

# FOCUS

# PATRIMOINES

# MARITIMES



**PAYS DE MORLAIX  
BRETAGNE**

**VILLES  
& PAYS  
D'ART &  
D'HISTOIRE**

Admirer les paysages de la baie de Morlaix, comprendre le travail des hommes, embarquer à bord d'un voilier, gravir les escaliers d'un phare, déguster les produits de la pêche...

Plus d'un tiers des communes du pays de Morlaix possèdent une façade maritime. L'intense activité liée au monde de la mer a longtemps façonné les paysages littoraux et portuaires du territoire, générant des identités et des modes de vie propres, ainsi que des patrimoines variés. Ces derniers sont constitués d'éléments remarquables comme le château du Taureau – emblème de la baie de Morlaix, les maisons d'armateurs de Roscoff, les ports de Morlaix ou de Plougasnou, le phare de l'île de Batz mais également d'éléments moins connus comme le moulin à marée d'Henvic, les cales de Locquéholé, les ex-voto de Locquirec...

Réparties de manière homogène, ces composantes contribuent à l'identité maritime ainsi qu'à l'attractivité touristique du territoire. Étudier la mer, c'est en creux, parler de l'histoire des mentalités, des croyances populaires, des savoir-faire, mais aussi de l'économie et de l'avenir.

En dépit de sa richesse, les patrimoines maritimes sont aujourd'hui menacés du fait de l'absence de reconversion de certains secteurs, de la pression foncière, d'une méconnaissance, mais également de l'absence de protection juridique (patrimoine non protégé). Souvent oubliés, car non identifiés, trop d'éléments des patrimoines maritimes du territoire risquent la destruction. Un inventaire détaillé réalisé depuis 2015 en partenariat avec la Région Bretagne et de nombreux bénévoles offre une nouvelle visibilité à ces patrimoines, étape essentielle pour leur conservation.

À travers cet opuscule, le Pays d'art et d'histoire – Pays de Morlaix vous invite à une déambulation autour des patrimoines maritimes poursuivant ainsi ses missions de transmission, de connaissance et de sensibilisation.

Un grand merci aux différents acteurs, techniciens et bénévoles, qui ont contribué à la réussite de cette action qui se poursuit dans le temps.

**Yves Moisan**

Élu Culture/Tourisme/Patrimoine – Pays de Morlaix

**Couverture**  
Le port de Roscoff, 2020  
Monteil.S

**Maquette**  
COM en Bretagne, Morlaix  
d'après DES SIGNES  
studio Muchir Desclouds 2018

## 4 PLAN DE LA FAÇADE MARITIME

## 6 INTRODUCTION

## 7 PAYSAGES MARITIMES

## 9 AU FIL DU TEMPS

## 10 TIRER PROFIT DU LITTORAL : ENTRE TERRE ET MER

## 15 « ALLER EN MER » : EMBARQUER, DÉBARQUER, METTRE PIED À TERRE...

## 22 SE REPÉRER, SE DÉFENDRE ET SE PROTÉGER

## 30 PRENDRE LE TEMPS : « DE LA GRÈVE À LA PLAGE »

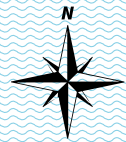
## 35 LE PATRIMOINE MARITIME, UN DOMAINE EN ÉVOLUTION ?

## 36 GLOSSAIRE

## 37 POUR ALLER PLUS LOIN...

## 38 INDEX DES COMMUNES

# PLAN DE LA FAÇADE MARITIME DU PAYS DE MORLAIX



En noir : les communes de l'inventaire du patrimoine maritime  
En bleu : les communes hors inventaire  
- - - : liaisons maritimes à l'année  
- - - : liaisons maritimes saisonnières  
- - - : limites du pays de Morlaix



# « CET ÉLÉMENT AURAIT-IL EXISTÉ SANS LA PRÉSENCE DE LA MER » ?

Les activités liées au monde de la mer ont façonné les paysages littoraux et estuariens du pays de Morlaix, générant des identités et des modes de vie propres. Le territoire est caractérisé par l'interpénétration de la terre et de la mer. Il compte cinq fleuves côtiers navigables : le Guillec, la Penzé, la Rivière de Morlaix (ou Dossen), le Dourduff et le Douron. Ces fleuves, voies de circulation maritime et nœuds d'échanges avec les réseaux routier et ferroviaire, ont une grande importance sur le territoire qui s'articule autour de la ville de Morlaix, la principale agglomération. Le développement économique de cette ville, située en fond d'estuaire, est intimement lié à son activité portuaire. Les estuaires participent autant que la façade littorale de l'aspect maritime du territoire.

Évoquer le patrimoine maritime du pays de Morlaix qui compte 125 km de littoral déployés sur 22 communes, semble une évidence. Mais qu'entend-t-on exactement, au-delà des bateaux et des phares qui répondent d'emblée à notre imaginaire ? Pour mesurer l'étendue de la définition, le Pays d'art et d'histoire a mené un inventaire en partenariat avec la Région

Bretagne. De nombreux bénévoles, membres d'associations, habitants du territoire, ont participé à cette opération. La sensibilisation et l'appropriation du patrimoine par la population d'un territoire sont en effet deux des principaux objectifs du label « Villes et Pays d'art et d'histoire ».

Ces recenseurs ont engagé leur travail avec pour seule ligne directrice une question : « Cet élément aurait-il existé sans la présence de la mer ? ». En réponse, un corpus non exhaustif de près de 500 éléments a été constitué. Ainsi est née une définition du patrimoine maritime, celle des habitants. Elle est riche, parfois surprenante, même pour qui arpente le littoral régulièrement.

Les pages qui suivent tentent de donner le meilleur aperçu de cette richesse et de cette complexité. Les modes de vie, les croyances, les événements, l'architecture, les activités, la mémoire, se mêlent pour raconter la relation entre l'Homme et la mer. Ils donnent corps à cette identité maritime, rêvée ou vécue, du territoire du pays de Morlaix.

## LES RECENSEURS DES PATRIMOINES MARITIMES ET ESTUARIENS

Françoise Aggoun, Marcel Autret, Chantal Bironeau-Cabioch, Pierre-Yvon Boisnard, Patrice Cadou, Jean-Pierre Cloarec, Jean-Yvon Combout, Marie-Rose Creach, Katell Creignou, Marcel Daniélou, Pierre-Yves Decosse, Olivier Doher, Paul Fichou, Annie Gallou, Katy Gomez, Dany Guillou-Beuzit, Louis Herry, Elisabeth Ilinski, Jean-François Joly, Henri Kahane, Jean-René Lamanda, Andrea Lauro, Jean-Claude Le Bihan, Julien Le Duff, Mona Le Goff, Anne Lescop, René Le Tallec, Jean-Pierre Mazé, Marcel Messenger, Paule Mével, Christian Millet, Christine Nougaret, Maryse Ollivier, Céline Perrine, Marie-Pierre Prigent, Jean-Pierre Quioc, Guy Ravasi, Jean Rolland, Michel Rolland, Eddy Roux, Claire Schenker, Anne-Marie Tristan, Eric Tristan, Marcel Troadec, Patrick Virion.

## PAYSAGES MARITIMES

La mer, nature indomptée, fut longtemps associée au désespoir et aux naufrages. Un imaginaire loin du « beau paysage » construit progressivement à l'arrivée des premiers touristes, attirés par un « désir de rivage<sup>1</sup> » et qui se maintient aujourd'hui sur l'ensemble de la façade maritime du pays de Morlaix.

La perception individuelle et collective, si évolutive, est une partie intégrante de la notion de paysage définie par la Convention Européenne du Paysage en 2000 : « une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations ».

Le paysage lui-même, dans sa matérialité, est changeant. Dans le temps court des saisons, il se métamorphose avec les marées et les variations de lumière issues de l'alternance d'averses et d'éclaircies. Dans le temps long des siècles, le trait de côte et les formes de l'habitat se modifient : passage d'une organisation de hameaux à un linéaire d'urbanisation du littoral, nouvelles architectures. Et puisque la mer est l'espace de l'aventure, le paysage s'enrichit aussi du voyage. Depuis des siècles, des espèces exotiques ont été introduites. L'artichaut et l'hortensia ont fini par devenir des symboles de la Bretagne. À partir des années 1870, les villas de bord de mer s'entourent de jardins paysagers. Cette passion pour l'exotisme se poursuit dans les années 1980 à Roscoff avec la création du Jardin botanique et sur l'île de Batz avec l'ouverture du jardin Georges Delaselle en 1988.

Dans le pays de Morlaix, on distingue deux « unités paysagères »\* littorales :

### Le « Trégor finistérien »

Le littoral revêt un relief léger traversé de petites vallées évasées. La côte est formée de pointes granitiques dans la baie de Morlaix.

À l'est vers Guimaëc, des falaises hautes prolongent cette frange côtière basse. Pins et cyprès de Lambert rapportés au 19<sup>e</sup> siècle de Californie apparaissent en bord de mer. Les versants des falaises littorales sont couverts de landes. Le bocage littoral est très ouvert et comporte d'anciens vergers cidricoles. Dans la baie de Morlaix, les concessions conchylicoles\* ont été récemment modifiées passant d'une exploitation au sol à une exploitation hors-sol sur des tables, faisant évoluer le paysage de la baie à marée basse.

### Le « Léon légumier »

Des côtes basses sableuses à l'ouest, dénommées « Côte des Sables », jusqu'au pôle urbain de Roscoff et Saint-Pol-de-Léon - l'ancienne cité épiscopale - les ondulations du relief sont douces et évasées. Le relief dunaire est assez faible (dunes de Keremma à Tréflez - Plounévez-Lochrist). Hormis les conifères servant ponctuellement de brise-vent pour protéger les habitations, les arbres sont rares. Constitué de petites parcelles qui s'étendent très près de la mer, ce paysage agricole, la Ceinture Dorée, offre un ordonnancement et des couleurs spécifiques du fait des productions de légumes primeurs. Il permet des vues lointaines, découvrant ainsi les clochers, marqueurs forts du paysage léonard. Manquant de « pittoresque » pour les voyageurs romantiques du 19<sup>e</sup> siècle, (« ennuyeux à périr » se lamentait Flaubert), ces paysages furent peu valorisés malgré une identité très marquée.

Face à l'urbanisation progressive et à la demande de nature, des paysages ont été protégés. Le littoral du pays de Morlaix compte 19 sites inscrits et classés. Cette protection révèle une nouvelle perception des paysages et achève le processus de leur patrimonialisation.

1- Alain Corbin, *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage, 1750-1840*, Flammarion, 1990



# AU FIL DU TEMPS



1. Charles de Kergariou dit "Kerga" : Le Léon légumier, 1934, fresque, Fondation Ildys - Roscoff

2. Léon légumier - Saint-Pol-de-Léon - Henvic

3. Vieux port de Roscoff

4. Dunes de Keremma Tréfléz - Plounévez-Lochrist

5. Pointe de Primel - Plougasnou

6. Pointe de Beg an Fry - Guimaëc

7. La Côte des Sables - Cléder

8. Port de Locquirec

## NÉOLITHIQUE -5000

Cairn de Barnenez à Plouezoc'h  
Dolmen de Kerangouez à Saint-Pol-de-Léon  
Allée couverte de Guinivrit à Plouescat

## ÂGE DU BRONZE -3000

Éperon barré\* - Pointe de Kerfiat à Cléder

## ÂGE DU FER -800

Éperons barrés, Pointe de  
Primel à Plougasnou et au nord de l'île Callot

Mégalithes, outils et poteries rappellent l'ancienneté de l'implantation de l'Homme près des côtes. Il enterre ses morts au cours de la période néolithique puis il se sédentarise en se protégeant sur des sites surélevés ou faciles à défendre.

## ÉPOQUE ANTIQUE

Premières traces de fortifications à Morlaix

L'emplacement de la ville en fond de ria à l'intersection de voies est stratégique.

## MOYEN ÂGE : développement du commerce maritime

6<sup>e</sup> siècle : début de l'évangélisation de la Bretagne

Du 14<sup>e</sup> au 16<sup>e</sup> siècle, nombreuses périodes de troubles : la guerre de Succession de Bretagne (1341-1364), les conflits avec les Anglais et les guerres de la Ligue (1588-1598)

1522 : pillage de Morlaix par les Anglais

Milieu du 16<sup>e</sup> siècle : construction du château du Taureau

## ÂGE D'OR\* 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> siècles

La vie littorale est rythmée par les activités économiques et les exportations depuis le port marchand de Morlaix.

