anthropique (haies bocagères, boisements...), joue un rôle primordial dans la perception des paysages: elle donne la silhouette du Golfe, conditionne les horizons et forge son identité. Les alignements de cyprès en bord de Golfe, par exemple, sont devenus emblématiques des paysages du Golfe mais ils sont dépérissants et condamnés à disparaître.

Des mesures de protection de l'existant sont certes nécessaires, mais elles ne suffisent pas pour assurer le renouvellement de formes végétales comme les haies, les alignements et les boisements.

Aussi, il est nécessaire d'engager une véritable stratégie de plantations, stratégie pensée à l'échelle du territoire du Golfe du Morbihan. Par exemple, le développement des haies doit accompagner toutes les formes d'urbanisation; le développement des boisements, lui, doit être mesuré et sans doute limité aux seuls espaces dont les usages (ZA, campings, parkings...) méritent un traitement qualitatif; les alignements emblématiques peuvent être replantés...

PROPOSITIONS: PROTECTION ET RENOUVELLEMENT

Haies bocagères:

- **Inventorier et localiser le réseau de haie** (à partir de l'inventaire sur IPLI, recensement précis par type de haie),
- **Protéger le réseau de haie systématiquement dans les PLU**,
- **Programmer des plantations nouvelles** pour recréer des continuités et insérer des ensembles bâtis.

Boisements littoraux:

- **Classer certaines pointes boisées** (en particulier celles d'Arzon),
- **Acquérir des pointes boisées** pour permettre une gestion cohérente des boisements et rendre accessibles au public certains espaces boisés en bord de littoral,
- Prévenir le rôle des boisements et des alignements littoraux dans les processus d'érosion.

ACTIONS PROSPECTIVES

- **Donner une ampleur et une logique territoriale aux plantations**, intégrées comme une dimension essentielle du paysage du Golfe et permettant de mettre en valeur les composantes majeures de ce territoire (relief, littoral...), et de qualifier les lieux d'accueil sur le littoral (parking, cale, points de contact avec l'eau...),
- **Utiliser les haies comme un outil d'aménagement et d'accompagnement des processus d'urbanisation** pour les lotissements, les ZA, les voiries... : il s'agit de renouer avec le rôle capital que jouaient les haies dans la transition entre les secteurs urbanisés et les secteurs agricoles. La typologies très riche des différentes sortes de haies (avec ou sans fossé, sur talus, le long des voies, avec des arbres de haut jet...) permet de décliner leur utilisation selon les différents besoins contemporains.
- **Jouer sur l'utilisation temporaire et saisonnière des lieux** (parkings, cales...) pour améliorer leur aspect hors saison et non plus en privilégiant uniquement le fonctionnement.



Arzon: bocage depuis la Butte de César



Sarzeau: bocage et cyprès littoraux



Arradon: cyprès dépérissants



Renouvellement des alignements littoraux



Arzon: projet pour le parking de Bilouris

Enjeux et propositions

4- Favoriser la mixité des activités littorales

L'intérêt et l'image du Golfe du Morbihan, tant au niveau du paysage que des pratiques, réside dans la mixité et la cohabitation des activités littorales. Le littoral (DPM) doit rester un lieu partagé par tous. L'enjeu réside donc avant tout dans le bon équilibre entre les activités nécessitant le contact avec la mer.

Réglementer le paysage de ces activités ne signifie en aucun cas qu'il faut vouloir un paysage lissé, ordonné et sans signaux perturbateurs: une grue de chantier naval, un chantier ostréicole, un parking ont leur place autour du Golfe... il s'agit simplement de respecter la spécificité des paysages et de porter une attention à l'intégration des ouvrages.

PROPOSITIONS

- **Rendre l'espace du bord de l'eau aux piétons** et le requalifier comme un espace public,
- Créer des parkings de dissuasion en intégrant les "saisons du paysage" (aspect hivernal),
- **Requalifier les chantiers ostréicoles dégradés** et les chantiers navals: il suffit de peu de choses la plupart du temps pour redonner une image plus favorable à ces chantiers (traitement des limites, des abords, plantations...),
- **Offrir des possibilités de parkings en amont** pour les petites cales et les accès à l'eau et les aménager discrètement (parking-vergers ou parking-pinèdes) pour ne pas porter préjudice à l'équilibre et à l'image hors-saison de ces petits espaces.

ACTIONS PROSPECTIVES

- **Limitier les infrastructures sur le trait de côte** par un travail de conseil sur la répartition et l'organisation des activités littorales,
- **Trouver des formes de liaisons entre les activités** pour favoriser la rencontre et la cohabitation,
- **Favoriser la pratique de la voile** qui correspond mieux à la sérénité du Golfe que les bateaux à moteur,
- Créer des stockages à sec de bateau pour désengorger les mouillages dans les anses, donc pour mieux gérer l'existant, et non pas pour accroître l'offre (prévoir plus de stockage hors de l'eau c'est favoriser l'accroissement du nombre de bateaux en période touristique).

