Un cas de protection de l'environnement par les ingénieurs des Travaux publics à l'île de Bréhat au début du XX^{e} siècle

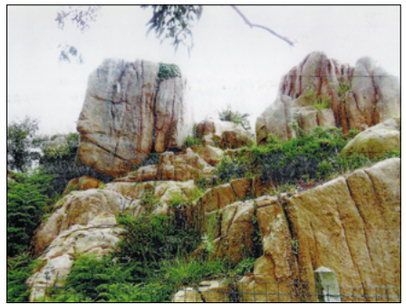
Louis CHAURIS

Quand les ingénieurs des Travaux publics s'accordent avec les Sociétés de protection de la Nature : le cas exemplaire de Bréhat.

En Bretagne, les Travaux publics ont entraîné, surtout au XIX^{e} siècle et encore au début du XX^{e} siècle, d'importantes extractions de pierres sur le littoral où la roche, débarrassée par la mer de son manteau d'altérites est directement exploitable et, par surcroît, facilement transportable par voie d'eau. Que l'on songe à l'archipel de l'Île Grande, aux rivages de l'Aber-Ildut et de la baie de Morlaix, à la côte de Batz-sur-Mer et à bien d'autres sites encore. À l'intérieur des terres également, les boules granitiques du Huelgoat dégagées de leur arène sont dépecées, les escarpements du Mont-Dol grignotés… Face à ces attaques environnementales prolongées, des réactions vont se manifester : sur le littoral, lors de la construction du viaduc de Morlaix, les riverains s'inquiètent de l'enlèvement des rochers compromettant la récolte du goémon ; au Huelgoat, lors de l'exécution du canal de Nantes à Brest, les habitants crient qu'on leur laisse leurs rochers ; ultérieurement, les « touristes » vont s'émouvoir à leur tour face à ces « massacres environnementaux ».

Qu'en était-il à Bréhat ? L'île et ses abords sont essentiellement constitués par une granodiorite à hornblende riche en petites enclaves sombres, recoupée en plusieurs points par des granites rougeâtres à grain fin, tous affectés par un système de diaclases facilitant l'abattage. Tant sur le littoral et les îlots qui le frangent qu'à l'intérieur de l'île, les pointements rocheux (« monadnocks » des géographes) étaient dépecés : la « Chaise de Renan » est une ancienne carrière… En un mot, le « Jardin d'écueils » était peu à peu éventré et défiguré.

Quelques exemples paimpolais d'emploi, parmi d'autres, des granites bréhatins suggèrent l'ampleur des demandes. Dans le devis du 10 septembre 1835, relatif à la construction d'une jetée dans la baie de Paimpol, il est précisé que « les moellons de forte dimension employés pour les parements et le pavage seront tirés des îles de Bréhat ou de Saint-Modé [île voisine] et îlots environnants ». Le devis des « projets d'amélioration », en date du 12 janvier 1842, indique que les moellons bruts proviendront de l'île de Bréhat. Dans le devis du 22 février 1869, relatif à la construction de quais, l'entrepreneur sera admis à s'approvisionner en moellons bruts à l'île de Bréhat. Pour le projet du bassin à flot, le devis, en date du 16 février 1880, donne la liste des carrières ouvertes ou à ouvrir à Bréhat pour l'obtention de moellons : Roc'h ar Feunteun, Crec'h Gouen, Roc'h Pen ar Ouan, Roc'h Gouenanic.



Piton de granite rouge partiellement exploité, aux approches du Guerzido.

Aux approches du phare du Paon, débitage du granite à la barre à mine.

Ces indications topographiques révèlent sans ambiguïté que ce sont les reliefs où la pierre affleure (Roc'h, Crec'h) qui sont concernés. Et c'est justement ce choix qui va soulever le problème que nous allons à présent exposer, en se basant sur le rapport de l'ingénieur ordinaire en date du 27 mars 1901. L'entrepreneur – le sieur Jaffrey – chargé des travaux d'extension du port de Paimpol, fait savoir que « les carrières qu'il a été autorisé à ouvrir dans l'île par arrêté du 5 juin 1900, sont sur le point d'être épuisées » ; aussi demande-t-il l'autorisation d'en ouvrir de nouvelles sur des parcelles voisines de celles exploitées jusqu'alors. Dans sa réponse, l'ingénieur fait observer que les carrières en question sont « loin d'être épuisées » et pourront « donner encore longtemps des matériaux de qualité satisfaisante aux conditions du devis ». En fait, comme le constate l'ingénieur, l'entrepreneur s'est « borné jusqu'à présent à extraire dans les parties rocheuses émergeant ou à fleur de sol, c'est-à-dire dont l'exploitation n'exigeait pas de déblais ». Or, en profondeur, la pierre sera encore de meilleure qualité. Par ailleurs, dans les parcelles occupées affleurent « de grandes surfaces » où l'exploitation n'a pas encore été amorcée. Il apparaît clairement que l'entrepreneur voudrait « simplement réduire au minimum ses frais d'extraction », en évitant, « tout découvert, et dans ce but, changer l'emplacement de ses carrières aussitôt que les parties supérieures de la roche auraient été enlevées ». Et l'ingénieur de déclarer qu'« on ne saurait admettre cette prétention dont le résultat serait de faire disparaître des divers points de l'île les roches émergeant du sol, les seules susceptibles de présenter un aspect pittoresque ». C'est précisément ce qui a motivé les craintes et les protestations de la municipalité et de la population de Bréhat. Dans ces conditions, l'ingénieur indique qu'il y a lieu de rejeter la demande du sieur Jaffrey.

Aujourd'hui, un tel souci environnemental de la part de l'Administration paraîtrait tout à fait « normal » ; mais voici plus d'un siècle, il semblait apparemment être assez exceptionnel : il a paru intéressant de le signaler.

En fait, l'attention portée à l'environnement, au tournant des XIX^{e}-XX^{e} siècles, se faisait de plus en plus explicite. Mieux, Monsieur Jean-Luc Le Pache, parfait connaisseur de Bréhat, vient de nous signaler que la loi de 1906 sur la protection des sites, trouve son origine dans cette île. Edmond Haraucourt, qui possédait une maison près du phare du Paon, était désolé de voir les rochers de Bréhat, et surtout autour de sa propriété, devenir des carrières. Il a poussé au vote de cette loi… appliquée pour la première fois à Bréhat même. Cette décision opportune va tout à fait dans le sens des remarques formulées par l'ingénieur des Ponts et Chaussées, quelques années seulement auparavant. ■

Cotes d'archives consultées :

Archives départementales des Côtes-d'Armor : 11 S7 (66) – 11 S 7 (94) – 11 S7 (96) – 11 S7 (97) – 80 S2 (16) – S supplément 595.

Les photographies sont de l'auteur

Louis CHAURIS est directeur de recherche au CNRS (e.r.).