Aux horizons lointains répond l'activité de proximité qui concerne alors l'essentiel des petits ports.

À la fin du 17<sup>e</sup> siècle, un système défensif de la baie de Morlaix est mis en place.

## 19<sup>e</sup> SIÈCLE

1834-1836 : phare de l'Île de Batz

1859 : phare de l'île Louët - Carantec

1863 : viviers de la pointe de Blosson - Roscoff

1864 : usine de conserverie à l'île de Sieck - Santec

1872 : Station Biologique de Roscoff

1883 : inauguration du Viaduc de la Penzé

L'arrivée du chemin de fer dans les années 1850 permet le désenclavement de la Bretagne. La seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle voit la diversification des activités économiques maritimes : pêche, recherche scientifique, début du tourisme balnéaire.

## 1939 - 1945

Seconde Guerre mondiale

Construction du Mur de l'Atlantique par les Allemands afin de prévenir un débarquement allié.

## 1972

Création de la Brittany Ferries et du port du Blosson-Roscoff

## 2012

Aménagement du port de plaisance de Roscoff

À la fin du 20<sup>e</sup> siècle, la mer redevient source de désenclavement. En 2014, le bâtiment du port de plaisance est récompensé par le Prix Architecture Bretagne (architecte Bruno Huet).





# TIRER PROFIT DU LITTORAL : ENTRE TERRE ET MER

## ACTIVITÉ DE PRODUCTION PRIMAIRE

L'exploitation des ressources marines et littorales par l'Homme est ancienne. La pêche, à pied, en bateau ou dans des pêcheries\* dites écluses à poisson, est l'une des activités primaires de cette exploitation. Les poissons et crustacés sont une manne pour les habitants. À partir du 19<sup>e</sup> siècle, les habitants du littoral récoltent des algues qu'ils font brûler dans des tranchées de pierres, appelées fours à goémon, pour en produire des pains de soude (Plouescat, Cléder, Île de Batz, île Callot, etc.). À Plounévez-Lochrist, la Société Maritime de Produits Chimiques est construite après la Première Guerre mondiale pour l'extraction de l'iode à partir des pains de soude. L'usine a fermé en 1955.

Autre richesse du littoral, la roche, granite ou schiste, est extraite depuis l'époque mégalithique dans des carrières littorales à ciel ouvert (Theven Braz à Cléder, île Callot, Locquirec, etc.). Pour mettre en culture les terres riches des estuaires et du littoral, des aménagements sont entrepris. Des digues sont construites pour former des polders\* (sur les bords de la Penzé à Plouénan). À Plounévez-Lochrist, la digue Michel est construite à partir de 1849 par l'entrepreneur de travaux publics, Camille Michel, entre le Kernic et Pont-Christ. La maison Ty Dour (maison d'eau) est bâtie au-dessus de la digue, permettant de canaliser le Rest, ruisseau se jetant dans la baie du Kernic.

**1. Mathurin Méheut :**  
*Les Goémoniers, marée basse, Roscoff, xylographie, reproduction 1944, Coll. privée.*

**2. Four à goémon du Gored - Plouescat**

**3. Viviers du Blosson - Roscoff**



## ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET DE TRANSFORMATION

La pêche devient progressivement une activité commerciale et industrielle. Avant leur commercialisation, les poissons et crustacés sont entreposés dans des viviers en pierre (Plougasnou, Roscoff, Santec, etc.). L'activité ostréicole se développe à partir de la fin du 19<sup>e</sup> siècle dans la baie de Morlaix et se poursuit aujourd'hui (le Dourduff-en-Mer, Carantec, Taulé, Plouénan, etc.). Une criée est construite au « vieux port » de Roscoff en 1988 pour faciliter la mise en marché de la pêche. Elle est déplacée en 2003 au port du Blosson. Aux 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles, il existait une conserverie de sardine sur l'île de Sieck à Santec. Ces dernières années, la transformation des produits de la pêche dans des conserveries s'est développée en particulier à Roscoff.



## L'EAU, ÉNERGIE NATURELLE INÉPUISABLE ?

La marée et le flux des rivières sont utilisés comme énergie motrice, notamment pour faire fonctionner les moulins à marées (Henvic, le Dourduff-en-Mer, etc.) ou les minoteries\* (Taulé). L'exemple du moulin à marée de Trogriffon, dont il ne reste que des vestiges, est intéressant. Daté de la deuxième moitié du 15<sup>e</sup> siècle, il dépendait de la seigneurie éponyme. Le moulin est construit à l'extrémité d'une digue artificielle séparant l'étang de la Penzé. Il servait à moudre le grain des paysans des alentours pour leur consommation personnelle. Doté d'une roue horizontale, il était alimenté par l'eau de l'étang qui se remplissait sous l'effet des marées par une vanne.



**4. Minoterie Desbordes - Taulé**

## ACTIVITÉ SCIENTIFIQUE : FOCUS SUR LA STATION BIOLOGIQUE DE ROSCOFF

Dès la fin du 19<sup>e</sup> siècle, Roscoff est choisie par Henri de Lacaze-Duthiers, éminent scientifique, professeur de zoologie à la Sorbonne pour y implanter un laboratoire : la Station Biologique. Immédiatement fréquentée par les zoologistes du monde entier qui y trouvent un site exceptionnel tant par sa biodiversité marine animale et végétale que par la qualité de son climat, la Station acquiert, grâce à la politique de développement de ses directeurs successifs, un niveau d'excellence jamais démenti. Aujourd'hui Centre de recherche et d'enseignement en biologie et écologie marine sous tutelle de la Faculté des Sciences de Sorbonne Université, de l'Institut National des sciences de l'Univers et du CNRS, elle occupe dix bâtiments édifiés entre le 16<sup>e</sup> siècle et 2012, répartis sur 16 000 m<sup>2</sup>.



**5. Moulin à marée de Trogriffon avant sa dégradation - Henvic**

**6. Station Biologique - Roscoff**





## VIVRE SUR LE LITTORAL, UN HABITAT SPÉCIFIQUE

Jusqu'au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, le littoral est synonyme de danger, d'invasions, de guerres, mais, c'est aussi un lieu d'activité pour la population littorale qui exploite ses richesses. L'habitat se développe en arrière de la côte, formant de petites agglomérations à l'origine des bourgs actuels (Plougasnou, Guimaëc, Plouescat, etc.). Dans les écarts et hameaux, on trouve des fermes dites "à cour fermée" pour se protéger du vent. Avec l'intensification de la pêche artisanale dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, les ports s'agrandissent, il faut alors loger la population qui y travaille et leurs familles (pêcheurs, ouvriers, artisans, etc.). Les habitations se multiplient en bordure des quais formant des façades portuaires caractéristiques (Locquirec,

le Dourduff-en-Mer à Plouezoc'h, etc.) à l'arrière desquelles se dessinent des ruelles bordées de petites maisons. Le plus souvent, ce sont de riches commerçants qui s'installent en front de mer dans des habitations à étage avec commerce en rez-de-chaussée. Les pêcheurs, artisans et autres travailleurs vivent dans des maisons plus modestes, aux murs chaulés et aux boiseries peintes avec les restes de peinture des bateaux. À partir de la fin du 19<sup>e</sup> siècle apparaissent, sur la côte, des villas entourées de jardins arborés, puis de véritables quartiers résidentiels, symboles du développement du tourisme et de la villégiature de bord de mer. Ces nouveaux quartiers sont soit construits en prolongement de noyaux urbains plus anciens (Carantec, Roscoff), soit créés ex nihilo (Primel-Trégastel à Plougasnou).

## FOCUS SUR LES MAISONS D'ARMATEURS ET DE CAPITAINES



1. Maison de Nicolas Moal, Capitaine au long cours - Île de Batz



2. Guérite en pierre Maison dite de Marie Stuart - Roscoff

Le commerce maritime est à son apogée entre les 16<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles en baie de Morlaix. Dans la cité portuaire de Roscoff, de nombreuses maisons sont bâties par de riches armateurs et négociants aux 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> siècles. Ces grandes habitations en pierre de taille sont identifiables par la richesse du décor des façades couronnées de lucarnes et par la présence d'une cave permettant de stocker les marchandises. Certaines maisons, situées sur la mer sont fortifiées telle la maison dite de Marie Stuart dotée d'une guérite\* en pierre pour surveiller la côte et d'embarcations pour des canons.

Autre exemple, autre lieu. Hervé Calvez, marchand et armateur, fait construire, à la fin du 17<sup>e</sup> siècle, une maison cossue dans la campagne de Plouégat-Guérand à proximité immédiate du havre de Toul an Héry à l'embouchure du Douron.

Au 19<sup>e</sup> siècle, de nombreux capitaines de la marine à voile choisissent de construire leur maison sur l'Île de Batz où ils résident. Elles sont toutes organisées sur le même modèle : façades sobrement ordonnancées, encadrements des ouvertures en pierre de taille et maçonnerie de moellon couverte d'un enduit.

## FOCUS SUR MORLAIX, UNE LONGUE TRADITION MARITIME

Implantée à la confluence du Jarlot et du Queffleuth, la ville de Morlaix doit sa fortune à sa situation en fond d'estuaire. À la faveur des marées, la rivière de Morlaix via son accès direct à la Manche lui ouvre les portes du commerce européen naissant.

Reconnu très tôt sur les routes maritimes comme port de relâche et d'approvisionnement, Morlaix devient à la fin du Moyen Âge un port de destination. La production de son riche arrière-pays est très recherchée en Europe : toiles de lin et de chanvre, cuirs, papiers, beurres...

À la fin du 15<sup>e</sup> siècle, Morlaix est le troisième port de la péninsule bretonne après Nantes et Saint-Malo. Sa richesse et sa notoriété susciteront l'attaque et le pillage de la ville par les Anglais le 4 juillet 1522.

Reconstruite, la cité sera désormais protégée par le château du Taureau défendant l'entrée de la rivière de Morlaix.

De la rencontre du Jarlot et du Queffleuth jusqu'aux écluses, les aménagements portuaires jalonnent l'histoire des siècles suivants.

Rive droite, le quai de Tréguier était construit à la fin du Moyen Âge d'un ensemble de maisons formant un passage couvert, les Lances, véritable « galerie commerciale » aujourd'hui disparue. Le manoir urbain dit « maison de Penanault » abrite un marchand spécialisé dans le négoce de vins. En aval, la rive est aménagée en chemin de halage\* en 1772.

Rive gauche, le quai de Léon, d'abord occupé par un habitat de gens de mer, est bâti à partir du 18<sup>e</sup> siècle d'une succession d'hôtels particuliers.

En aval, la construction de la Manufacture des Tabacs en 1740 exige le prolongement des quais. Les balles de feuilles de tabacs en provenance des Amériques y sont débarquées pour transformation par un millier d'ouvriers.

Au 19<sup>e</sup> siècle, avant l'arrivée du train, l'activité portuaire vit un second souffle : pour assurer une liaison plus rapide que par la voie terrestre entre Morlaix et Paris, Édouard Corbière crée en 1838 la Compagnie des paquebots à vapeur du Finistère. Chaque semaine un steamer (bateau à vapeur) lève l'ancre, chargé de légumes du Haut-Léon, de bétail à destination du Havre, le train assurant ensuite le relais du Havre vers Paris.

En 1855, pour les besoins de la compagnie, on pose des écluses afin de former un bassin à flot.

La création de la ligne ferroviaire en 1865 et la longueur du franchissement de l'estuaire vont enclencher la désaffection du transport maritime. Au 20<sup>e</sup> siècle, le trafic de fret se résume à quelques matières premières : pierres de granite, sable, bois, charbon.

En 1961, le bassin à flot est en grande partie comblé afin de créer des places de stationnement.

Morlaix est aujourd'hui un port de plaisance de plus de 230 anneaux fort apprécié des plaisanciers et des visiteurs. La requalification de la Manufacture en pôles culturel, administratif et universitaire a permis de renforcer l'attractivité de ce quartier historique.

