



Le cap Fréhel incarne de nombreuses problématiques et réflexions abordées régulièrement dans la production paysagère sur les sites du Conservatoire du littoral. Il illustre bien la façon dont des intentions globales et de long terme permettent de donner un cap et une ambition à un programme d'action opérationnel qui parfois se déploie en plusieurs séquences au fil du temps. Même si les réponses apportées sur ce site sont spécifiques au contexte et aux lieux, la description des actions mises en œuvre illustre l'état d'esprit et les outils adoptés sur les autres projets qu'a mené Alain Freydet depuis près de 20 ans sur de nombreux sites du Conservatoire du littoral. Pour aborder d'autres thèmes, mieux saisir les invariants d'une telle intervention et la déclinaison qu'ils permettent d'offrir pour épouser chaque circonstance, quatre autres présentations de projets complètent celle de ce site « phare » :

- Les Schémas d'intentions de l'extrême sud de la Corse, qui montrent comment au-delà de l'aménagement de chacun des sites, la conception paysagère est un outil du projet de territoire et participe à une vision globale de l'aménagement du littoral ;
- La lande du Puy la Croix, site propriété du Conservatoire sur les bords du lac de Vassivière dans le Limousin, qui évoque par le projet la relation du paysage avec l'art et l'imaginaire ;
- Les belvédères de la Grande Chaloupe sur l'île de La Réunion dans l'Océan Indien, qui illustrent comment on peut donner à voir des milieux naturels menacés et peu accessibles tout en les protégeant ;
- L'île Madame, dans l'estuaire de la Charente près de Rochefort, explore la façon dont le projet de paysage peut servir la valorisation du patrimoine bâti avec la découverte d'un fort militaire.

Valorisation paysagère et protection du cap Fréhel

Océane "



6 mars 2012
le Cap Fréhel
tendu sur
l'anse des Sévignés

Un site remarquable, ample et puissant

Le Cap Fréhel est un site emblématique de la côte du Nord de la Bretagne. Très tôt il a fait l'objet d'une renommée qui y a fait converger de très nombreux visiteurs pour atteindre aujourd'hui près plus d'un million de personnes par an. Il a fait l'objet à travers le temps de nombreux aménagements et réalisations d'infrastructures touristiques qui ont fini par porter préjudice à la qualité du paysage. Le projet mené à la demande du Conservatoire du littoral, propriétaire, de la commune et du Grand Site de France Caps d'Erquy et Fréhel, consiste donc ici plus à enlever des aménagements plus qu'à en rajouter.

Comme tous les Grands Sites, le cap Fréhel a fait l'objet de très nombreuses représentations : des affiches, des gravures, des tableaux, des photographies. Ces images sont relayées par les ouvrages comme par les guides touristiques et bien sûr, désormais, par Internet. Elles vont forger une image attendue du site à découvrir. Les visiteurs anticipent les paysages, l'imaginent et le rêvent. Ce que l'on attend ici, c'est un site de grande ampleur où l'homme se fait petit, où se confrontent les éléments naturels avec l'authenticité qu'évoque leur puissance. Les grands motifs de la Nature y rencontrent un monument remarquable et hautement symbolique : le phare. Ces valeurs paysagères vont être le guide du projet.

Le site étant classé, le projet a fait l'objet d'une concertation étroite avec les services de l'Etat, en premier lieu les inspecteurs des sites. Au départ de l'étude, le Grand Site de France n'en était qu'à la phase « Opération Grand Site ». Aujourd'hui labellisé, le Grand Site s'étend sur l'ensemble des caps, Fréhel et Erquy, regroupés autour d'une identité géologique forte bien que les deux caps soient d'origine très différente. Le projet a été une occasion de tester en vraie grandeur la façon dont les orientations et perspectives énoncées dans le cadre du Grand Site de France pouvaient trouver une application concrète par des aménagements destinés à un site naturel soumis à une très forte fréquentation et aux pressions qui en découlent.



La dégradation et les dysfonctionnements

Si un travail de gestion avait été mené avant le projet pour protéger les milieux naturels et les paysages, tout en permettant d'accueillir le public, il n'en restait pas moins un grand nombre de dysfonctionnements qui empêchaient le site de la pointe du Cap Fréhel d'exprimer pleinement la beauté de ses paysages et de permettre l'accueil du public à la hauteur de ses espérances.

Le parking au pied du phare, la route qui y menait et les panneaux de signalétique qui l'accompagnaient réduisaient fortement la dimension et le caractère majestueux du site et du monument. La végétation rase laisse en effet tous les objets apparaître. Depuis les sentiers, le phare semblait posé sur un lit de voiture. Avec le temps s'était accumulé, au plus près du littoral, un mobilier éparpillé et souvent délabré : poubelle, tables et bancs urbains, grillages, blocs rocheux anti-voiture, panneaux d'information, de sécurité et d'interprétations...

Souvent très larges, les cheminements piétonniers condamnaient par leur emprise une surface importante sur laquelle la lande pouvait se réinstaller. La lande elle-même s'enfrichait naturellement. Les saules gagnaient et certaines perspectives étaient masquées. Le site perdait en lisibilité.

Un restaurant était construit presque au bout de la pointe, en bord de falaise, juste devant le magnifique rocher de la Fauconnière dont il privatisait le point de vue. Il ne possédait aucun système d'assainissement aux normes. Le propriétaire venait d'arrêter son exploitation. Le bâtiment, même s'il possédait une architecture relativement intéressante était très mal placé. Il s'imposait lourdement au site naturel. La pointe, autour du phare et dans la lande, était mitée par de nombreux vestiges de construction dont certains n'avaient que peu d'intérêt : fondations de bâtiments, d'appareils militaires, poteaux en béton, supports de longue-vue. Ces traces d'activités brouillaient le site naturel, incarnaient une forme de négligence dans l'accueil du public et rendaient la découverte de la pointe moins forte.