5- Maîtriser l'urbanisation

L'urbanisation anarchique est la première cause de dégradation des paysages, et souvent de manière irréversible. Les estimations INSEE n'indiquent pas de réduction de la demande de constructions pour les décennies à venir... et le Golfe n'est pas extensible.

Même si la question de l'urbanisation doit être pensée à une échelle plus large que celle du périmètre SMVM, il n'en demeure pas moins que **la question du mode de développement urbain est fondamentale pour l'avenir des paysages du Golfe.**

Une politique extrêmement forte et exemplaire doit être mise en place de manière urgente: 30% de touristes viennent pour la beauté des paysages du Golfe, mais pour combien de temps encore ?



Arradon: requalification des accès à la cale



Exemple de parking-verger



Le Logeo : projet d'une cale-place



Séné : pression urbaine sur le trait de côte

SMVM - Etude paysagère

PROPOSITIONS SUR L'EXISTANT

- Intégrer le bâti en correspondance avec les entités paysagères:

- inciter les propriétaires à planter des essences adaptées en clôtures,
 - diminuer l'impact des secteurs lotis à l'échelle du paysage,
 - maintenir ou créer des structures végétales adéquates comme éléments de transition du grand paysage aux franges bâties.
- **Travailler l'entrée de ville par l'eau des deux grands centres urbains (Auray, Vannes) sur le Golfe** par le traitement des espaces publics.
- **Engager des actions de requalification des secteurs bâtis dégradés** et des campings:
- valoriser et intégrer les activités littorales (chantiers ostréicoles, chantiers navals),
 - Requalifier les zones d'activité existantes,
 - Intégrer les campings.

ACTIONS PROSPECTIVES: DENSIFIER L'EXISTANT

- Circonscire et adapter le développement urbain suivant les caractéristiques et l'échelle des noyaux urbains:

il s'agit de hiérarchiser et limiter l'extension urbaine en fonction de la dimension des noyaux urbains existants (ville, bourg, village, hameau) mais également d'adapter la forme et l'implantation de ces nouvelles extensions suivant la morphologie des noyaux urbains, et leur incidence sur l'environnement:

- conforter les bourgs et les villages les plus importants dotés d'équipements structurants,
- exclure le développement urbain sur les hameaux et regroupements bâtis de moindre importance,
- définir des formes d'urbanisation (implantation par rapport aux voies, hauteur du bâti, mitoyennetés) conformes à l'implantation traditionnelle du bâti.

- Renouveler les formes de l'urbanisation :

Une réflexion aboutie en matière de formes architecturales et des éléments d'accompagnement du bâti (clôtures, jardins...), devra être menée. Celle-ci devrait permettre d'explorer les formes urbaines et architecturales adaptées au territoire, entre le modèle vernaculaire et sa nécessaire réinterprétation.

- **Préserver et étendre les coupures d'urbanisation** prévues dans le cadre de la loi littoral (dessiner les limites précisément, à la parcelle).

- Préserver l'intégrité des noyaux ou groupements bâtis d'intérêt :

La protection du cachet vernaculaire des hameaux ou centre-village tient avant tout à l'intégration des constructions dans leur site, et que vient souvent compromettre l'implantation de pavillons "hors-contexte".



Larmor-Baden: densification du bourg



Bréhuidic : habitat traditionnel groupé



ZA d'Atlantheix: proposition de requalification



ZA d'Atlantheix: existant



ZA d'Atlantheix: proposition (photomontage)

Enjeux et propositions

6- Le paysage des réseaux: du détail au monumental

Des émergences de réseaux (transformateurs, antennes, éoliennes...) prennent place dans le territoire à toutes les échelles du paysage. Souvent ce sont les aspects techniques qui ont déterminés la place et la taille de ces "équipements". Sur le littoral et partout où la covisibilité est forte, la question de l'implantation de ce matériel est très sensible.

PROPOSITIONS SUR L'EXISTANT

- **Intégrer ces équipements** (poubelles, conteneurs, transformateurs...) qui prennent place peu à peu sur les espaces publics,
- **Enterrer les lignes aériennes sur le littoral** et partout où la covisibilité est forte.

ACTIONS PROSPECTIVES

- Eoliennes et très grand matériel vertical

La question de la hauteur des pylônes et des mats d'éolienne est très sensible autour du Golfe où les altitudes sont faibles et les horizons dégagés sur le lointain: ici, la finesse de la découpe de la côte n'est pas compatible avec de telles échelles (jusqu'à 100m de haut pour les éoliennes). L'hypothèse de l'implantation d'un tel matériel n'intéresse pas seulement le périmètre d'étude, mais un très grand territoire, sur plusieurs dizaines de kilomètres...