Sur les quais, la maritimité de Morlaix se lit encore dans les activités d'accostillage\*, de construction navale, jusqu'à inspirer un renouveau du transport à la voile de matières comme le sel, le café et le chocolat.

1. Le Port de Morlaix - Vue de la Grande Place - Ozanne - Coll. Musée de Morlaix







2. Vue aérienne de Morlaix - La ville, le viaduc, le port, la rivière et la baie de Morlaix

# « ALLEN EN MER »: EMBARQUEN, DÉBARQUEN, METTRE PIED À TERRE

## CONSTRUCTION NAVALE ET BATEAUX

Depuis longtemps, les marins naviguent dans la baie et les charpentiers de marine leur construisent des bateaux. La *Marie-Cordelière* conçue en 1498 près du Dourduff-en-Mer à la demande d'Anne de Bretagne en est un exemple majeur. À Roscoff, l'activité du chantier naval de Kerenfors démarre au début du 17<sup>e</sup> siècle pour s'achever en 1930, c'est l'un des chantiers les plus anciens du territoire.

À la Révolution, menuisiers, charpentiers et autres artisans, sans commande de la part du clergé ou de la noblesse, continuent de travailler le bois en construisant des bateaux. C'est le cas de la famille Sibiril, qui commence à fabriquer de petits canots, à l'abri d'une cabane ou de vieux murs près des côtes. Ils deviennent des constructeurs réputés dans la baie. Jean Pauvy, installé au Clouet à Carantec en 1895, construit le grand *Reder Mor\** dont une réplique construite en 1992 est visible à Morlaix. Ce bateau de pêche est encore aujourd'hui dans les mémoires pour avoir battu les bisquines de Cancale en régate à Saint-Malo en 1907. Pauvy produit des cotres dits "de Carantec" comme le *Jouet des Flots* pour le pêcheur François-Marie Simon.

L'avènement du tourisme apporte aux constructeurs de nouvelles idées et les chantiers se multiplient à Carantec, Morlaix, Plougasnou ou Plouescat. Charles Cazenave installé à Carantec, au futur chantier Sibiril, construit en 1922 le premier *Cormoran*, un bateau utilisé uniquement pour régater. La réputation des constructeurs de Carantec attire de très nombreuses commandes de France et d'Europe.

Après la Seconde Guerre mondiale, sortent des chantiers de grands yachts, des bateaux de travail, des unités pour la Marine nationale, des bateaux pour la petite plaisance. En 1961, le chantier Jézéquel à Carantec construit le voilier de plaisance *l'Anaick II*, classé « Bateau d'Intérêt Patrimonial » en 2012 dont le port d'attache est Morlaix. Plus récemment, le chantier Ernest Sibiril se spécialise dans la construction de bateaux de servitude, des vedettes de tous types, canots de sauvetage ou vedettes de transport de passagers. Dans le port de l'Île de Batz, la *Santez-Anna* une vedette de passage créée dans le chantier Sibiril en 1964 est amarrée. Sibiril Technologie perdure aujourd'hui et les *Cormorans* en bois construits au chantier Jézéquel ne restent pas longtemps sans acquéreur.

1. Le chantier naval "Le Clouet" - Carantec. Coll. Musée maritime de Carantec





De nombreux bateaux anciens sont encore visibles dans les ports de Morlaix, du Diben à Plougasnou, de l'île de Batz ou de Carantec. Certains navires ont rejoint des « cimetières de bateaux ». C'est le cas du *Kalinka*, bateau de pêche visible au fond de l'anse du Diben à Plougasnou. D'autres se dégradent au fil du temps, comme le *Flibustier*, dont les vestiges servent de corps-morts dans le port de l'île de Sieck. D'autres encore gisent au fond des eaux, telle l'épave de l'*Aboukir Bay* un cap-hornier reposant en baie de Morlaix après son naufrage en novembre 1893 qui fit 19 morts.

1. Réplique du Reder Mor - Morlaix



2. Cimetière de bateaux - Plougasnou



## LES PORTS

Les ports du pays de Morlaix sont liés aux richesses et ressources de la mer, mais aussi aux productions agricoles et industrielles du littoral et de l'arrière-pays. Si certains ports ont peu changé depuis leur aménagement, d'autres ont dû s'adapter aux évolutions du trafic maritime, comme l'augmentation du tonnage des bateaux, les modes de chargement, les relations avec les infrastructures pour acheminer les marchandises.... La trace de ces évolutions est encore visible dans de nombreux sites.

Le littoral est doté de très nombreux ports abritant bateaux de pêche (Le Diben à Plougasnou ou Moguériec à Sibiril), goémoniers (île de Batz, Plouescat), de plaisance, ou encore des chantiers navals (Le Diben, Morlaix et surtout Carantec).

La baie de Morlaix comporte plusieurs petits ports (Pempoul à Saint-Pol-de-Léon, Penzé à Plouénan, Le Dourduff à Plouezoc'h, Locquéholé, etc.) utilisés par les pêcheurs, les ostréiculteurs et les plaisanciers. Le port de Morlaix, accessible uniquement à pleine mer, a connu des aménagements importants, tant pour sa protection que pour son activité portuaire.

Ces ports sont également tributaires du relief d'une côte découpée, débordée très largement de plateaux rocheux soumis à des courants et des conditions climatiques parfois difficiles. La mise en place d'un balisage a donc été très tôt nécessaire. Le phare de l'île de Batz, construit dès 1834 est un phare dit de « premier ordre » (60 km de portée) ; le chenal entre l'île de Batz et Roscoff ainsi que la baie de Morlaix disposent d'un système complet de balisage et de signalétique, partiellement conçu dès le 18<sup>e</sup> siècle.

Avec la construction d'un port en eau profonde doublé d'un port de plaisance, Roscoff est aujourd'hui le plus important des ports du pays de Morlaix par la complétude de son patrimoine maritime. Il a su s'adapter à l'évolution du tonnage des navires et a vu se développer toutes les composantes d'un port appropriées aux besoins des 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> siècles, ce qui l'a amené à s'éloigner de son site d'origine.

En effet, le port médiéval de Roscoff se trouve dans l'anse du Laber. Délaissé après une attaque anglaise lors de la guerre de Cent Ans, soumis à l'envasement et de plus en plus incommode pour des bâtiments au tonnage croissant, il est réaménagé dans l'anse du Théven où se situe actuellement le « vieux port », toujours actif ; ce dernier est déjà suffisamment aménagé pour qu'y débarque en 1548, la jeune reine Marie Stuart venue rencontrer son fiancé, François II. À cette époque, Roscoff est réputé comme « l'escale la plus commode du Conquet à Saint-Malo ». Une première jetée est construite au 16<sup>e</sup> siècle et achevée en 1650 ; le quai Tristan Corbière (le « vieux quai ») avec ses batteries de canon est achevé en 1743.



3. Vieux port - Roscoff

Le commerce prospère de Roscoff repose sur l'importation des graines de lin de la région de Riga en Lettonie : ces graines ensuite semées en Bretagne donnent un lin de grande qualité pour la confection de toiles. L'exportation de la production agricole locale prend son essor à la fin du 18<sup>e</sup> siècle, renforcée par l'arrivée du chemin de fer à Roscoff en 1883. Les équipements sont complétés en 1877 par la digue de Pen-Ar-Vil pour protéger le port de la houle d'est et par la jetée du « quai Neuf » qui permet la création d'un nouveau bassin et le phare en 1915. La construction de l'estacade en 1969 facilite l'embarquement à marée basse pour l'île de Batz. Le quai aménagé en route et en parkings, qui longe le fond du port depuis les années 1970 complète enfin les équipements.

Le pourtour du port permet de lire toute son histoire : maisons d'armateurs et de négociants du 16<sup>e</sup> siècle, vestiges du système défensif composé par des batteries ou par le fort de Blosson à la fin du 17<sup>e</sup> siècle, jetées et digues,

Abri du marin ouvert en 1909 (le seul de Bretagne Nord, attestant de la place de Roscoff comme escale sur les routes maritimes), abri du canot de sauvetage construit en 1866, ancienne criée désormais occupée par le centre nautique... Les chapelles situées au pourtour du port ou à proximité de son ancien site témoignent de la dévotion des marins, tandis que leur décor, comme celui du clocher de l'église, fait une large place au patrimoine maritime (bas-reliefs présentant des bateaux ou canons de pierre pointant vers la mer...).

À la fin du 20<sup>e</sup> siècle, les contraintes du trafic maritime nécessitent un nouveau port qui se développe avec l'évolution des pratiques de pêche et l'explosion de la navigation de plaisance.



4. Port du Blosson - Roscoff

À l'est de la pointe de Blosson, où demeurent les ruines du fort construit par Vauban et les viviers à crustacés créés par un mareyeur dès 1863, est aménagé entre 1970 et 1972 un port en eau profonde recevant les ferries (navires à passagers et à marchandises) de la compagnie Brittany Ferries, à destination de l'Angleterre, de l'Irlande et de l'Espagne, et qui autorise l'accueil de grands bateaux par un accès et un chargement aisés.

La proximité des lieux de pêche dans la Manche, le déplacement et l'agrandissement de la criée en 2003 assure au port de Roscoff une place majeure dans le commerce des produits de la pêche.

L'ouverture en 2012 d'un port de plaisance en eau profonde de 625 places, accessible 24 heures sur 24, complète l'ensemble portuaire de Roscoff en diversifiant l'offre. Ainsi peut-on, tout en longeant le littoral, lire les adaptations de ce port majeur aux différentes évolutions du monde maritime.

## SOCIÉTÉ DE BIENFAISANCE : L'ABRI DU MARIN DE ROSCOFF

Jacques de Thézac, navigateur et philanthrope, fait construire à partir de 1900, sur le littoral breton et majoritairement finistérien, des locaux pour l'accueil des gens de mer afin de les éduquer et de les détourner des ravages de l'alcool. En 1909, l'Œuvre des Abris du marin se propose de construire un abri à Roscoff et souhaite acquérir pour cela un terrain de préférence à proximité du port : « Cet abri ne coûtera rien à la commune et aura la forme élégante d'un petit chalet ». Anselme Kérenfors, détenteur d'un bail sur un terrain communal pour son chantier naval, cède une largeur de 5 mètres qui, ajoutée au terrain vague contigu, permet d'avoir 8 mètres de façade sur mer. Le terrain est vendu à la condition qu'il ne serve « que pour abriter les marins, il ne pourra en aucun cas changer d'affectation ». L'Abri est inauguré et béni le dimanche 26 décembre 1909. Une plaque en marbre blanc, disparue aujourd'hui, portait l'inscription « À la mémoire d'Édouard Kernéis », fils de Mme Kernéis de Brest, qui a financé la construction de ce nouvel abri. *L'Écho du Finistère* du 1<sup>er</sup> janvier 1910 décrit les salles « ornées de cartes marines, tableaux anti-alcooliques ».



1. L'Abri du marin - Roscoff

Au rez-de-chaussée, une loge de concierge est tenue par le marin pêcheur Caignou ; dans une grande salle donnant sur le port, les pêcheurs peuvent jouer, lire, écrire et boire des décoctions sucrées de feuilles d'eucalyptus. À l'étage, les marins disposent d'une salle de lecture, d'une bibliothèque avec des journaux à disposition comme *Le Yacht*, *L'Étoile bleue* ; une pièce secondaire peut servir de chambre pour les marins de passage. Le président du comité de l'Abri du marin de Roscoff est Louis Guyader, patron du *Reder Mor*. Désaffecté, le bâtiment est vendu à un particulier dans les années 1950 et le toit est alors rehaussé. En 2014, il retrouve son crépi rose d'origine, caractéristique des Abris du marin et abrite aujourd'hui un salon de coiffure.



2. Intérieur d'un Abri du marin - L'illustration - Octobre 1910

sur l'île de Batz en présence des toponymes « Keo chouan » et « Keo ar beig » identifiant des trous à congres ou à homards associés aux noms de leurs découvreurs.

Plusieurs appellations font référence à l'histoire passée, c'est le cas de « Roc'h an Holen », la Roche au Sel à Cléder, qui se situe sur un ancien lieu gaulois de production de sel et de garum (condiment à base de poisson fermenté).