Le guichet d'accueil



Les toilettes fermées du parking



Le parking au pied du phare



L'entrée du site au sortir du second parking



Le restaurant en bord de falaise



Les cheminements dégradés et élargis

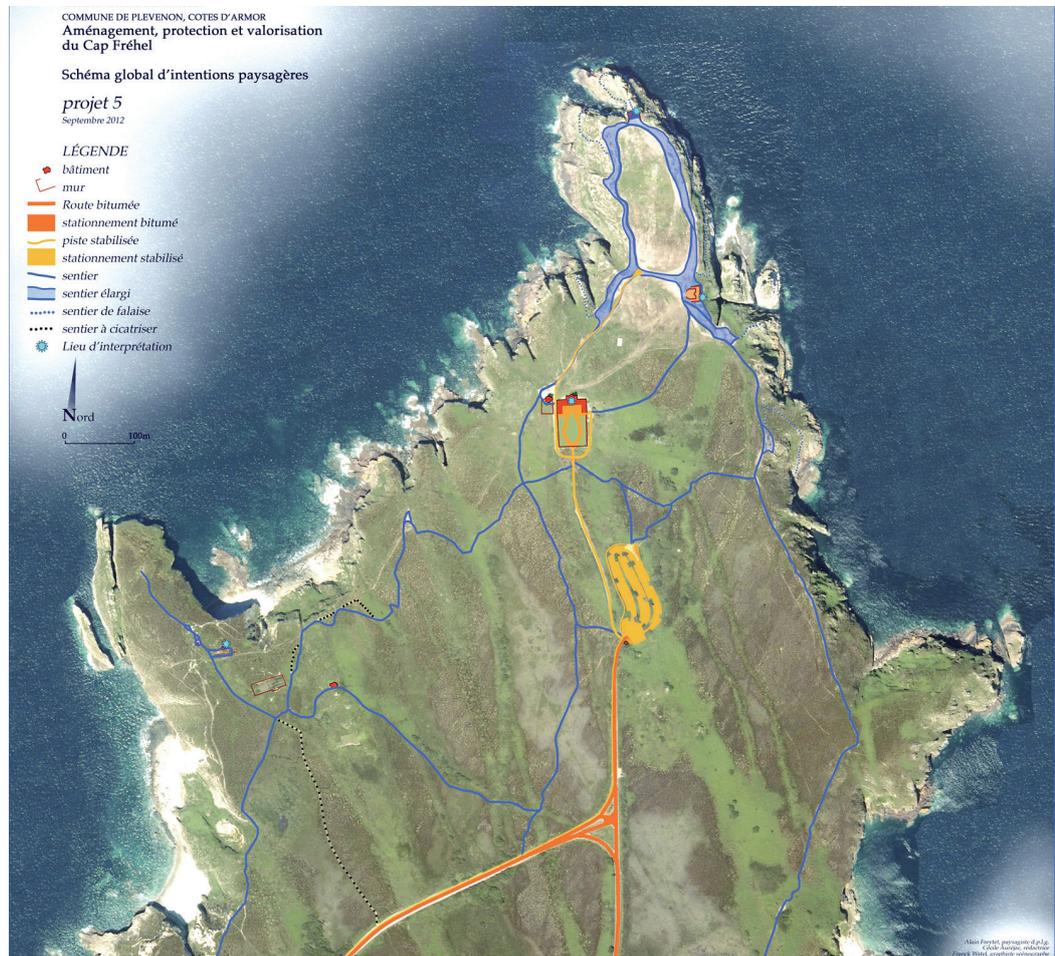


L'acquisition foncière et le classement

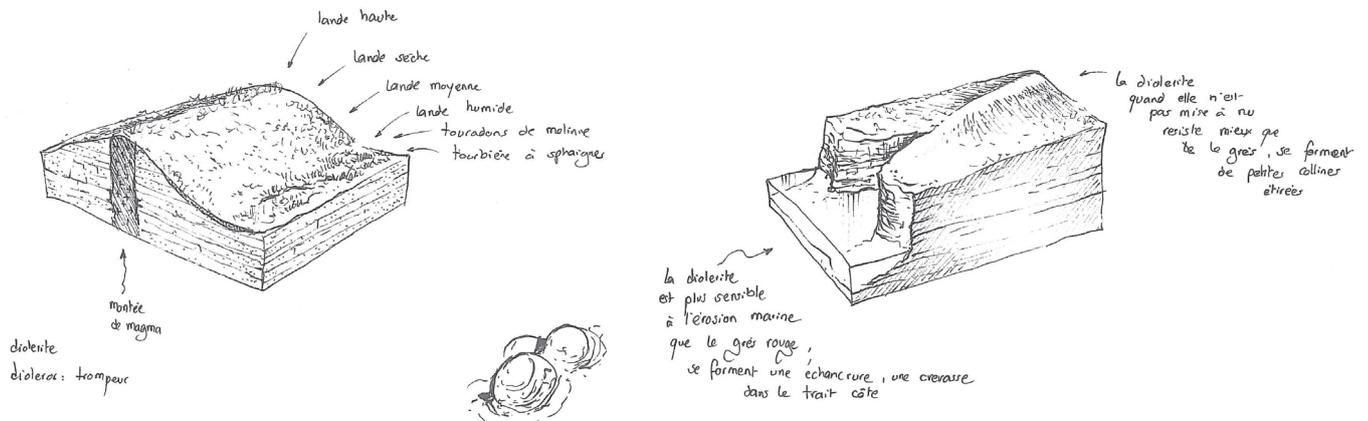
Le site appartient à la fois à la commune de Plévenon et au Conservatoire du littoral, établissement public qui a pour vocation de protéger les milieux et paysages naturels et de les ouvrir au public. Le site est classé au titre de la loi de 1930. Il bénéficie du cadre réglementaire du classement et de l'accompagnement éclairé de l'inspectrice des sites. L'acquisition par le Conservatoire relève d'une politique de protection et de valorisation du rivage inscrit dans un document stratégique à long terme anticipant les paysages à l'horizon 2050. Cette dimension territoriale, partagée avec les collectivités locales s'appuie sur une réflexion à l'échelle d'« unités littorales » identifiée par le Conservatoire sur l'ensemble des rivages français. Ces unités littorales complètent la réflexion menée dans le cadre des Atlas de Paysage. Au sein de l'unité littorale « Baie de Saint-Brieuc et Caps d'Erquy – Fréhel » se met en place une stratégie territoriale appuyée sur les parcelles du Conservatoire. Sur les deux caps, cette vision du territoire s'articule avec le projet du Grand Site de France. Ce projet a participé à l'obtention du label Grand Site en 2019. Le label Grand Site de France permet aujourd'hui de partager les objectifs de qualité paysagère au service d'une stratégie de développement, en faisant naître d'autres projets de restauration cohérents avec celui présenté.

Le Schéma d'Intentions Paysagères

L'intervention du paysagiste débute avec la commande du Conservatoire du littoral d'un Schéma d'intentions paysagères et muséographiques pour l'aménagement, la protection et la valorisation du Cap Fréhel. Cette étude, finalisée en septembre 2012 est menée par Alain Freydet, paysagiste, Franck Watel, scénographe et graphiste et Cécile Auréjac, interprète du patrimoine. L'objectif du projet est alors de rendre compatible l'accueil de très nombreux visiteurs, la protection des milieux naturels et du paysage, ainsi que le fonctionnement du phare. Ce schéma s'inscrit dans la continuité d'actions en cours comme la suppression du stationnement sauvage et la création d'un cheminement doux mis en place le long de la RD34 par le département redonnant une ouverture sur le littoral et les landes dégagée de la présence des voitures. Les premières impressions, l'analyse du site et la définition des intentions paysagères ont fait l'objet d'un travail collectif notamment à partir d'explorations partagées sur le site. L'ensemble de ces éléments aboutit à un Schéma d'Intentions paysagères qui tente de façon synthétique de poser sur la carte la stratégie spatiale du projet. Les allers et retours avec la commune ont permis d'ancrer ce projet dans une politique de territoire assumée. Le Schéma d'Intentions Paysagères est intimement lié aux caractéristiques particulières du site et aux enjeux de sa gestion, en intégrant notamment des situations de fréquentation hors norme. En effet, le cap est notamment renommé pour le belvédère qu'il constitue pour observer le passage des grands voiliers de la route du Rhum, peu après leur départ de Saint-Malo. Une fois tous les quatre ans, ce sont ainsi plus de 30 000 personnes qui se pressent ainsi pour admirer les bateaux passer au large des falaises. Pour éviter les débordements et les dégradations, un dispositif spécifique se met en place avec la participation active du Conservatoire.

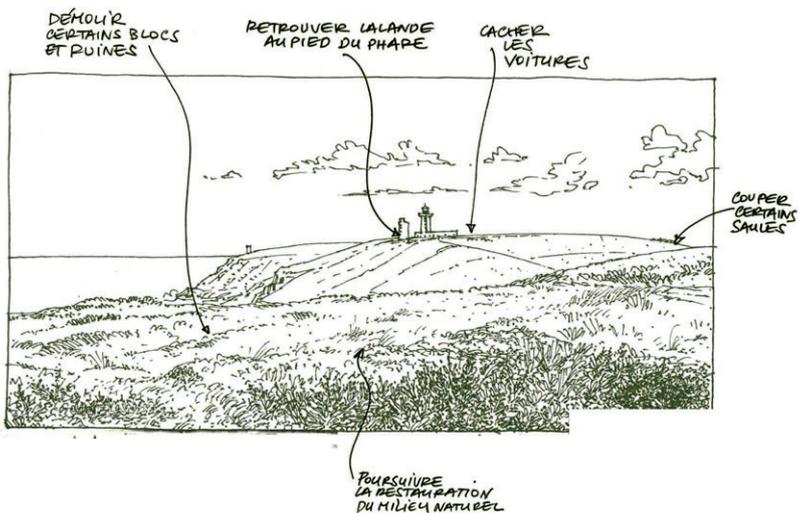


Le schéma d'intentions paysagères s'appuie sur quelques grands principes généraux qui structurent la philosophie de l'intervention et dont la déclinaison va permettre de dessiner des aménagements en cohérence entre eux et avec la globalité recherchée.