Sarzeau : vue sur poubelles et Golfe...



Arradon (clocher): scénario d'implantation d'éolienne de 100m de haut

7- Parcourir le Golfe

Le Golfe est cerné par des voies rapides... qui souhaitent le devenir plus encore. Ces routes ont été aménagées le plus souvent sans tenir compte de l'impact et de l'enclavement qu'elles allaient générer et sans mesurer la spécificité et la richesse des paysages rencontrés. Passé la frontière que constitue le grand réseau, le Golfe contient un maillage riche de routes aux typologies variées, capables de mettre en scène de grands secteurs de paysage ou des activités littorales. Elles sont un élément constitutif du paysage.

PROPOSITIONS

- **Prendre en compte les contacts des routes avec les éléments du paysage ou du patrimoine qu'elles traversent,**
- **Conserver et protéger les vues et cadrages sur le Golfe depuis la route,** au même titre qu'un monument,
- **Conserver les caractères et les ambiances qu'offrent les routes,** inventorier les routes de charme et les petits accès entre bocage et mer,
- **Mettre en place ou révéler un réseau de cheminements continus et cohérents de la terre vers la mer** (amorcé avec le Tour du Golfe mais encore fragmentaire) afin de mettre en valeur l'arrière pays et de diffuser les usages au delà du trait de côte par des possibilités de liaisons faciles.

ACTIONS PROSPECTIVES

- **Développer un réseau de chemins qui prendrait en compte la spécificité des paysages traversés, le chemin de l'estran** qui peut s'articuler avec les chemins du bocage existants et peut mener jusqu'aux centre-bourgs, à travers champs, vers une autre pointe, vers un parc...

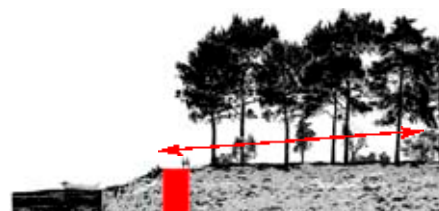
- **Intégrer les saisons:** le chemin de l'estran peut prendre en compte et respecter les milieux naturels qu'il traverse afin de ne pas perturber définitivement le repos des oiseaux dans le Golfe.



Typologie des routes "bocagères"



Le chemin de l'estran et les activités littorales



Le chemin de l'estran et les pinèdes

Enjeux et propositions

8- Le patrimoine:

La notion de patrimoine englobe des objets très différents, des éléments construits aux paysages naturels.

Certains éléments des activités qui ont fabriqué le paysage que nous connaissons aujourd'hui méritent de ne pas disparaître totalement (par exemple les cabanes ostréicoles du Bono). La mise en valeur de ces éléments ou de ces sites ne doit pas pour autant provoquer une perte dans les rapports forts qu'ils entretenaient avec le territoire (contre exemple de la Table des Marchands à Locmariaquer)...

PROPOSITIONS

- **Intégrer et valoriser les éléments du patrimoine** en respectant leur identité,
- **Gérer et maîtriser la fréquentation** des sites construits ou des paysages naturels,
- **Mettre en place un vocabulaire commun sur l'ensemble des sites patrimoniaux,**
- **Gérer le devenir des sites et paysages patrimoniaux et l'évolution de leurs abords.**



Le Bono: requalification des berges ostréicoles

Conclusion

La question du paysage ne peut être dissociée des usages du Golfe et donc doit être pensée en concertation proche avec les autres groupes de travail du SMVM, le paysage étant une approche transversale à l'ensemble des questions qui se posent sur l'aménagement et le devenir du littoral du Golfe.

Le projet de SMVM est pour la première fois un outil de vision du Golfe dans sa globalité. En effet, le Golfe du Morbihan a souffert jusqu'ici d'une approche morcelée de l'aménagement du territoire qui ne prenait pas en compte les dynamiques et les évolutions des paysages. Beaucoup des problèmes qui se posent aujourd'hui doivent être pensés à une échelle supra-communale, tout en tenant compte des particularités de chaque situation: en effet les questions d'aménagements (urbanisation, sentier côtier, nautisme, ostréiculture...) ne peuvent être pensées de la même manière selon que l'on se situe sur la rivière de Noyalou ou sur une pointe boisée de l'entrée du Golfe.

La suite qu'il convient de donner à cette étude paysagère nécessite des outils et des partenaires pour faire vivre la dynamique donnée par le SMVM. De plus, certaines questions dépassent le périmètre d'étude et doivent trouver un écho sur un territoire plus vaste. Par exemple, un certain nombre de préoccupations sont communes au SMVM et au projet de parc du SIAGM. Les deux démarches ne pourraient-elles pas réussir à élaborer des stratégies communes d'actions à mener sur ce territoire ?

L'étude paysagère est un point de départ d'une démarche prospective et de réflexion sur l'avenir des paysages du Golfe.