Très souvent, le nom d'un rocher ou d'un lieu provient de sa forme, c'est le cas à Saint-Samson à Plougasnou avec le « Touseg » ou le Rocher du Crapaud ou à Guimaëc avec « Beg an Fry » littéralement la Pointe du Nez.

Les rochers servent de repères en mer pour les marins qui les rebaptisent pour mieux les identifier. Cependant, le territoire des communautés maritimes ne s'arrêtant pas aux frontières paroissiales, un même rocher peut être connu sous différents noms selon l'origine des marins.

## La mer et le littoral sources de légendes

Afin de s'approprier le littoral, de créer une histoire commune et de contrer la peur des dangers de la mer, les habitants des côtes vont inventer des légendes à partir de contes ou de faits réels. Ces contes et mythes liés à la mer, nombreux sur le littoral du pays de Morlaix, sont attachés à des lieux précis. Ils font parfois référence à des créatures fantastiques comme sur la pointe de Primel à Plougasnou où l'allée couverte serait en réalité le lit d'une Marie Morgane, une fée des mers ou encore à Carantec avec la légende du cheval de Satan.

Les légendes et contes relatent aussi les exploits des saints catholiques, à une époque où la Bretagne est très christianisée : saint Primel à Plougasnou, saint Jean-Baptiste à Saint-Jean-du-Doigt, etc.

## COMPRENDRE LES GENS DE MER : UN PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL SPÉCIFIQUE

### La toponymie : mémoire collective des populations côtières

Sur le littoral, une multitude de mots bretons désignent des grèves, des rochers, des pointes, etc. Ces dénominations sont anciennes et souvent issues de traditions orales.

Certains lieux portent une appellation liée à une légende comme le rocher « Toul ar Zarpant » le Trou du Serpent sur l'île de Batz. C'est à cet endroit que saint Paul Aurélien aurait précipité le dragon qui terrorisait les habitants de l'île.

D'autres sites indiquent une activité traditionnelle liée à la mer. La pratique de la pêche à pied, par exemple, est identifiable à Cléder et



## FOCUS SUR LES ÎLES HABITÉES

### L'île de Batz

Île de taille modeste (3,5 km de long sur 1,5 km de large ; 305 ha), proche du continent, agricole et touristique à la fois, l'île de Batz a vécu de l'agriculture et de la mer jusqu'à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. On situe au sud de l'île, à Porz an Eog, anse abritée des vents d'ouest dominants, le plus ancien port de l'île où quelques maisons du 17<sup>e</sup> siècle témoignent d'un passé maritime prospère. L'île de Batz a constitué, sous l'Ancien Régime et jusqu'aux guerres napoléoniennes, un rempart naturel protégeant le port de Roscoff et le chenal, excellent mouillage pour les navires de guerre ou de commerce qui y faisaient relâche et s'y ravitaillaient. À partir du règne de Louis XIV, l'île est fortifiée selon les plans prévus par Vauban pour faire face aux attaques par mer. De ce dispositif, subsistent aujourd'hui la batterie du Kleger, située à l'est de l'île, avec son magasin à poudre, son corps de garde et sa guérite (ces deux derniers éléments sont situés dans le centre de vacances « Rêves de mer »), et à l'ouest, le parapet de la batterie de Beg Seac'h ainsi que son corps de garde qui domine l'horizon. Jugé obsolète au début du 19<sup>e</sup> siècle, ce système défensif est remplacé en 1861-1862 par deux forts dits « corps de garde crénelés » : le fort de l'ouest (propriété privée), très endommagé pendant la Seconde Guerre mondiale ; et le fort central, actuel sémaphore de l'île.

Île de marins embarqués au commerce ou dans la Marine royale, impériale puis républicaine, l'île de Batz a longtemps été célèbre pour la qualité de ses pilotes côtiers.

Dans le cimetière, de nombreuses pierres tombales témoignent de ce passé maritime vécu sur toutes les mers du globe, tandis que les maisons de capitaines, construites aux grandes heures

de la marine à voile (18 maisons recensées à ce jour), sont bien reconnaissables à leurs hauts murs de clôture.

La vocation maritime de l'île a nécessité la construction d'équipements pour faciliter la navigation : balisage, cales, phare (1834-1836), môle (1846-1854), ancien abri de sauvetage, etc. Avec le développement de la marine à vapeur, l'activité maritime de l'île, principalement à voile, décline fortement à la fin du 19<sup>e</sup> siècle pour se restreindre à une petite communauté de pêcheurs, de goémoniers et de bateliers. Les marins et leurs familles émigrent dans les grands ports français et sur la Seine où ils sont employés comme marins. L'économie se recentre sur l'agriculture et la production de légumes primeurs. Les agriculteurs tirent parti de la richesse des algues pour amender les terres et trouvent un revenu complémentaire dans la fabrication de pains de soude pour l'industrie chimique : l'association GladEnez a ainsi recensé vingt fours à goémon (trois ont été récemment restaurés).

Le 20<sup>e</sup> siècle voit aussi émerger le tourisme, qui prend son essor dans l'entre-deux guerres à la faveur des congés payés : l'île a compté jusqu'à cinq hôtels reconnaissables à leur architecture balnéaire particulière. L'arrivée de l'électricité (1938) et de l'eau courante (1972) ainsi que la construction de l'estacade à Roscoff (1969) améliorent la vie quotidienne des îliens tout en favorisant le séjour des touristes et l'installation de résidents secondaires. Si la catastrophe du naufrage du pétrolier *l'Amoco Cadiz* en 1978 a interrompu un temps cette dynamique sur la côte nord du Finistère, l'élan touristique a repris de plus belle au 21<sup>e</sup> siècle, suscitant un vif intérêt pour la préservation du patrimoine insulaire, avec le classement comme Monument historique du phare et l'ouverture en 2018 de son centre d'interprétation consacré au passé insulaire.

### L'île Callot

Juste en face de Carantec, Callot, accessible à marée basse par une chaussée ouvragée, ou par le banc de sable de la Passe aux moutons, retrouve à marée haute, son identité d'île. Longue de 2 km et seulement large de 300 m, l'île Callot comptait une centaine d'habitants en 1890.

Le passé de l'île découle de sa richesse géologique et de sa situation géographique. L'île est formée de deux îlots granitiques reliés par un cordon dunaire. Le granit de Callot, exploité intensément entre le 17<sup>e</sup> et le début du 20<sup>e</sup> siècle, dans une soixantaine de petites carrières situées sur l'estran, alimente de nombreux chantiers de construction sur le territoire dont les plus prestigieux sont le Kreisker à Saint-Pol-de-Léon, l'église Saint-Melaine à Morlaix, le château du Taureau, la Manufacture des Tabacs ou encore le viaduc de Morlaix (en partie).

Située au centre de la baie de Morlaix, l'île Callot est un site stratégique : éperon barré dès l'Âge de Fer, défense des côtes en 1692 avec la construction d'un ensemble fortifié (corps de garde, batterie et magasin à poudre) à l'extrémité nord. Aux 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles, l'agriculture, la pêche et la récolte du goémon sont les activités nourricières de la plupart des îliens.

Sur le point culminant de l'île, la chapelle Notre-Dame de Callot érigée au 6<sup>e</sup> siècle, est reconstruite au 17<sup>e</sup> siècle sous sa forme actuelle. À l'intérieur, de nombreux ex-voto\* en forme de bateaux témoignent de la dévotion des marins.

Aujourd'hui, la partie nord de l'île est une zone protégée, propriété du département du Finistère. Tandis qu'une dizaine de personnes l'habitent encore, Callot est devenue un terrain rêvé pour les randonneurs.

### L'île de Sieck

Aux embouchures du Guillec et de l'Horn, l'île de Sieck est reliée à Santec par un banc de sable qui se découvre à marée basse. Désertée au cours du 20<sup>e</sup> siècle, elle était peuplée d'une cinquantaine d'habitants à la fin du 19<sup>e</sup> siècle.

En arrivant sur l'île par l'est, une ferme du 17<sup>e</sup> siècle rappelle le passé agricole de Sieck. Aujourd'hui, quelques parcelles sont exploitées par un habitant de Santec.

À l'ouest, une anse naturelle devient un port protégé par la construction d'un môle massif en granit. La pêche à la sardine s'intensifie notamment grâce à la création en 1864 d'une conserverie, qui fait faillite en 1885. De cet établissement, il ne reste plus que la citerne permettant de récupérer les eaux de pluie, et quelques pans de mur.

La pointe ouest de l'île est fortifiée au début du 18<sup>e</sup> siècle, intégrant le projet de protection de la baie de Morlaix de Vauban et Garengneau. Ce dispositif de protection est complété pendant la Seconde Guerre mondiale. En 1943, l'île de Sieck est évacuée de ses habitants et une trentaine de soldats allemands s'y installent. Après la Libération, les Allemands ayant détruit la majeure partie des bâtiments, les îliens renoncent à retourner vivre sur l'île.

En 2015, l'île de Sieck est classée dans son ensemble et protégée au titre des sites sur proposition de la commission départementale de la nature, du paysage et des sites du Finistère.

2. L'île de Sieck



1. L'île de Batz



# SE REPERER, SE DÉFENDRE ET SE PROTÉGER

## AMERS, FEUX, SIGNALISATIONS ET SÉMAPHORES

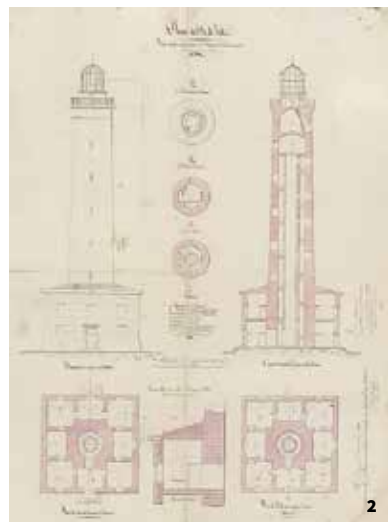
En observant le littoral du Nord-Finistère, on remarque qu'il n'y a guère d'abri sûr pour les navigateurs entre l'embouchure de l'Aber Wrach et celle du Léguer, bien que cinq fleuves côtiers s'y déversent. Les petits ports de Cléder, Moguéric, Primel, Locquirec s'assèchent rapidement à marée basse et seule la baie de Morlaix permet aux navires de relâcher en sécurité. Morlaix, ville de fond d'estuaire, doit son développement commercial aux 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> siècles, à son rôle de pôle d'échange entre l'Armor\* et l'Argoat\*. Pourtant le balisage du chenal d'accès à la ville ne démarre qu'en 1776 sous l'instigation du corsaire morlaisien Charles Cornic.

Initialement le balisage s'effectue au moyen d'amers naturels : roches remarquables, menhirs comme à Plouescat, puis construits : tours, perches, mâts, suffisants pour marquer les alignements indispensables à l'emprunt des chenaux d'accès car les roches, hauts fonds et écueils abondent. Puis, les amers deviennent des repères massifs très visibles : pyramidaux, avec contreforts, peints en blanc tel Pen al lan à Carantec. À terre les clochers, toitures de manoirs ou moulins à vent servent d'appui pour les alignements, de jour et quand la météo le permet.

En 1825, la Commission nationale des Phares lance une grande campagne d'éclairage des

côtes de France : bâti entre 1834 et 1836, le grand phare de l'Île de Batz permet l'atterrissage des navires.

Dans la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle, les chantiers se multiplient : le phare de l'île Noire à Plouezoc'h et le phare de la Lande à Carantec en 1845, l'île Louët, également située à Carantec, en 1859 (sur les plans de l'ingénieur Victor Fenoux) et le phare de Roscoff entre 1914 et 1917 (il est électrifié en 1934).



Au 20<sup>e</sup> siècle, les constructions se poursuivent : le phare de Moguéric, ouvrage métallique, né d'une collaboration entre Gustave Eiffel et Louis Sautter et peint par Georges Seurat, installé à Honfleur en 1876 est démonté en 1948 et rebâti à Sibiril en 1960 ; le feu du môle du port du Diben à Plougasnou et les trois fanaux en alignement à terre sont établis dans les années 1970.