Premier principe : renforcer l'intégrité et la puissance de la lande et de son relief

Une lande immense court jusqu'à la mer offrant en bord de mer une grande impression de liberté et de beauté. Sans construction hormis le phare, cet espace naturel d'exception constitue la plus vaste lande littorale de Bretagne. Sa valeur écologique est remarquable. Le relief du cap est bercé par de grandes ondulations liées à une géologie très particulière : des montées de lave dans les fractures parallèles affectant le grès a donné naissance à des filons de dolérite. Plus durs, ils arment les « rillons », ces petites crêtes émoussées colonisés par une lande sèche laissant les creux à la lande humide. Cette dimension, peu perceptible au premier abord constitue une structure paysagère originale sur laquelle le projet va se reposer aussi bien pour orienter le nouveau stationnement que pour remodeler le relief à la place de la vaste plateforme du stationnement du phare. Les habitants de Plévenon – Cap Fréhel sont fortement attachés à cette lande. Devenue propriété communale à la Révolution, elle est vendue en 1881 et échappe de peu, au début du XX^e siècle, à un projet de construction. En 1943, le site est classé, puis racheté par la commune en 1952.



Les pistes de traitement :

- Poursuivre la restauration de la lande
- Mettre en valeur la structure du relief notamment en coupant certains massifs de saules
- Cacher les voitures
- Retrouver la lande au pied du phare
- Enlever la majorité des panneaux d'information et d'interprétation.
- Regagner certains espaces de lande dégradés.

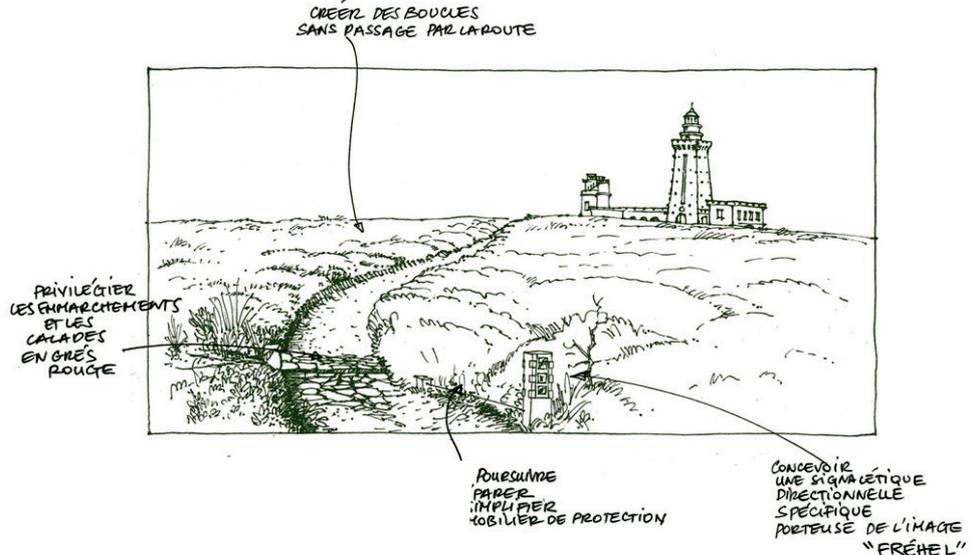
Deuxième principe : Donner aux sentiers l'esprit du Cap

Sur les sentiers de la pointe du Cap Fréhel, on ne croise que des promeneurs ou des randonneurs. La marche à pied rend attentif et sensible aux lieux et au paysage. Ni voitures, ni quads, ni vélos. Les sentiers permettent de parcourir la lande et gardent le souvenir de ceux qui les ont tracés, de ceux qui les ont parcourus.

Parfois, la traversée d'une route, un passage en platelage ou la présence de marches en bois récentes font basculer certains sentiers d'un motif historique à un tracé plus fonctionnel et moins poétique. Le sentier littoral a toujours un statut particulier. Il offre des vues exceptionnelles sur la côte et l'horizon marin. La grande force de ce trajet est aussi sa fragilité car le moindre aménagement qui ne rentre pas dans l'esprit des lieux affecte la qualité de la contemplation.

Les pistes de traitement

- Poursuivre, réparer, simplifier le mobilier de protection
- Créer quelques boucles en évitant les passages par la route
- Privilégier les emmarchements et les calades en grès rouge
- Concevoir une signalétique directionnelle spécifique, porteuse de l'image de la pointe du Cap Fréhel

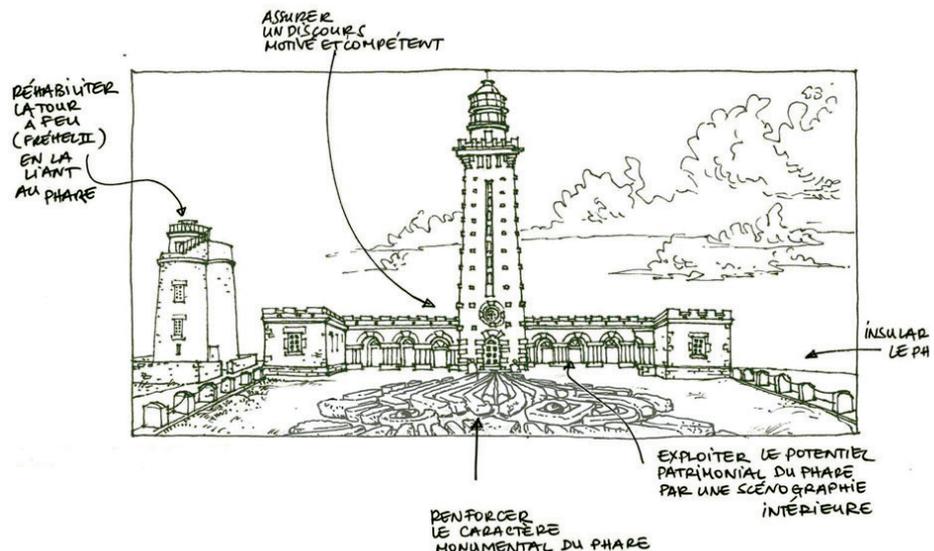


Troisième principe : Redonner un sens au phare

Le phare est l'un des motifs les plus emblématiques des paysages bretons. La double silhouette de l'ancien phare commandé par Vauban en 1700 et du grand phare bâti en 1950 pour remplacer celui détruit pendant la dernière guerre donne au cap une silhouette unique. Il devrait être l'ultime construction humaine de cette pointe sauvage. Hélas la masse blanche de l'ancien restaurant occupe le bout de la pointe, obturant de beaux cadrages vers la mer et le Fort Lalatte. Le grand parking au pied du phare isole le monument et apporte un vocabulaire urbain et artificiel au site naturel. La signalétique délabrée, les poubelles, le sol bitumé, le bruit des moteurs, le danger des véhicules en mouvement créent un effet de confusion et une énorme déception pour les visiteurs.

Les pistes de traitement

- « Insulariser » le phare en supprimant le restaurant et le stationnement à ses pieds
- Renforcer le caractère monumental du phare
- Réhabiliter la tour Vauban et ses abords

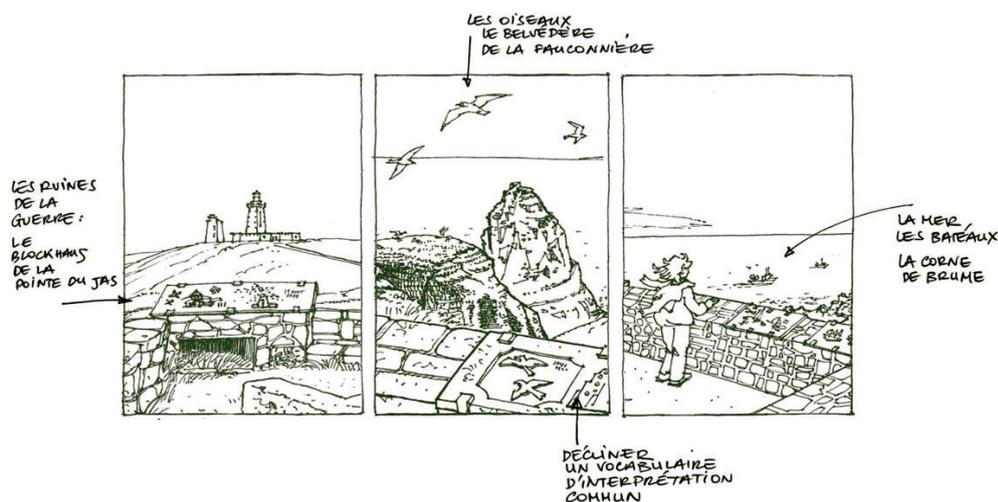


Quatrième principe : Exprimer les richesses du cap à travers trois lieux extérieurs

Le site de la pointe du cap est riche d'un patrimoine exceptionnel. Cette richesse n'est pas toujours facile à percevoir et à découvrir. Les oiseaux et les mammifères marins même s'ils sont très présents ne sont pas toujours faciles à déterminer. Les bateaux gardent le secret de leurs voyages et les ruines de la dernière guerre se cachent sous la lande. Révéler ce patrimoine ne passe pas obligatoirement par une série de panneaux dispersés dans le paysage.

Les pistes de traitement

- Limiter les panneaux et regrouper l'interprétation en quelques lieux choisis.
- Décliner un vocabulaire d'interprétation commun
- Thématiser les lieux :
 - La corne de brume avec la mer et les bateaux
 - Le belvédère de la fauconnière avec les oiseaux
 - Le blockhaus de la pointe du Jas avec les ruines de la guerre

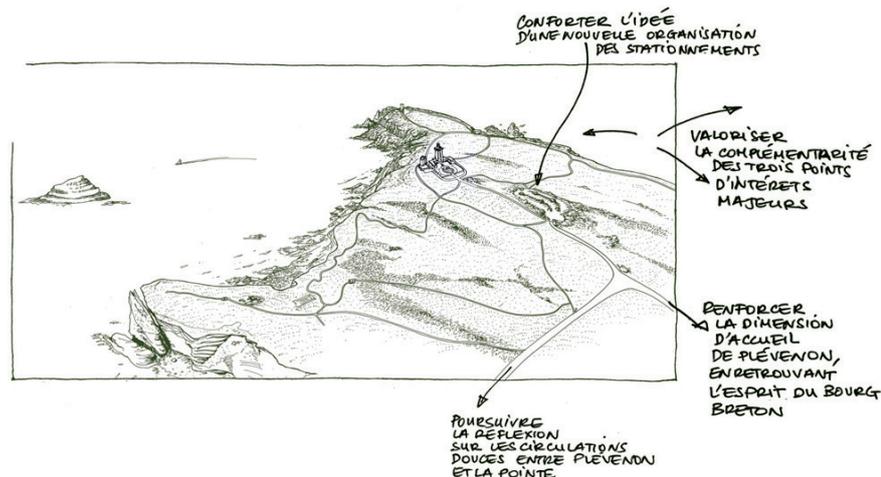


Cinquième principe : Le territoire

La pointe du Cap Fréhel attire les visiteurs par centaines de milliers. Beaucoup d'entre eux n'y resteront que quelques heures. Ils auront « fait le Cap Fréhel » comme dit la formule, sans se douter des richesses naturelles et humaines que recèle le littoral alentours et l'arrière-pays. L'inscription de ce projet dans le cadre d'un Grand Site de France permet d'assurer une relation étroite au territoire, invite au séjour et à la découverte. Les schémas de déplacement et d'interprétation permettent de faire profiter le territoire des caps d'Erquy et Fréhel de la très forte attraction du Cap Fréhel. Par la variété des cheminements et des ambiances, les visiteurs ne sont plus devant un simple point de vue qu'ils contemplent en quelques minutes avant de repartir : ils vivent une découverte qui, grâce au recul du stationnement, se prolonge pendant quelques heures et peut se renouveler avec intérêt. Le séjour sur le territoire évite un tourisme de points d'arrêt consommateurs et suscite un tourisme durable et d'expérience, un attachement aux lieux qui prolonge et multiplie les visites en toutes saisons.

Les pistes de traitement

- Favoriser les actions du Grand Site de France Cap d'Erquy-Fréhel et leur lisibilité sur la pointe
- Poursuivre la dynamique d'un dispositif communal à l'échelle de la pointe (accueil des visiteurs, stationnement payant...)
- Renforcer la fonction touristique de Plévenon-Cap-Fréhel : stationnement, services, informations, maison du Grand Site de France...
- Assurer une liaison cyclable entre Plévenon et la pointe du cap



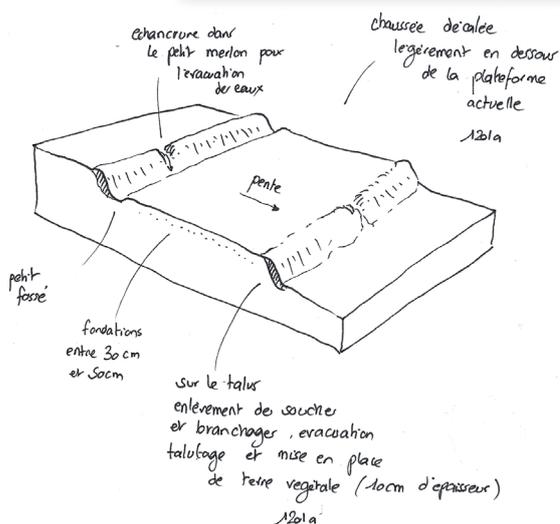
La Maîtrise d'œuvre, le projet et le chantier

Le projet est une déclinaison logique du Schéma d'intentions paysagère. Alain Freydet en tant que paysagiste et Franck Watel, scénographe, ont pu assurer une continuité entre l'esquisse-programme du schéma d'intentions paysagères et la mise en œuvre des travaux. Les interventions sur de grands espaces naturels sont des projets extensifs qui s'étendent sur une vaste superficie. Ils nécessitent de localiser et de décrire et de dessiner chaque action avec précision sur les plans issus de relevés effectués par le paysagiste. Le Cahier des Clauses Techniques Particulières est rédigé et illustré directement par le paysagiste sans l'intermédiaire de bureaux d'étude techniques. Cet investissement lui permet de maîtriser totalement à la fois les grands objectifs du projet et les moindres détails, sans risque de perte de sens ou d'approximations involontaires. Alain Freydet assure lui-même la maîtrise d'œuvre permettant de tisser des relations de confiance avec les entreprises en charge des travaux. Il est épaulé par une maîtrise d'ouvrage très investie en la personne de Stéphane Riallin, chargé de mission au Conservatoire du littoral et des services de l'Etat très présents. L'accompagnement par Philippe Quéré naturaliste au Grand Site de France et les conseillers municipaux de la commune de Plévenon Cap Fréhel est également précieuse. Le « CCTP » abondamment illustré de croquis et clairement cartographié au 1/500° regroupe dans un seul et même document A4 relié le descriptif et l'estimatif des travaux, les plans, les croquis de détail constructif et les croquis d'ambiance. Ce document d'une centaine de page est la bible du chantier que l'on peut consulter malgré le vent, la pluie. Grâce aux illustrations, il est facilement accessible à tous les intervenants lors des travaux, sans le filtre de l'écrit et de l'interprétation des mots. Le chantier se décompose en deux phases successives de travaux.



Le projet a souvent été légèrement modifié au cours même du chantier, à l'initiative des nombreux participants aux réunions de chantiers : Conservatoire du littoral, entreprises, collectivités, service de l'Etat, grand Site, partenaires... Liées à des réflexions continues ou à la découverte en chemin de nouveaux éléments parfois révélés par l'avancement du chantier lui-même, ces transformations n'ont été en aucun cas traumatisantes et servent la logique d'un « projet processus ». En outre, lors de tels travaux extensifs, la détermination des aménagements ne

peut être effectuée a priori au millimètre comme c'est le cas dans les projets urbains. Chacun a pu ainsi apporter sa pierre à l'édifice en cours de projet. Les croquis effectués en temps réel pendant les réunions de chantier ont permis de fixer, d'actualiser et de préciser ces modifications apportées collégialement. Ils ont constitué un point d'accord après échange et adaptation. Être maître du crayon, c'est avoir le pouvoir de reformuler puis de stabiliser une solution partagée. Ces croquis de chantier réalisés dans l'instant ont souvent été immédiatement captés par le chef de chantier grâce à la prise de photo via la fonction photographie de son portable. Cette efficacité s'est avérée précieuse car les comptes rendus de chantier, même si le paysagiste les rédige rapidement, n'arrivent dans les mains des ouvriers au mieux que trois ou quatre jours après la réunion de chantier.