1. Amer de Pen al lan - Carantec

2. Plan du phare de l'île de Batz, version approuvée le 10 janvier 1834 - M. Goury, ingénieur en chef. Archives départementales du Finistère (4 S 1244 1)



Aujourd'hui, alors que les phares sont automatisés, de même que les signaux sur balises ou bouées, les technologies de localisation et de navigation (GPS, AIS) rendent obsolète cet héritage technique si marqueur du paysage maritime. Les sémaphores sont placés sous la compétence de la Marine nationale pour des missions de surveillance, d'assistance à la navigation, de régulation du trafic commercial et de pêche, et de coordination du sauvetage en lien avec le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS). Le sémaphore de l'Île de Batz couvre la zone allant de Brignogan à l'ouest à Ploumanac'h à l'est. Implanté sur un des points hauts de l'île, il a été édifié au début du 20<sup>e</sup> siècle sur le réduit de 1861 puis surélevé en 1977 par une chambre de veille. Avec la fermeture récente du sémaphore du Toulanguet à Camaret, la réorganisation du réseau de surveillance s'adapte aux techniques modernes (écoute et surveillance radar 24H/24). Mais qui retrouvera trace des anciens sémaphores de Blosson à Roscoff et de Primel en Plougasnou ? Ils étaient 25 en Bretagne Nord en 1870.

## Charles CORNIC, corsaire du roy et bienfaiteur local

Né en 1731 à Morlaix, issu d'une famille d'armateurs de l'île de Bréhat, Charles Cornic embarque comme mousse sur les bateaux de son père dès son plus jeune âge.

À 20 ans, il a déjà parcouru les océans vers la Martinique, Terre Neuve et les côtes européennes. Pendant la Guerre de Sept Ans et la Guerre d'indépendance américaine, il s'illustre avec la prise de bateaux ennemis mais ne trouve pas la reconnaissance sociale attendue. Apprenti pilote, il lui faut attendre longtemps une nomination officielle. Fils de roturier, cet

« officier bleu » provoque la jalousie des officiers nobles « rouges ». Après un passage à Bordeaux, il est démissionné de la Marine royale en 1798 après avoir exprimé sa sympathie pour les idées de la Révolution française. Il se consacre alors au balisage de la baie de Morlaix (au début à ses frais) et à l'établissement de cartes marines fiables. Retiré dans son manoir de Suscinio à Ploujean, il décède à Morlaix en 1809.

## Victor FENOUX ou l'incarnation du siècle des ingénieurs

Né en 1831 à Boulogne-sur-Mer, il exerce sa vie entière dans le Finistère où il décède en 1895.

Morlaix doit sa notoriété à la masse imposante du viaduc ferroviaire qui enjambe la rivière du Dossen sur près de 300 m de long et 62 m de haut. Construit de 1863 à 1865, cet ouvrage à la fois régulier et élancé est l'œuvre de l'ingénieur Fenoux qui arrive pour sa première affectation à Morlaix après une formation brillante à l'école polytechnique.

Ses qualités professionnelles lui facilitent une ascension rapide. Ingénieur de seconde classe en 1859, puis ingénieur en chef en 1876, il devient ingénieur en chef du Finistère à partir de 1880.

Après avoir travaillé (études et travaux) sur les voies ferrées, il se consacre aux travaux maritimes. Il achève l'aménagement du bassin à flot de Morlaix, réalise le môle du port d'Arlan à Ouessant et reprend les fondations des quais du port de Brest.

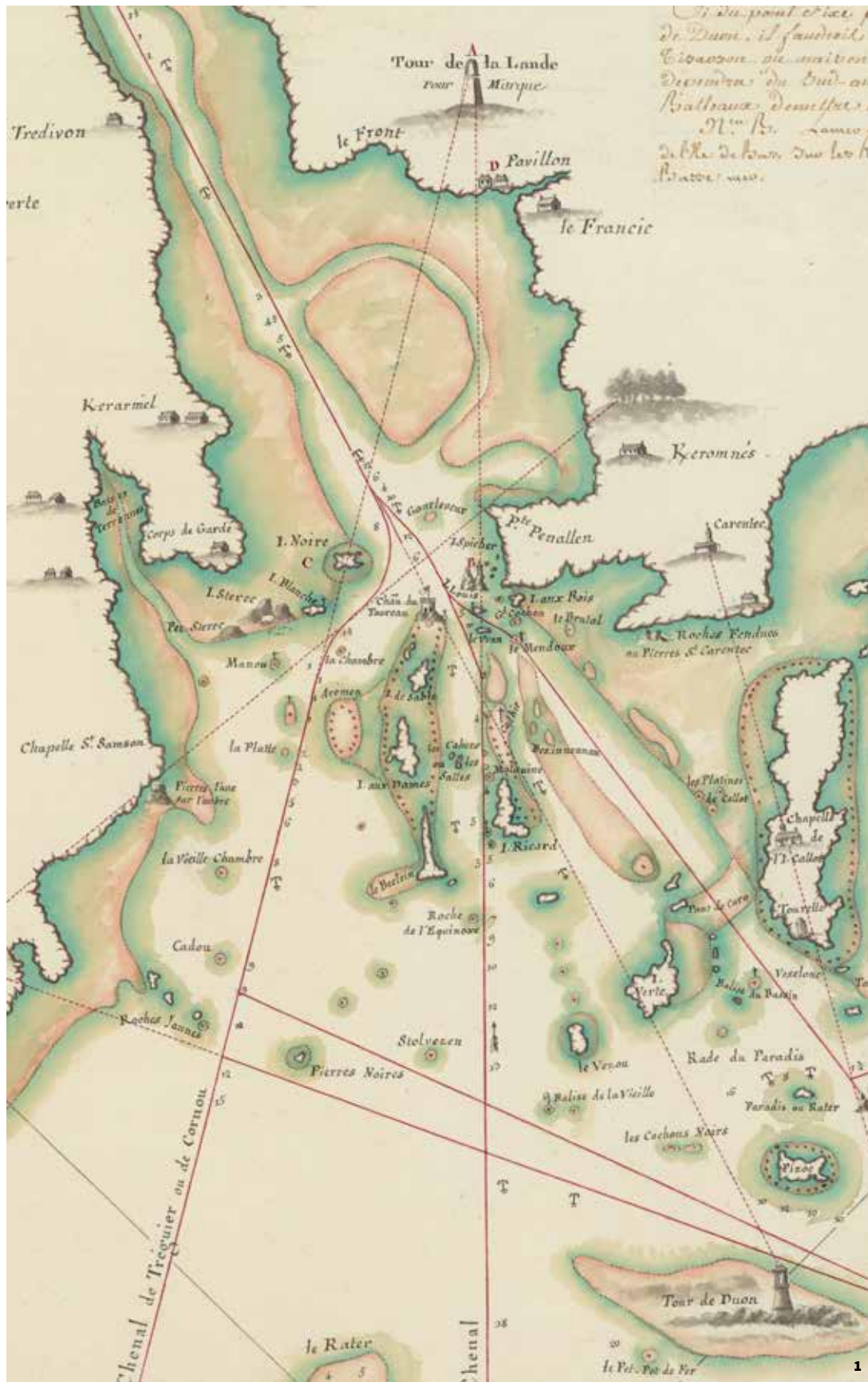
Son « grand œuvre » concerne les phares. De 1857 à 1860, il travaille sur le chantier du phare de l'île Louët à Carantec et de la maison du gardien. En 1879, il supervise la création du feu de l'île Noire à Plouezoc'h. Changeant d'affectation de Morlaix à Brest puis à Quimper, il va successivement entreprendre la construction du phare des Pierres Noires près de Molène, du Four à Porspoder, assurer la coordination du chantier d'Ar Men au large de l'île de Sein, engager l'édification du phare de La Vieille dans le raz de Sein et de la maison-phare de Tévennec.

Cet homme compétent, proche des ouvriers, encensé par ses supérieurs, habile administrateur et constructeur est aussi apprécié dans son département pour ses qualités humaines.



3. Phare de l'île Louët - Carantec





## LES FORTIFICATIONS LITTORALES DU PAYS DE MORLAIX

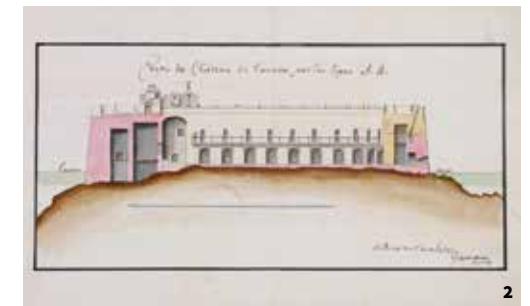
## La ville de Morlaix et le château du Taureau

Grâce à son port, l'un des plus importants de la Manche aux 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> siècles, Morlaix est une cité prospère. Trop peut-être pour les Anglais qui attaquent la ville en juillet 1522. En réaction, les bourgeois morlaisiens entreprennent la construction d'une forteresse maritime vers 1540-1550. Cette fortification est financée grâce à des privilèges fiscaux consentis sur le commerce par François I<sup>er</sup> et ses successeurs. Situé sur un îlot, le château du Taureau à Plouezoc'h tire son nom de l'appellation locale du rocher. Les vaisseaux - amis ou ennemis - sont obligés de passer sous son feu pour entrer dans la rivière de Morlaix.

## Fortifications, corps de garde et batteries de côte : la défense des côtes

Avec la montée en puissance du pouvoir royal sous Louis XIV, vient la nécessité de renforcer la défense du commerce de Morlaix. La baie de Morlaix est dotée d'un véritable système défensif à partir de la fin du 17<sup>e</sup> siècle : les forts de Blosson à Roscoff et du Taureau, les batteries de canons des îles de Sieck à Santec, Batz, Sainte-Anne à Saint-Pol-de-Léon, Callot à Carantec, des pointes de Perrohen-Barnénez à Plouezoc'h, Saint-Samson et Primel à Plougasnou doivent permettre d'éviter un débarquement de la Royal Navy tout en protégeant des corsaires les navires au mouillage. Des corps de garde d'observation comme ceux des Amiets ou de Lavillo à Cléder, blottis contre leur rocher, servent d'abri aux miliciens garde-côtes.

L'ingénieur Vauban, commissaire général des Fortifications, propose en 1689 la reconstruction à 80 % du château du Taureau. Il en fait un véritable « fort à la mer » capable de rivaliser avec les grands vaisseaux de bois et de toiles armés de canons. C'est à Siméon Garengneau, ingénieur local, que revient le soin de suivre le chantier. Le fort est finalement achevé en 1745 alors que la guerre a repris sur les côtes bretonnes mais il n'a jamais connu de véritable combat maritime à l'exception d'une escarmouche en 1793. Sa garnison est composée de soldats détachés de l'hôtel royal des Invalides à Paris. Au 18<sup>e</sup> siècle, la forteresse est aussi une prison pour des gentilshommes incarcérés par lettres de cachet. Quentin Tapin de Cuillé y séjourne ainsi pendant plus de 20 ans. Les révolutions y enferment des prisonniers d'un autre type dont Louis-Auguste Blanqui en 1871.



**1. Extrait du plan de la baie de Morlaix - Charles Cornic - Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France.**

**2. Fort dit château du Taureau - Coupe du fort par la ligne A B, fait à Brest le 1er décembre 1692 par Garengneau - Service historique de la Défense**

### 3. Corps de garde de Lavillo - Cléder



En 1840, sous le règne de Louis-Philippe, la question de la défense des côtes revient à l'ordre du jour suite au regain de tensions avec l'Angleterre. En baie de Morlaix, deux nouveaux ouvrages - désignés comme des réduits de batterie de côte - sont construits sur l'îlot de Jacopin-Perharidy à Roscoff (1861) et sur la pointe ouest de l'île de Batz (1862). À cette époque, le château du Taureau est toujours doté de 13 pièces d'artillerie : après son déclassement militaire en 1889, l'artillerie est vendue comme ferraille. Au cours de la dernière période de tension politique avec l'Angleterre, en 1898, connue sous le nom d'affaire de Fachoda, le département de la Marine procède à l'installation de nouveaux canons. Le château du Taureau appartient à l'État : il est classé au titre des Monuments historiques en 1914. Il devient une villégiature mondaine puis une école de voile au 20<sup>e</sup> siècle. Depuis 2006, le château du Taureau, uniquement accessible par la mer, est ouvert au public (départs de Carantec et Plougasnou).