DESCRIPTION DU PROJET



Le carrefour, la chicane et la signalétique

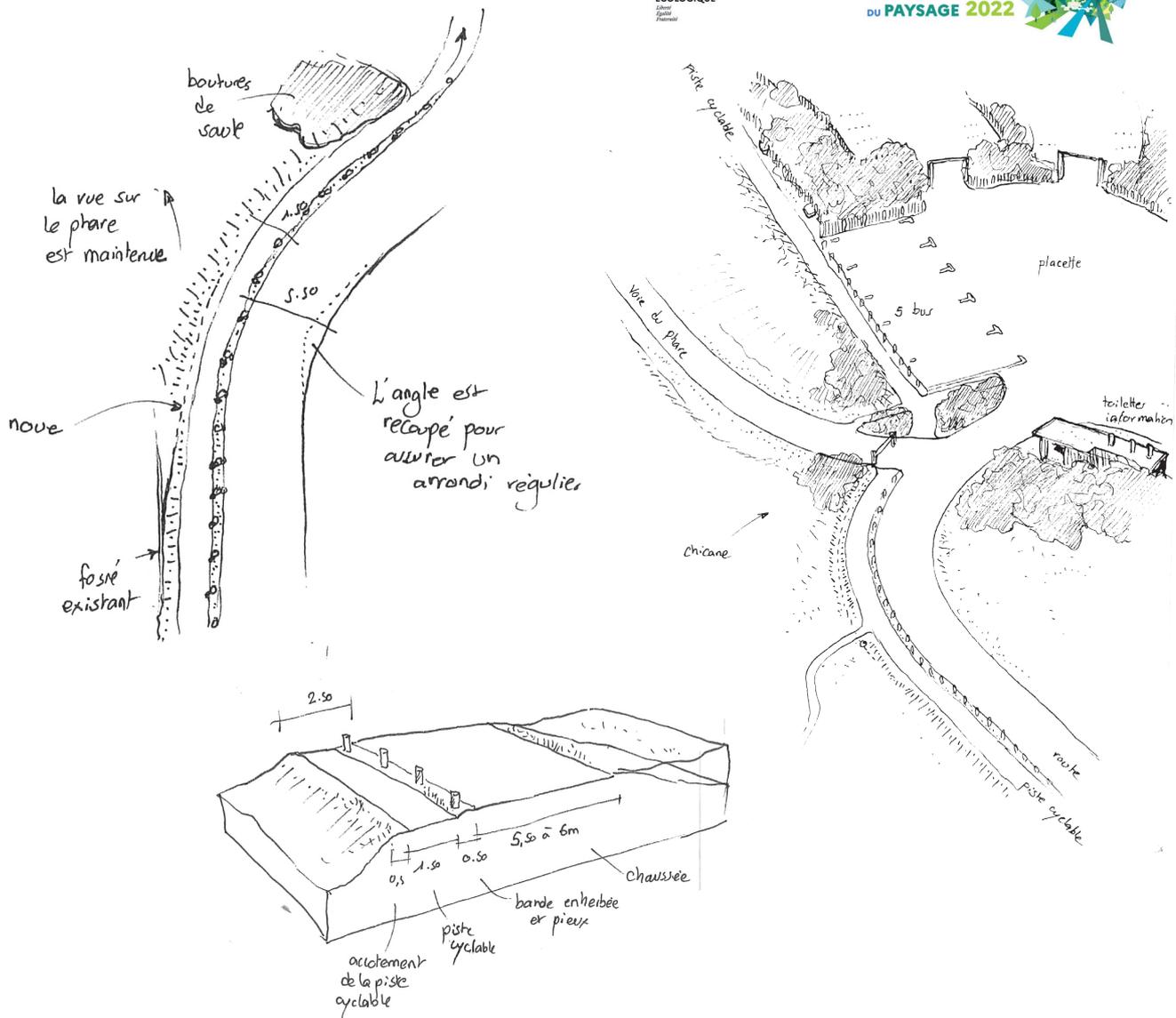
Le travail commence dès la route d'accès avec la pose d'une signalétique spécifique et illustrée. Dans la continuité cycliste aménagée par le Conseil départemental des Côtes d'Armor, la création de la piste cyclable bien distincte de la route permet la mise en place d'une liaison douce jusqu'au stationnement. L'un des enjeux importants était de couper l'axe de circulation direct vers le phare en créant une chicane qui amène naturellement les automobilistes vers le stationnement en rendant secondaire la route du phare, qui va être réduite en largeur et modifiée en aspect, en cassant du bitume. Un an après les travaux, on a déjà complètement oublié que la route allait tout droit. Ce traitement n'entraîne aucune frustration de ne pouvoir aller jusqu'au bout en voiture. Elle minimise les incivilités et évite la pose de panneaux d'interdiction.



Le stationnement de la Teignouse

Ce stationnement se niche dans un creux, ce qui le rend très peu visible depuis le sentier littoral et les sentiers du site. La composition et la taille du stationnement sont modifiées. L'objectif est d'agrandir le stationnement de la Teignouse pour obtenir au final, après suppression du par-king du phare, une capacité maximale en été de 233 places pour véhicules individuels, 8 places camping-cars et 5 places pour les bus. 80 places sont ainsi retirées par rapport aux deux stationnements initiaux mais le site était dans l'incapacité d'en recevoir plus. Les lignes de stationnement sont décalées pour reprendre la direction générale des filons de dolérites et s'inscrire avec plus d'harmonie dans la structure naturelle du relief. Cette structure du paysage peu visible donne un sens au projet. La nouvelle orientation des travées rend les voitures plus discrètes depuis le haut du phare. Le mobilier utilisé pour séparer les lignes de stationnement et laisser la végétation gagner naturellement reste simple et sobre : quelques pieux, des ganivelles, des fossés de réception des eaux. Le sol des places de stationnement reste naturel et filtrant.

Les encoches de végétation limitées par les ganivelles basses orientent le stationnement des voitures sans avoir à marquer les places au sol. Des toilettes sèches sont mises en place à l'entrée et à la sortie piétonne du stationnement. Un petit abri pour les personnes en charge de la gestion du stationnement est en cours de conception. Les poubelles sont supprimées. Cette absence, qui matérialise le principe de quitter un site naturel en emportant ses déchets, n'entraîne pas plus de déchets sauvages malgré une fréquentation de près d'un million de visiteurs par an. La signalétique routière est minimisée en posant le strict nombre de panneaux nécessaire et en utilisant les panneaux routiers de petite taille. Le stationnement reste communal. Il est payant. Pendant la durée des travaux, le projet s'adapte : des sentiers sauvages sont apparus et plutôt que d'essayer de les interdire par principe, ils sont pour certains entérinés et confortés avec des emmarchements en pierres sèches. Les terres et déblais sont soigneusement mis de côté pour éviter tout apport de remblais extérieurs sur l'ensemble du projet. Cet objectif permet d'inscrire ce projet dans une démarche écologique vertueuse où l'on minimise la dépense carbone et où l'on préserve la biodiversité locale sans effectuer de plantation ni d'apport de terre végétale extérieure qui amène avec elle son cortège de graines et de micro-organismes exogènes.