**1. Le château du Taureau -  
Plouezoc'h**



## **Der Atlantikwall, le Mur de l'Atlantique**

Dès leur arrivée en Bretagne en juin 1940, les Allemands s'intéressent aux infrastructures portuaires et aux batteries côtières françaises. À Brest, ils construisent une importante base de sous-marins. Depuis le terrain d'aviation de Ploujean-Morlaix, protégé par une importante défense antiaérienne, les avions de la Luftwaffe (« l'arme de l'air ») enchaînent les missions afin d'intercepter les bombardiers alliés. Stations de radiodétection et de radioguidage complètent ce dispositif comme à Plougasnou, Lanmeur ou Plouescat.

Afin d'empêcher « une invasion du continent » par les Alliés depuis la Grande-Bretagne, la construction du Mur de l'Atlantique, de la Norvège aux Pyrénées, est lancée par les Allemands en août 1942. Le groupe défensif côtier de Morlaix s'étend de Perros-Guirec à Plouescat : il est composé d'une centaine d'ensembles fortifiés pour la défense des plages et des zones de débarquement, mais aussi de points stratégiques de l'intérieur - ponts, carrefours, hôpitaux, gares....

**2. Casemate -  
Saint-Pol-de-Léon**



Sur le littoral, les populations ont en grande partie été évacuées. Chaque ensemble fortifié est composé en moyenne de 8 blockhaus en béton armé construits sur des plans-types. On distingue des constructions liées à la défense terrestre et maritime, à la défense antiaérienne et à la logistique. Enterrés pour plus de protection en cas de bombardement aérien, de nombreux abris à personnel de la baie de Morlaix sont de type « tôle métro », la tôle ondulée cintrée étant particulièrement utilisée pour leur édification. Obstacles de plage, réseaux de barbelés, mines, pièces d'artillerie et garnisons constituent le Mur de l'Atlantique.

Sur le sentier côtier, les vestiges du Mur de l'Atlantique sont omniprésents : les nombreux postes d'observation et de mitrailleuse bétonnés nommés tobrouk sont notamment reconnaissables à leur ouverture circulaire. Au pied du phare du port de Roscoff ou sur la plage de Kersaliou à Saint-Pol-de-Léon, on peut observer des linéaires de murs antichars. À Keremma, les fossés antichars subsistent dans les dunes. Des casemates bétonnées pour canons et mitrailleuses sont également visibles au port à Carantec, à Penn ar C'hleguer sur l'île de Batz, Saint-Samson à Plougasnou, Perharidy à Roscoff ou encore dominant la plage de Beg Tanguy à Muguérec-Sibiril.

À Carantec, un mémorial rappelle le courage des membres du réseau Sibiril qui a permis le passage de 152 volontaires français, agents ou aviateurs alliés entre 1942 et 1944. Le moteur d'un avion de chasse Typhoon de la Royal Air Force, crashé devant le Clouët après un combat aérien, est exposé au musée maritime : Gerry Racine, son pilote canadien, a été exfiltré depuis Guimaëc.

L'opération Overlord débute le 6 juin 1944 avec le débarquement allié sur les plages de Normandie. Le port de Morlaix est atteint le 8 août mais les troupes allemandes se sont déjà repliées sur la forteresse de Brest. Ce n'est qu'au prix d'une bataille sanglante et après six semaines de siège, que la ville de Brest est libérée par les Américains le 18 septembre 1944.



**3. Poste d'observation  
dit tobrouk, Beg an Fry -  
Guimaëc**



## SPIRITUALITÉ ET COMMÉMORATION

### La foi comme protection face aux dangers du milieu marin

Depuis l'évangélisation de la Bretagne au 6<sup>e</sup> siècle par des saints venus de Grande-Bretagne, jusqu'aux années 1960, la religion rythme la vie quotidienne des Bretons.

Sur le littoral, nombreux sont les lieux reflétant les croyances et les pratiques de la population. La dévotion à des saints protecteurs s'est traduite par la construction de chapelles, le don d'ex-voto ou des pardons accompagnés de procession.



1. Chapelle Sainte-Anne de Kerfissien - Cléder

À Roscoff, la chapelle Sainte-Barbe est édifée au 15<sup>e</sup> siècle pour « supplier la Divine Bonté de conserver le peuple tant du Minihy (du Léon) que de toute la Chrétienté des incursions de pirates et autres ennemis de l'Église ». Aux 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles, des paysans, surnommés les Johnnies qui partent vendre leurs oignons Outre-Manche, prennent l'habitude de saluer la sainte patronne de la ville. C'est également le cas pour la chapelle Notre-Dame de Callot que les marins saluent par des coups de canons ou de trompe et des prières.

Il faut différencier les chapelles érigées à des fins de protection de celles édifées à la demande de paroissiens désirant avoir un lieu de culte de proximité. Les chapelles Notre-Dame de Lourdes à Primel-Trégastel (Plougasnou – architecte Lionel Heuzé) et Sainte-Anne à Kerfissien (Cléder – architecte Loïk de Lafforest) sont construites au 20<sup>e</sup> siècle dans des quartiers développés à partir du 19<sup>e</sup> siècle et éloignés des bourgs.

2. Ex-voto - Locquirec



3. Caravelle sculptée - Église Notre-Dame de Croaz-Batz - Roscoff

Dans la chapelle Notre-Dame de Callot, des ex-voto rappellent la dévotion portée par les marins : plaques de remerciements, rubans des bachis des marins de la Royale, tableau votif et maquettes de bateaux suspendues sous la voûte de la nef.

À Saint-Jean-du-Doigt, à Locquirec ou à Henvic, les maquettes de bateaux sont portées en procession lors des pardons. Ces cérémonies, célébrées en l'honneur d'un saint patron, mêlent des rites religieux : messe, procession, à des pratiques profanes : danses et musiques traditionnelles, banquets, etc.

### Décors inspirés de la mer

L'ornementation de certaines églises fait directement référence au milieu marin. L'église Notre-Dame de Croaz-Batz à Roscoff, fondée au 16<sup>e</sup> siècle à l'initiative de riches marchands et armateurs, possède sur ses façades des caravelles en granit sculptées.



L'un des vitraux de la nef de la chapelle Notre-Dame de Lourdes à Primel-Trégastel, dédié aux marins, renvoie au caractère maritime de la commune de Plougasnou.

### Lieux de mémoire collective

Se souvenir, entretenir la mémoire collective, commémorer, telle est la fonction de certains monuments érigés à proximité du littoral du territoire.

La fontaine des Anglais est élevée à Morlaix en mémoire du massacre des soldats anglais par les troupes morlaisiennes après le pillage de la ville en 1522.

La mer est dangereuse et les naufrages sont fréquents à proximité du rivage, le long des côtes. Afin de se souvenir des marchands d'oignons roscovites qui ont péri lors du naufrage du steamer *Hilda* en novembre 1905, un monument est érigé à Roscoff en avril 1906 en leur mémoire.

Quelques décennies plus tard, lors de la Seconde Guerre mondiale, beaucoup de soldats étrangers perdent la vie sur les côtes du pays de Morlaix. À Plouescat, une stèle est dressée en mémoire du naufrage du HMCS *Athabaskan* et des 128 marins canadiens tués ou portés disparus en avril 1944 lors d'un combat contre des torpilleurs allemands. Nombreuses sont les tombes de guerre du Commonwealth visibles dans les cimetières du territoire (Plougasnou, Sibiril, Tréflez, cimetière marin du Vil à Roscoff, etc.).

Après la Seconde Guerre mondiale, afin de célébrer les résistants français engagés dans les Forces Françaises Libres, des monuments commémoratifs ont été élevés dans plusieurs communes du pays de Morlaix. À Guimaëc, une stèle est inaugurée en 1969 pour rappeler la coopération entre les résistants français et ceux de la Royal Navy en 1944. Cette union entre Français et Anglais permet, entre autres, le débarquement de François Mitterrand sur la plage de Venizella en février 1944. Au Pont de la Corde à Henvic, une stèle est érigée en l'honneur de Jacques Guégen, passeur résistant.

La commune et les habitants de Plougasnou se sont particulièrement distingués durant la Seconde Guerre mondiale. C'est l'une des premières communes à répondre à l'appel du 18

4. Tombe de guerre du Commonwealth - Tréflez

5. Stèle commémorative - Guimaëc



juin du général de Gaulle. Dès le 19 juin, et pendant plusieurs semaines, plus de 50 volontaires partent de Plougasnou pour rejoindre la France Libre. Le bateau de pêche *l'Oiseau de la Tempête* est le premier à naviguer vers les côtes anglaises avec huit passagers à bord. À proximité du port, une plaque commémorative est installée sur un rocher en l'honneur de ce premier départ. Un monument aux morts est implanté sur le Roc'h an Trez Bras dans le port en souvenir des premiers Bretons partis rejoindre les Forces Françaises Libres. Les noms des 297 combattants des Forces Navales Françaises Libres qui ont péri pendant cette guerre y sont inscrits. La commune de Plougasnou fait partie des 17 villes ayant reçu la Médaille de la Résistance française.



# PRENDRE LE TEMPS : « DE LA GRÈVE À LA PLAGE »



À partir du milieu du 19<sup>e</sup> siècle, le tourisme de bord de mer et de santé touche les sites remarquables de notre littoral. La France compte jusqu'à 923 stations balnéaires recouvrant des réalités très diverses. Le pays de Morlaix n'est pas absent de ce mouvement et plusieurs stations se développent peu à peu dans les communes de Roscoff, Plougasnou, Saint-Jean-du-Doigt, Carantec et Locquirec.

Auparavant, le littoral n'était pas toujours perçu comme un lieu sûr, souvent associé aux périls venus de la mer, tempête, piratage et autres fléaux. Les bourgs en sont relativement éloignés.

La grève est aussi un lieu de ressources pour les populations locales. Elle permet la pêche à pied, l'extraction de pierres dans les carrières de l'estran. Les paysans y trouvent aussi des amendements très utiles à leurs cultures : sable, maërl\* et goémon.

## Mer et Santé

En 1899, le docteur Louis Bagot fonde l'Institut marin de Roc'h Kroum à Roscoff qui devient en 1902 « établissement hydrothérapique ». Il traite les patients atteints en particulier de rhumatismes par des bains dans des baignoires d'eau de mer chauffée, par des massages, par la marche aquatique le long de la plage. Louis Bagot achète une parcelle à côté de l'institut et fait construire la Maison Saint-Luc pour accueillir les patients traités en thalassothérapie. Considéré à une époque comme le premier centre de thalassothérapie moderne en France, la notion de « thérapie » s'est aujourd'hui effacée. L'établissement, couplé à un hôtel, met en avant la notion de bien-être par les bienfaits de l'eau de mer, des algues et de l'air marin.

La mode des bains de mer modifie très vite le paysage naturel. La grève se change en plage, la lande en jardin arboré, la demeure du paysan-pêcheur en hôtel ou villa.

La fonction curative, dans un premier temps, attire dans ces lieux les couches sociales aisées de la population issues de l'aristocratie et de la haute bourgeoisie. Elles seront vite accompagnées par les artistes, écrivains, peintres, musiciens à la recherche de pittoresque et d'exotisme. Plusieurs d'entre eux y puiseront leur inspiration pour composer certaines de leurs œuvres.

Cette situation durera jusqu'à la crise boursière de 1929, après laquelle s'amorce un lent déclin de la fréquentation de cette population.

L'instauration des congés payés en 1936, et les grandes vacances d'après-guerre, vont modifier l'origine sociologique des estivants. C'est désormais toutes les couches de la population qui viennent profiter des bains de mer et du soleil de l'été.

Ces stations balnéaires se caractérisent par la mise en place de différentes infrastructures destinées à accueillir les vacanciers et les touristes. Le littoral est aménagé ; on y construit des promenades, des digues et diverses installations liées à la plage (bazar, cabines, club, plongeur, etc.). L'hébergement se développe avec la construction de nombreux hôtels, des pensions de famille, des locations et des campings.

Les fonctions sportive et récréative génèrent la création de clubs de voiles, de ports de plaisance, de tennis, d'un golf et des lieux de plaisir et de distraction (bar, dancing, cinéma, etc.). Toutes ces fonctions vont perdurer avec plus ou moins de succès. Aujourd'hui, le parc hôtelier, en nette diminution, ne se maintient qu'à travers des établissements de luxe. Gîtes et maisons d'hôtes se multiplient. Plus récemment, un besoin culturel est fortement ressenti. La reconnaissance par les stations balnéaires de la dimension patrimoniale des lieux s'avère désormais indispensable.

## L'ARCHITECTURE BALNÉAIRE

À société nouvelle, architecture nouvelle. Dès qu'ils s'installent sur la côte à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, les villégiateurs\* issus des classes sociales aisées importent leur mode de vie mais aussi leur architecture.

Déclinaison de la maison bourgeoise ou de l'hôtel particulier urbain, la villa balnéaire privilégie et développe les baies, balcons ou saillies favorisant la vue sur le paysage tout en conservant une distribution calquée sur la vie sociale de ses habitants. Salon, salle à manger, billard, office, cuisine sont soigneusement répartis en fonction de leurs occupants et présentent à l'extérieur des façades plus ou moins ornées.

La découverte d'une nature considérée comme vierge, ainsi que le sentiment de liberté qui en découle, autorisent une certaine fantaisie dans le décor de ces maisons de vacances, fantaisie permettant également de montrer le caractère, l'érudition ou l'origine du propriétaire.

Selon les goûts de l'époque, ces demeures présentent des décors néogothiques, éclectiques\*

ou régionalistes\*, les attributs de l'une ou l'autre de ces tendances se mélangeant parfois avec une certaine allégresse. Ainsi pouvait-on le voir dans la façade des Roches Jaunes, dessinée par Charles Croissant en 1907 sur la plage de Saint-Samson en Plougasnou, ou à Roscoff avec la villa Kerléna bâtie quant à elle en 1905.

1. Le Boulevard Carnot à Roscoff en 1905. Au fond, la villa Kerléna est en construction - Coll. particulière

2. Charles Croissant, villa Les Roches Jaunes 1907-Saint-Samson, Plougasnou - Coll. Patrimoine de Plougasnou



3. Eugène Guiomar - villa Kerléna 1905 Roscoff - Coll. particulière



Les références architecturales aux époques passées des premières réalisations sont remplacées dès le début du 20<sup>e</sup> siècle par la volonté d'attachement au terroir propre au régionalisme.

En tant que signes d'affirmation, les épis de faîtage\* et crêtes de toit gothiques seront ainsi effacés au profit des chevronnières\* et de la mise en scène de la puissance des matériaux locaux. L'aménagement intérieur suivra cette tendance en développant le volume de la salle principale, symbole de la cellule familiale bourgeoise. En témoignent Ker Yann et Pors ar Villieg à Locquirec, ou Ker Gwennili à Carantec.



**1. Villa Pors ar Villieg - Locquirec**

Enfin, dans les années 1970, la baie de Morlaix a été le berceau d'une architecture domestique transformant l'ouverture sur le paysage chère aux premières villas en une démonstration radicale de modernité.



**2. Hôtel Limbourg - Plougasnou**

Les hôtels, nés conjointement aux villas, plus contraints dans leurs volumes en raison de leur programme, suivront peu ou prou cette évolution de l'architecture, au moins au niveau des façades.

Leurs pannes débordantes répondront d'abord à celles des résidences voisines, puis, le goût changeant, apparaîtront des éléments Art déco sur une construction rappelant la solide maison bretonne. La décoration intérieure retrouve celle des maisons voisines, allant de la sophistication, par exemple dans l'emploi de peintures murales souvent de qualité, au rappel ornemental le plus simple.

L'augmentation de la clientèle jusque dans l'entre-deux guerres amènera souvent un agrandissement des structures respectant plus ou moins le parti initial.

Les colonies de vacances, apparues dès le début du 20<sup>e</sup> siècle, comme Ker Maria à Plougasnou, reprennent globalement l'aspect des hôtels, quand elles n'investissent pas ceux-ci devenus non rentables dans la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Ainsi l'Hôtel de la Plage ou l'Hôtel d'Arvor à Primel-Trégastel, entre autres, connaîtront un rajeunissement de leurs pensionnaires derrière leurs façades inchangées.

Plusieurs annexes accompagnent les bains de mer et le tourisme.

Les hôteliers et certains particuliers installèrent très tôt en bordure de la plage, des cabines en bois peint, permettant de se mettre en tenue de bain à l'abri des regards, avant d'aller nager.

**3. Colonie de vacances  
Ker Francois -  
Saint-Jean-du-Doigt**

**4. Plage de Saint-Jean-du-Doigt,  
buvette et cabines de plage -  
Coll. particulière**



Mme Vouaux, hôtelière de Saint-Jean-du-Doigt y adjoignit une buvette probablement pour que les touristes puissent se désaltérer et se réchauffer après s'être baignés dans les eaux fraîches de la Manche.

En baie de Morlaix, ces modestes constructions balnéaires ont tendance à disparaître. Elles illustrent cependant l'image symbolique du passage de la grève à la plage. Aujourd'hui, une certaine nostalgie, les fait resurgir parfois comme décor sur les ronds-points routiers pour mettre en avant la fonction balnéaire de la commune.

Dans la rue principale de Primel, à Plougasnou, existait un petit bazar où les vacanciers pouvaient acquérir tous les accessoires nécessaires à la plage et aux bains de mer. Paradis des enfants, on y vendait jouets et sucreries. On y trouvait aussi les incontournables cartes postales et objets souvenirs. Le Grand Hôtel de Primel avait une petite annexe sur la plage où l'on pouvait louer transats, parasols et autres accessoires de bains.

Pour guider et renseigner les touristes et les vacanciers, plusieurs stations créèrent un syndicat d'initiative. Sa mission était d'organiser l'accueil et l'information des estivants mais aussi de promouvoir les atouts de la station balnéaire et d'encadrer les festivités qui s'y déroulaient pendant l'été. Ces actions étaient menées dans le cadre d'une association loi de 1901, sans délégation de service public, au

titre de la compétence tourisme. Les syndicats d'initiative ont été transformés en Office de Tourisme. Aujourd'hui, il en existe à Carantec, à Plougasnou, à Locquirec, à Roscoff et sur l'Île de Batz, également à Plouescat, Cléder, Saint-Pol-de-Léon et Morlaix.

La station balnéaire a désormais besoin, afin de satisfaire la « consommation culturelle » des estivants, de mettre en valeur son patrimoine bâti en y organisant des visites commentées mais aussi de gérer des musées et lieux d'expositions.

Les communes de la baie de Morlaix ont mis l'accent sur l'art populaire et l'ethnographie. Citons le musée maritime de Carantec qui a pour but la conservation du patrimoine maritime local ; la Maison des « Johnnies » et de l'oignon de Roscoff qui retrace l'histoire de ces marchands qui, dès 1850 traversèrent la Manche pour vendre leurs produits ; le musée rural « ar Vagajenn »\* au Prajou en Guimaëc qui possède environ 3000 outils et ustensiles issus des exploitations agricoles et de l'artisanat ; la Maison du Filet Brodé à Plouénan propose une collection de coiffes et de costumes bretons.



## L'ESPACE MARIN ET LES PEINTRES

Jusqu'à la fin du 18<sup>e</sup> siècle la représentation de la baie de Morlaix est à l'image de celle des côtes françaises appartenant aux ingénieurs et aux cartographes. À la demande du Roi, Nicolas Ozanne dessinateur de la Marine représente en 1776 deux vues du port de Morlaix. Attirés par le pittoresque de la Bretagne, à partir des années 1830, les peintres voyageurs partent à la découverte de la province, les thèmes bretons deviennent incontournables. À l'instar de Turner qui de passage en Bretagne, dessine Morlaix, la rivière jusqu'à l'île Callot, Jules Coignet effectue un voyage sur la côte nord. Peint sur le motif, son tableau de 1836, *Saint-Pol-de-Léon* est un paysage marin où s'impose le romantisme de la mer et des rochers. À Morlaix, les artistes anglais dont William Wyld, logent chez le comte de Tromelin à Ploujean. Eugène Isabey fera plusieurs séjours à Morlaix, s'attardant sur une vision pittoresque des vieilles rues grouillantes de la ville et du port.



**1. Pierre Cavellat : La pointe du Kelenn, 1947, aquarelle, coll. Musée de Morlaix**

**2. Camille Vernier : Vue du port de Roscoff- 1880 huile sur toile, coll. Musée de Morlaix**



À partir des années 1840, les publications sur la Bretagne se multiplient incitant toujours plus les peintres à venir. Yan Dargent profondément attaché à son Léon natal, peint l'atmosphère surréaliste des soleils couchants de la côte de Roscoff. Maxime Maufra se mesure à la force de la côte de Saint-Jean-du-Doigt à Beg an Fry. Si ces artistes recherchent dans ces paysages marins à transcrire ce spectacle dans un style qui leur est propre, d'autres comme Étienne Bouillé maintiennent une peinture réaliste. Il s'intéresse au travail des hommes et des femmes dans les estuaires comme dans *Les Vasières*. Avant lui Charles Porcher, *La Plage de Roscoff à marée basse*, ou Emmanuel Lansyer, *L'île Callot*, ont représenté cette fusion entre le ciel, la mer et l'estran des marées basses de la baie.

Le long de la côte, Carantec, Primel-Trégastel ou Locquirec deviennent des lieux de villégiature importants permettant à des peintres comme Valloton de séjourner. Les deux étés qu'il passe à Locquirec seront des étapes importantes dans sa longue recherche sur le paysage composé. À Primel, le peintre russe Alexandre Benois est fasciné par la pointe, l'infini du paysage marin vers l'île de Batz. À Carantec, Pierre Cavellat, infatigable dessinateur de ses contemporains livre une chronique balnéaire de la plage du Kelenn.

Dans ce rapide panorama, on ne peut manquer d'évoquer Kerga qui trouvera dans la baie de Morlaix la source constante de ses recherches sur la couleur. Il est aussi le décorateur d'hôtels et d'établissements liés au contexte marin de la baie, se rattachant à la tradition des grands décors balnéaires bretons.

## LE PATRIMOINE MARITIME, UN DOMAINE EN ÉVOLUTION ?

Tandis que le changement climatique accentue ses effets, la montée progressive des eaux, l'érosion du trait de côte, la salinisation des terres et la multiplication des tempêtes ou coups de vent, constituent les dangers les plus apparents pour la bande littorale.

Il convient surtout de planifier avec intelligence l'urbanisation littorale pour éviter toute dégradation supplémentaire, voire le repli des constructions vers l'intérieur.

Aujourd'hui, la vigilance des promeneurs, après des tempêtes ou des marées importantes, permet de déceler des indices de la présence humaine depuis l'Antiquité, sur la zone découverte qui reste particulièrement fragile, par exemple la grotte de Ménez Drégan à Plouhinec où se situent les plus anciens foyers d'Europe.

Les fours à goémon reflètent une activité humaine aujourd'hui disparue, c'est également le cas pour les pièges à poissons. La construction navale traditionnelle peut se maintenir en relevant précisément les cotes des anciennes embarcations et en renseignant les fonds documentaires.

Les phares symbolisent l'image même de ce patrimoine maritime alors qu'ils n'ont plus la même utilité aujourd'hui, puisque supplantés par d'autres technologies.

De nombreux exemples intéressants de réutilisation et de valorisation existent déjà à l'échelle de la baie de Morlaix. La maison du gardien de phare de l'île Louët est devenue un gîte après sa réhabilitation. Un projet de gîte est également en cours au phare de l'île Noire. Les bâtiments du phare de l'île de Batz accueillent un centre d'interprétation. La Maison de la mer à Plougasnou accueille les réunions des associations à vocation maritime (SNSM, la Méloine, les Copains d'@bord).

La population de Sibiril s'est mobilisée pour sauver de la destruction le phare de Moguéric.

À Roscoff, plusieurs bâtiments ont retrouvé un nouvel usage. L'ancien abri du canot de sauvetage est devenu un lieu d'exposition, l'Abri du marin fondé par le philanthrope Jacques de Thézac est devenu un salon de coiffure et la maison du gardien de phare abrite l'Office de Tourisme.

Le GR34, connu sous l'appellation « sentier des douaniers », est un itinéraire de randonnée pédestre plébiscité de par sa médiatisation nationale.