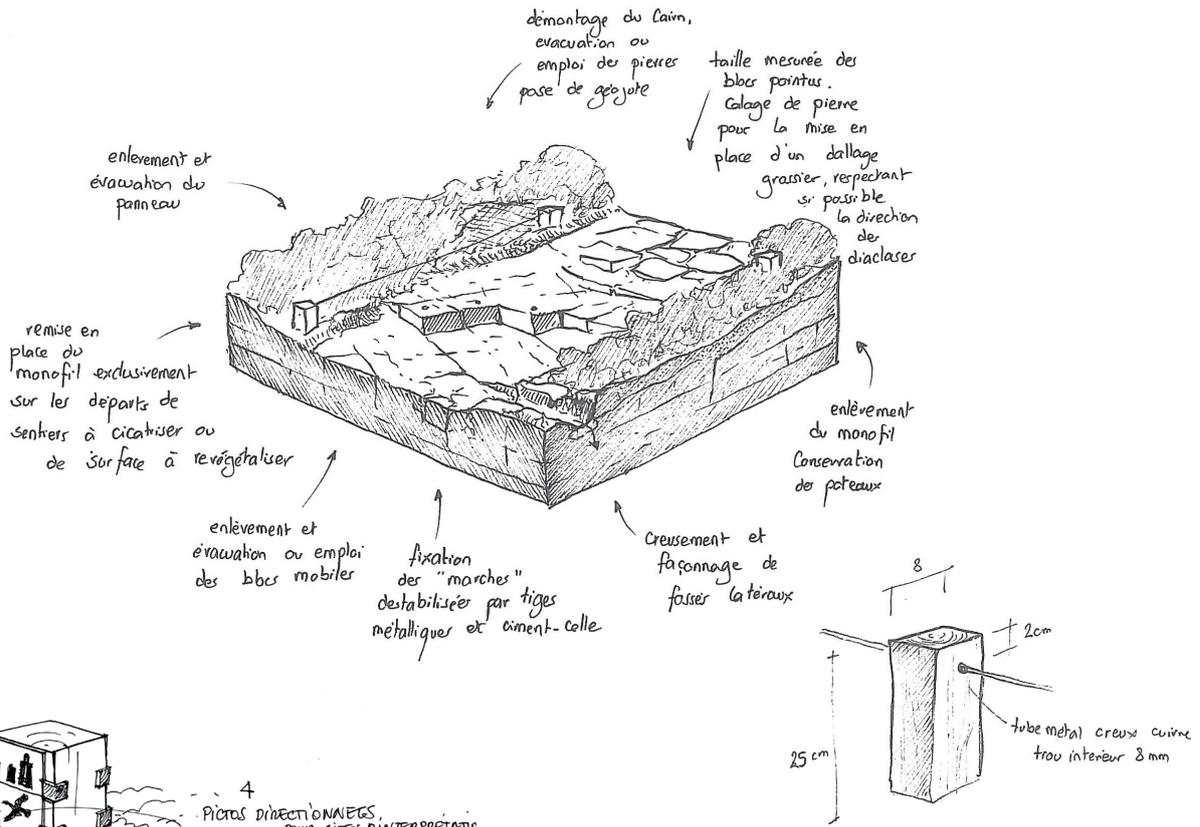


La nouvelle entrée de site

L'ancien cheminement piéton, raide et direct, rejoignait très vite la route du phare et le stationnement. Il n'offrait pas de réelle mise en scène du paysage. Il est supprimé. En explorant le site, nous avons trouvé à quelques dizaines de mètres du stationnement, un petit sentier dans la lande offrant un spectacle et une approche magnifique, celui du phare posé sur la lande à bruyère. Partager avec tous les visiteurs cette découverte et ce parcours devenait une évidence. Au départ de la nouvelle entrée de site, une placette piétonne est organisée avec les stationnements des vélos et des motos. La piste cyclable la rejoint, évitant aux cyclistes et aux promeneurs de traverser le parking. Barrant l'entrée du sentier, une petite chicane en bois indique que le site n'est accessible qu'à pied et que les vélos doivent rester sur le stationnement. A partir du parking, tout le monde circule à pied. À cet endroit est mis en place un panneau d'accueil du site représentant une vue d'en-ensemble, qui permet au visiteur d'apprécier le potentiel de visite. Cette perspective générale de la pointe, dessinée par le paysagiste, donne les clés de la découverte avec le tracé des sentiers. Les autres panneaux d'information sont supprimés.



Sentier projet



Les sentiers dans la lande

Le réseau de petits sentiers de lande est simplifié. Les sentiers abandonnés, notamment ceux, jugés dangereux, qui passent trop près du bord de falaise, sont colmatés par de petits remblais de terre et des branchages d'ajonc. Leur départ est barré par des portions de monofil. Les sentiers maintenus sont rendus plus confortables et des « revers d'eau » sont creusés pour évacuer l'eau de ruissellement. Des espaces de lande sont par ailleurs reconquis sur les surfaces ouvertes par la pose de monofil qui permet de les soustraire au piétinement. Il est remarquable de constater qu'un simple fil tendu à 30cm de hauteur, facilement franchissable par tout un chacun est très largement respecté et constitue une forme de « code » intégré par la plupart des visiteurs. Ces lieux montrent bien qu'il est possible de rendre compatible la fréquentation du public, quand elle est réfléchie, avec la préservation des milieux naturels. De vieilles marches en bois sont remplacées par des pierres locales. Quelques passages du sentier ayant subi des déchaussements nécessitent la mise en place d'un dallage grossier en grès. Cette pose de dalles de pierre se fait en montage à sec et vient s'adapter aux affleurements naturels, comme si elle en était le prolongement géologique. Pour donner à la pointe un caractère plus précieux que les autres secteurs du grand Site, les balises qui permettent de s'orienter ont été travaillées avec des encoches métalliques qui rappellent la physionomie du phare. Dans la lande, les éléments jugés patrimoniaux comme les fondations de l'ancien sémaphore sont conservés et mis en valeur. Un gros travail de nettoyage est réalisé en prenant grand soin de la végétation grâce à l'utilisation de petits engins. Les pistes d'accès sont précisément localisées. Un ancien garage perdu dans la lande est démolì, tout comme les poteaux servant à fixer des longues vues payantes, installés là sans autorisation par des opérateurs peu scrupuleux. Le projet a consisté à enlever nombre de ces objets. Les produits inertes de ces petites démolitions servent aux fondations de l'extension du stationnement. C'est, dans l'ensemble, un projet qui agit plus par soustraction que par addition. Cette facette du projet est par essence peu visible mais elle est néanmoins fondamentale.



La renaturation de l'ancien stationnement au pied du phare

La décision de supprimer le stationnement situé au pied du phare est l'une des clefs du projet. Le premier travail consiste à démolir, déposer et évacuer des objets tels que les panneaux routiers et d'information, les blocs de pierre, les bancs, les grillages et les cabanons de jardin. Quelques massifs de saules et les deux arbres de l'ancien jardin du phare sont coupés et dessouchés pour donner à voir le phare depuis les sentiers.

La deuxième étape concerne la démolition de la chaussée bitumée et des petites dalles en béton éparpillées autour des bâtiments. Le bitume est découpé à la disqueuse pour conserver des cheminements réguliers. Leur tracé géométrique vient souligner la composition symétrique et le parterre du phare. Comme dans les compositions classiques, l'axe principal redevient l'accès principal du phare. Le sol sous le bitume est assez meuble. Même s'il a perdu toute vie biologique, sa structure est favorable à l'implantation de la lande. Quelques gros blocs de granit taillé sont retrouvés : ils proviennent de l'ancien phare dynamité par les Allemands en 1944. Ces pierres sont transportées sur un dépôt communal et pourront revenir sur le site après les travaux. Les toilettes enterrées situées au milieu de ce stationnement sont supprimées au profit de toilettes sèches sur le stationnement de la Teignouse, situé à l'entrée du site.

La troisième étape consiste à casser la platitude de l'ancien stationnement par un modelage des terres. Ce travail du relief est toujours un enjeu important des projets de paysage. Le nouveau modelé reprend les orientations des rides et des dépressions liées à la géologie particulière du cap. Elle permet depuis le chemin d'accès au phare de découvrir une vue sur la mer. Ce nouveau relief inscrit dans la longue histoire géologique est travaillé en déblais - remblais et utilise les produits inertes issus de ces démolitions. Les éléments non inertes sont évacués en décharge. Le stationnement technique servant occasionnellement aux services des phares et balises et aux saisonniers est réduit au minimum et placé en contrebas du phare. La dernière étape consiste à faire revenir naturellement la lande sans plantation, ni engrais ni arrosage. Aucun semis herbacé n'est effectué afin d'éviter toute pollution génétique des végétaux. La terre de surface issue des déblais de l'extension du stationnement de la Teignouse est émietlée en surface dans les creux. Elle est épandue pour enrichir le sol et surtout pour permettre que s'exprime la banque de graines contenue dans la terre. Dans les parties plus élevées, dans la continuité des formations végétales alentour, un broyat de lande à bruyère est épandu. Ainsi, pour accompagner le nouveau relief, deux types de végétation sont initiés.