**1. Phare de Moguéric - Sibiril**



**2. Phare de l'île Noire - Plouezoc'h**

Tout ne pourra pas être conservé tant pour des raisons naturelles comme l'érosion, qu'anthropiques : pression immobilière ou touristique. Mais la conservation de certains témoins significatifs permet de retracer l'évolution de l'activité humaine à travers les âges et donc de donner du sens aux paysages et aux sites concernés. Cette identité locale est un vecteur puissant d'appropriation, aussi bien pour les habitants que pour la population touristique ; il importe d'en prendre soin.



# GLOSSAIRE

**ACCASTILLAGE** : ensemble des matériels et accessoires servant à bord d'un bateau.

**ÂGE D'OR** : 1532 (Union de la Bretagne à la France) - 1675 (Révolte des Bonnets Rouges et Bleus). Alain Croix, *L'âge d'or de la Bretagne, 1532-1675*, Ouest France, 1993.

**ARGOAT** : la Bretagne intérieure.

**ARMOR** : la Bretagne littorale.

**AR VAGAJENN** : le magasin en breton.

**CASEMATE** : chambre voûtée à l'épreuve de l'artillerie.

**CHEMIN DE HALAGE** : voie sur berge qui permet de remorquer un bateau le long d'une voie navigable ou d'un quai à l'aide d'un câble ou d'un cordage, souvent tiré par des chevaux.

**CHEVRONNIÈRE** : ornement en forme de chevron.

**CONCHYLICOLE** : ce qui est relatif à l'élevage des coquillages comestibles (moules, huîtres, etc).

**ÉCLECTISME** : style architectural mêlant des éléments de styles et d'époques variés.

**ÉPERON BARRÉ** : promontoire rocheux coupé par un retranchement pour favoriser la protection.

**ÉPI DE FAÎTAGE** : ornement placé au sommet d'un toit, aux extrémités d'un faîte.



**EX-VOTO** : tableau ou objet symbolique suspendu dans une église, un lieu vénéré, à la suite d'un vœu ou en remerciement d'une grâce obtenue.

**GUÉRITE** : petit abri pour la surveillance.

**MAËRL** : débris d'algue marine entrant dans la composition d'un sable recueilli sur les rivages pour amender les terres.

**MINOTERIE** : établissement industriel de transformation de céréales en farine.

**MÔLE** : ouvrage en maçonnerie construit à l'entrée d'un port et destiné à le protéger des vagues trop fortes.

**PÊCHERIE** : construction en pierres, établie en bordure du littoral, permettant de capturer des poissons en les piégeant à la marée descendante.

**POLDER** : étendue endiguée et asséchée, conquise sur la mer ou sur les cours d'eau afin de permettre une mise en culture.

**REDER MOR** : coureur des mers en breton.

**RÉGIONALISME** : style architectural s'inspirant des formes de l'architecture traditionnelle régionale.

**UNITÉ PAYSAGÈRE** : entité homogène au regard du relief, de l'hydrographie, de l'occupation des sols, des formes d'habitat et de la végétation.



# POUR ALLER PLUS LOIN...

## BIBLIOGRAPHIE

CHAURIS L., « Ouvrages défensifs aux approches de Roscoff », *Bulletin de la Société archéologie du Finistère*, 2013.

COLLECTIF, *Bains de mer et villégiature en baie de Morlaix*, Skol Vreizh, 2020.

DOUARD CH., GUESNIER V., *Recherche, santé et patrimoine à Roscoff*, Éditions Apogée, 2014.

GUICHARD J., GUIGUENO V., *De phare en phare*, Reader's Digest, 2007.

LÉCUIILLIER G., *Le Château du Taureau et la baie de Morlaix*, Coop Breizh, 2016.

LOZAC'H A., *Ports de Bretagne Nord – Histoire d'un patrimoine maritime*, Coop Breizh, 2006

MARIE G., PÉRON F., *Atlas du patrimoine maritime du Finistère*, Éditions Le Télégramme, 2010.

MARS C., *Dictionnaire de la baie de Morlaix*, Éditions Ides, 2016.

histoiremaritimebretagnenord.fr

kartenn.region-bretagne.fr/patrimoine

patrimoine.bretagne.bzh

## À VISITER / À PARCOURIR

CIAP La Maison Penanault, Morlaix  
Château du Taureau, Plouezoc'h  
Musée maritime, Carantec  
Criée, Roscoff  
Phare, Île de Batz  
Maison des dunes de Keremma, Tréfléz  
GR34 de Locquirec à Tréfléz

## AUTEURS DE L'OUVRAGE

**Henri Bideau**, Chargé de mission patrimoine et tourisme, Morlaix Communauté.

**Jean-Pierre Cloarec**, Association TROCOAT, Morlaix.

**Jean-Pierre Daffniet**, Association des amis du musée maritime de Carantec.

**Marcel Danielou**, Association Les Amis de la chapelle Sainte-Marguerite à Henvic.

**Valérie Guesnier**, Chargée de mission patrimoine, Haut Léon Communauté/Office de Tourisme du Léon.

**Dany Guillou-Beuzit**, Chercheur associée au Centre de Recherche Bretonne et Celtique.

**Elisabeth Illinski**, Présidente, Association Sauvegarde des Sites de Roscoff.

**Guillaume Lécuiillier**, Chargé d'études d'Inventaire, Région Bretagne.

**Alexandra Le Dreff**, Adjointe de l'Animateur de l'architecture et du patrimoine, Pays d'art et d'histoire - Pays de Morlaix.

**Christian Millet**, Association patrimoine de Plougasnou.

**Christine Nougaret**, Association GladEnez, Île de Batz.

**Loïc Quemener**, Animateur de l'architecture et du patrimoine, Pays d'art et d'histoire - Pays de Morlaix.

**Hélène Richard**, Association Sauvegarde des Sites de Roscoff.

**Béatrice Riou**, Directrice-adjointe, Musée de Morlaix.

**Patrick Virion**, Association patrimoine de Plougasnou.

**Sophie Weygand**, Directrice, Musée de Morlaix.

1. Passage de la corde - Henvic

2. Cairn de Barnenez - Plouezoc'h

# INDEX DES COMMUNES

L'ensemble de ces dénominations est issu de l'opération d'inventaire. Il s'agit d'une lecture des patrimoines identifiés, la démarche n'est pas exhaustive.

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <b>Carantec</b>                |  |
| <b>Cléder</b>                  |  |
| <b>Guimaëc</b>                 |  |
| <b>Île de Batz</b>             |  |
| <b>Locquéno</b>                |  |
| <b>Morlaix</b>                 |  |
| <b>Plouégat-Guérand</b>        |  |
| <b>Plouescat</b>               |  |
| <b>Plouezoc'h</b>              |  |
| <b>Plougasnou</b>              |  |
| <b>Plougoum</b>                |  |
| <b>Roscoff</b>                 |  |
| <b>Saint-Jean-du-Doigt</b>     |  |
| <b>Saint-Pol-de-Léon</b>       |  |
| <b>Santec</b>                  |  |
| <b>Sibiril</b>                 |  |
| <b>Taulé</b>                   |  |
| <b>Henvic</b>                  |  |
| <b>Locquirec</b>               |  |
| <b>Plouénan</b>                |  |
| <b>Plounévez-Lochrist</b>      |  |
| <b>Saint-Martin-des-Champs</b> |  |
| <b>Tréfléz</b>                 |  |

## Ports et infrastructures

|                                                              |                                              |
|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Port                                                         | Grand port                                   |
| Cale, jetée, quai, digue, berge aménagée, mur de soutènement |                                              |
| Amer                                                         | Abri du canot de sauvetage, poste de secours |

## Habitat

|                                    |                   |
|------------------------------------|-------------------|
| Villa balnéaire                    | Maison d'armateur |
| Maison bourgeoise, manoir, château |                   |

## Patrimoines de tourisme

|                              |          |                     |
|------------------------------|----------|---------------------|
| Hôtel                        | Commerce | Colonie de vacances |
| Plongeur, bassin de baignade |          |                     |

## Chantiers navals



## Exploitations des ressources



Carrière



Four à goémon



Chemin charretier, chemin des goémoniers, mur de pêcherie



Vivier



Ostréiculture



Moulin à marée, minoterie

## Signalisations maritimes

|                                              |
|----------------------------------------------|
| Phare, sémaphore, maison de gardien de phare |
|----------------------------------------------|

## Fortifications

|                                                     |                                     |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Blockhaus                                           | Corps de garde, poste d'observation |
| Batterie d'artillerie, ouvrage militaire, poudrière |                                     |
| Fortifications, fort, éperon barré                  | Abri                                |

## Commémoration et spiritualité

|                 |                                         |                  |
|-----------------|-----------------------------------------|------------------|
| Calvaire, croix | Ex-voto                                 | Chapelle, église |
| Fontaine        | Stèle commémorative, monument funéraire |                  |

## Bateaux

|           |           |       |
|-----------|-----------|-------|
| Sauvetage | Plaisance | Pêche |
|-----------|-----------|-------|

## Se déplacer sur terre, vers la mer

|                 |      |                                                        |
|-----------------|------|--------------------------------------------------------|
| Pont, viaduc... | Gare | Estacade, embarcadère, débarcadère, chemin de desserte |
|-----------------|------|--------------------------------------------------------|

## Mobiliers, œuvres d'art





« QUAND JE REVIENS À PLOUEZOC'H,  
QUE JE PRENDS MON BATEAU POUR ME  
PERDRE ENTRE LES ÎLES DE LA BAIE, J'AI  
L'IMPRESSION, AU BOUT D'UN MOMENT,  
QUE LE SILENCE VIENT À MA RENCONTRE. »

Michel Le Bris, *Nous ne sommes pas d'ici*, 2009

Le label “ **Ville ou Pays d’art et d’histoire** ” est attribué par le ministère de la Culture. Il qualifie des territoires, communes ou regroupements de communes qui, conscients des enjeux que représente l'appropriation de leur architecture et de leur patrimoine par les habitants, s'engagent dans une démarche active de connaissance, de conservation, de médiation et de soutien à la création et à la qualité architecturale et du cadre de vie.

#### À proximité

Villes d'art et d'histoire :  
Brest, Quimper, Concarneau,  
Lorient, Vannes, Vitré, Dinard,  
Rennes Métropole, Fougères  
et Dinan.  
Pays d'art et d'histoire : Pays  
de Quimperlé, Pays des  
Rohan.

#### Remerciements

À l'ensemble des bénévoles  
et des rédacteurs, aux  
associations - Association  
« Cimetière du Vil » (Roscoff),  
Association des amis du  
musée maritime de Carantec,  
Association Les Amis de la  
chapelle Sainte-Margue-  
rite à Henvic, Association  
patrimoine de Plougasnou,  
Association TROCOAT (Mor-  
laix), Association Sauvegarde  
des Sites de Roscoff, Champs,  
Rives et patrimoine (Saint-  
Pol-de-Léon), GladEnez (Île  
de Batz), Les Copains d'@  
Bord (Plougasnou), Ploueskadiz  
(Plouescat), ULAMIR-CPIE  
– section patrimoine (Pays  
de Morlaix), à la Région  
Bretagne, à Morgane Le Ba-  
quer, Aëla Lecointre, Erwana  
L'Haridon, Prisca Mellouet,  
Tracey Page-Jones et Viviana  
Philippot.

#### Crédits photos

Haut-Léon Communauté  
- Morlaix Communauté -  
Musée de Morlaix - Office de  
tourisme du Léon - Pays d'art  
et d'histoire - Pays de Morlaix  
- Marcel Autret - Jean-Pierre  
Cloarec - Marcel Daniélou -  
Pierre-Yves Decosse - Paul  
Fichou - Annie Gallou - Cl.  
Isabelle Guégan - Dany  
Guillou-Beuzit - Louis Herry  
- Andrea Lauro - Guillaume  
Lécueillier, Région Bretagne  
- Mona Le Goff - Marcel  
Messenger - Sébastien Monteil  
- Hervé Peaudecerf - Céline  
Perrine - Thibaut Poriel  
Photos - Claire Schenker -  
St Thomas TV - Anne-Marie  
Tristan - Marcel Troadec -  
Patrick Virion.

#### Coordination

Pays d'art et d'histoire - Pays  
de Morlaix  
CCI - Aéroport - CS 27934  
29679 Morlaix  
02.98.62.39.57  
Facebook : pahpaysdemorlaix