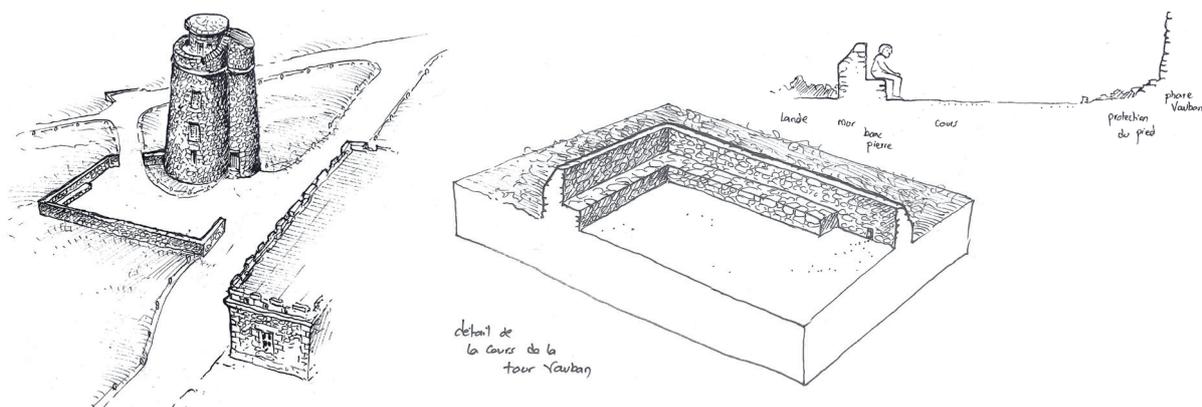
L'ancienne route du phare et l'ancien sentier

La largeur de la route bitumée du phare est réduite de moitié à 3,5m seulement. Ce calibrage plus modeste modifie la perception du paysage. L'ancienne route devient ainsi à la fois un cheminement piéton et une piste technique, fermée par une barrière en bois et interdite à tous véhicules hors services et sécurité. La mise en place de la chicane rend discret et peu visible le départ de ce chemin. L'ancien accès piéton au phare est supprimé : les marches en bois et les rambardes de l'accès piéton sont démontées, les blocs de rochers évacués. Le passage est bloqué par une ganivelle et bouché par des plantations et un remblai de terre. Pour le masquer, la toiture d'un petit bâtiment en béton est recouverte de mottes de végétation. Ces blockhaus, cachés sous la lande et peu visités, sont devenus des gîtes pour les chauves-souris et conservés comme tels.



Le pied de la tour Vauban et l'enclos de pierre

La tour Vauban est le deuxième phare : Fréhel II. Il fait l'objet d'une restauration qui permet de consolider les murs. Le grillage qui l'entourait pour mettre les visiteurs à distance d'éventuelles chutes de pierre est enlevé. Accolé au monument, un muret est construit pour délimiter une petite cour reprenant le dessin d'un enclos ayant existé au pied du bâtiment d'après les vieux plans. Le mur de 1,30m de hauteur reprend le profil de murs traditionnels avec un biais vers l'extérieur. A l'intérieur, un muret-banc de 45cm de hauteur vient s'appuyer au mur de clôture. Il permet aux groupes de se retrouver et aux promeneurs de s'asseoir à l'abri du vent. Cet ajout discret à la construction est proposé pour anticiper la demande de banc sur le site et évite ainsi la mise en place d'objets urbains, tout en tirant parti du patrimoine existant. Au pied de la tour, l'affleurement rocheux et sa végétation sont protégés lors du chantier.



Les cheminements de la pointe et le garage

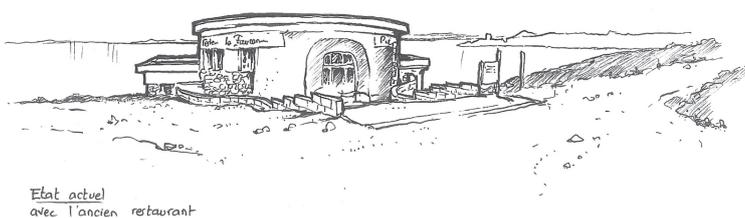
Le tracé large et raide du chemin se dirigeant vers la pointe est rendu plus étroit et plus souple par une protection de la lande en bord de chemin. Le sol en bitume est conservé. Des lignes de pavés de grès sont mises en place latéralement sur certains linéaires pour limiter l'érosion et bien marquer le cheminement principal. Pour limiter l'érosion par le piétinement et favoriser la lande, des exclos aux formes profilées sont mis en place, bordés par les monofils. Leur dessin est issu à la fois du repérage des petits massifs résiduels de lande et du parcours spontané des visiteurs, qu'il est intéressant de ne pas contrarier afin d'obtenir des résultats. Quelques passages du cheminement, érodés et humides, sont dallés. Les nombreux cairns présents aux abords du chemin sont démontés et les pierres récupérées pour être utilisées dans les emmarchements et dallages des sentiers. Pour éviter une arrivée trop brusque sur la corne de brume et un passage du chemin décaissé dans la roche qui nous éloigne des vues sur la mer, l'ancien cheminement est abandonné, comblé et cicatrisé, en repositionnant des pierres pour recomposer les strates naturelles de la roche.



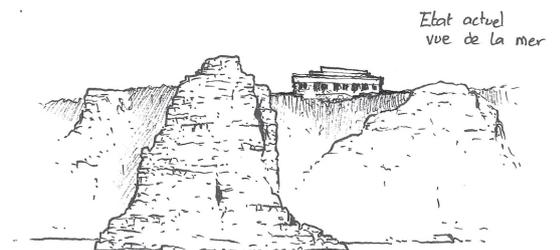
L'ancien restaurant et les terrasses

Les rochers de la Fauconnière, inaccessibles et protégés des prédateurs terrestres, sont un lieu privilégié de nidification pour de très nombreux oiseaux.

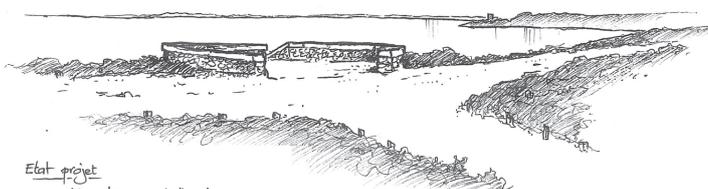
Avant la démolition du restaurant, l'observation de ce grand site ornithologique et géologique s'effectuait soit de côté, sur des vires délicates pour les groupes, soit dans le restaurant de la Fauconnière lui-même. Ainsi, l'un des plus beaux points de vue sur les falaises du cap Fréhel était en quelque sorte privatif par un établissement commercial. Cette construction blanche, qui n'était pas sans un certain intérêt architectural, pesait lourd sur le site, notamment depuis la mer. Elle empêchait de découvrir dans un premier regard l'extraordinaire rocher de la Fauconnière et au loin, la silhouette de Fort Lalatte. Comme l'énonce le troisième principe du Schéma d'Intentions Paysagères, « redonner un sens au phare », l'enjeu est ne plus perturber le dialogue entre le phare et la mer par une construction assez lourde, obturant la ligne d'horizon, les stationnements des voitures du personnel, les panneaux publicitaires et es enseignes associés. Rencontrant des problèmes très délicats d'assainissement lors de sa mise en vente, le restaurant est opportunément racheté par le Conservatoire du littoral. Le restaurant avait pour les habitants et habitués du site une valeur d'attachement qui a été prise en compte dans le projet par des échanges, une concertation permanente avec la commune et une médiation pendant le chantier. Pour en garder la mémoire et faire profiter le site de terrasses sécurisées notamment pour les groupes scolaires, Il est finalement proposé de ne démolir que la partie supérieure du bâtiment et en conserver la base en pierre, avec deux plateformes et l'escalier central. Des simulations dessinées, notamment la vue depuis la mer, ont aidé à la prise de décision. Lors du chantier de déconstruction, des panneaux illustrés posés sur les grilles de protection ont permis de bien communiquer sur le projet en cours. La maîtrise d'œuvre de la déconstruction est confiée à des architectes. Un nivellement fin des abords des terrasses reprend finement le terrassement issu de la démolition partielle de l'ancien restaurant. Le sentier passant sous les terrasses est fermé pour des raisons de sécurité. L'ancien stationnement des employés est mis en défense et renaturé en lande. Le sentier d'accès à la grande terrasse du bas est traité avec sobriété en un dallage de pierres locales assemblées sans mortier, selon la technique de la pierre sèche. Ce traitement du sol permet d'éviter l'érosion et de rendre le cheminement accessible et confortable tout en évitant la lourdeur des platelages en bois ou en métal, matériaux sans relation avec les lieux.



Etat actuel
avec l'ancien restaurant



Etat actuel
vue de la mer



Etat projet
après démolition partielle de
l'ancien restaurant, création des
terrasses - belvédères et cristallisation
de la végétation.
La ligne d'horizon est libérée



Etat projet
vue de la mer



sculptures bois intérieur du phare

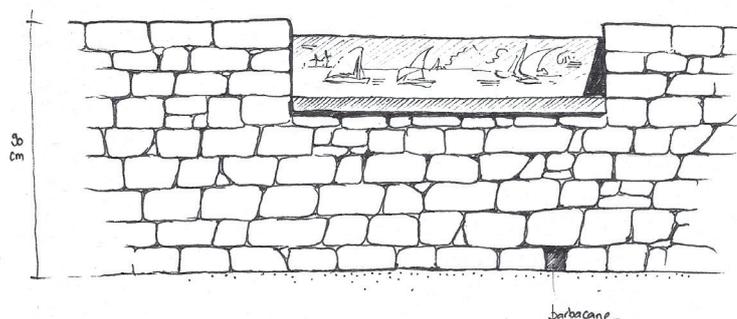
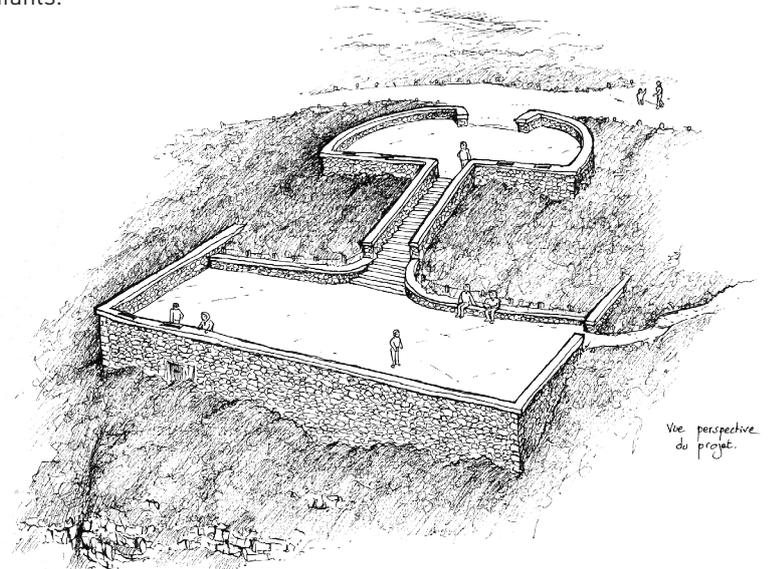
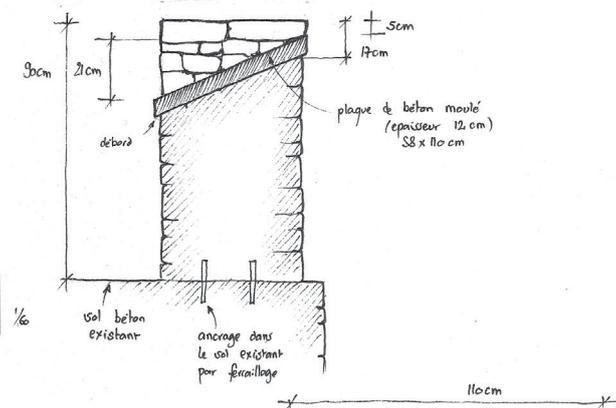


sculptures béton sur garde-corps



Les moules d'interprétation et les terrasses

Dans un grand site naturel comme le cap Fréhel où l'esprit et le corps peuvent s'évader sans n'avoir rien à lire, le schéma d'interprétation privilégie le dessin par rapport au texte. Avec Franck Watel, scénographe de l'équipe, un support d'interprétation est imaginé en se rapprochant de l'esprit des dessins et de la technique artistique des bas-reliefs de l'ébéniste Rafig Tullou et du mouvement Ar Seiz Breur, développés sur les boiseries de la salle d'honneur du phare à l'intérieur du phare. Ce système du bas-relief permet au mobilier d'interprétation extérieur d'être accessible aux personnes mal voyantes. Le matériau, un béton teinté rose à texture fine, se rapproche le plus possible du grès de Fréhel qui n'autorisait pas une sculpture assez détaillée. Les murs garde-corps en grès des terrasses sont échantrés pour recevoir ces sculptures en bas-relief. Ce travail est le fruit d'une collaboration étroite avec Pascal Miallié, artiste sculpteur qui après un modelage en argile et un contre moule en plâtre, a coulé les plaques ornées de béton. Ces bas-reliefs sont repris également dans les garde-corps en pierre de la terrasse de la corne de brume. La répartition des thèmes reprend l'énoncé du quatrième principe qui oriente la corne de brume vers la mer et les bateaux et le belvédère de la fauconnière vers les oiseaux. Sur les terrasses sont représentées les silhouettes des principaux oiseaux observables, la répartition par étage et la disposition des nids. Les falaises constituent un milieu très favorable aux oiseaux marins. La découverte de ces sites de nidification depuis les terrasses de la Fauconnière est spectaculaire. Rares sont les sites accessibles qui offrent de telles conditions d'observation ornithologique. Les ornithologues du Grand Site repèrent avec précision l'emplacement de chaque nid, le cartographient et en suivent l'évolution. Certaines espèces comme le Guillemot sont l'une des principales richesses ornithologiques du cap Fréhel, qui accueille près de 90 % de la population présente sur les côtes françaises. De nombreuses visites en groupe sont organisées pour observer les oiseaux, notamment avec les enfants.





La corne de brume

Comme une figure de proue, la corne de brume se dresse à la place du premier phare, la tour des Malouins, bâti dès 1650, à l'initiative des marins de Saint-Malo. Elle constitue le but ultime de la promenade. Les pêcheurs viennent y observer l'état de la mer. Aujourd'hui, la corne est muette. Elle émettait un son très grave pour alerter les marins perdus dans la brume. Elle reste utilisée comme amers par les navigateurs. Avant l'aménagement, c'était un site relativement dangereux avec une grille défensive pour empêcher les promeneurs d'accéder à l'angle de la terrasse. L'absence d'obstacle incitait quelques imprudents à s'avancer sur les dalles du bout de la pointe. Le projet a consisté à rehausser le mur de soutènement pour créer un muret garde corps. Cette maçonnerie a permis de supprimer les grilles et de conserver la sobriété des lieux, en évitant la présence d'autres matériaux comme le bois ou le métal. Le sol de la terrasse avec ses dalles de pierre et de béton, malgré ses dénivelés est conservé. Les trous sont comblés avec un ciment à gros granulats. Il raconte l'histoire des différents édifices qui se sont succédé. On peut aujourd'hui s'approcher en sécurité au plus près du vide. Incrustés dans le muret comme ceux de la fauconnière, plusieurs bas-reliefs en béton coloré évoquent le monde des bateaux, de la pêche, de la sortie en mer et de la course au large.

