



Préfecture maritime de l'Atlantique.

Préfecture du Finistère.

“Richesses de l'Iroise”
Mission pour un parc marin



> Patrimoine
naturel en Iroise



> Patrimoine
culturel en Iroise



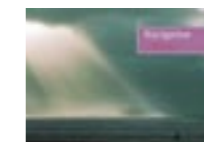
> Activités
humaines en Iroise

hippocampe.com - 0566042 - 12 / 2005

Patrimoine culturel en Iroise



Mer d'Iroise
Mission pour un Parc Marin



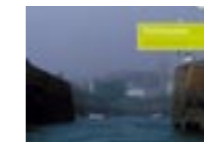
Navigation en Iroise

L'épopée du balisage	8
Les phares en mer: d'Ar-men à Kéréon	12
Bateaux traditionnels de l'Iroise	19



Métiers de la mer

Pêche: un savoir-faire établi à travers les siècles	26
Le goémon: une véritable culture locale	31
Le rôle social des abris du marin	35



Patrimoine architectural

Les ports, une histoire amarrée à la pêche	38
Crozon: un site militaire au fil du temps	44
Les chaufourniers de l'Iroise	49
La maison traditionnelle dans le Pays d'Iroise	52



Archéologie en Iroise

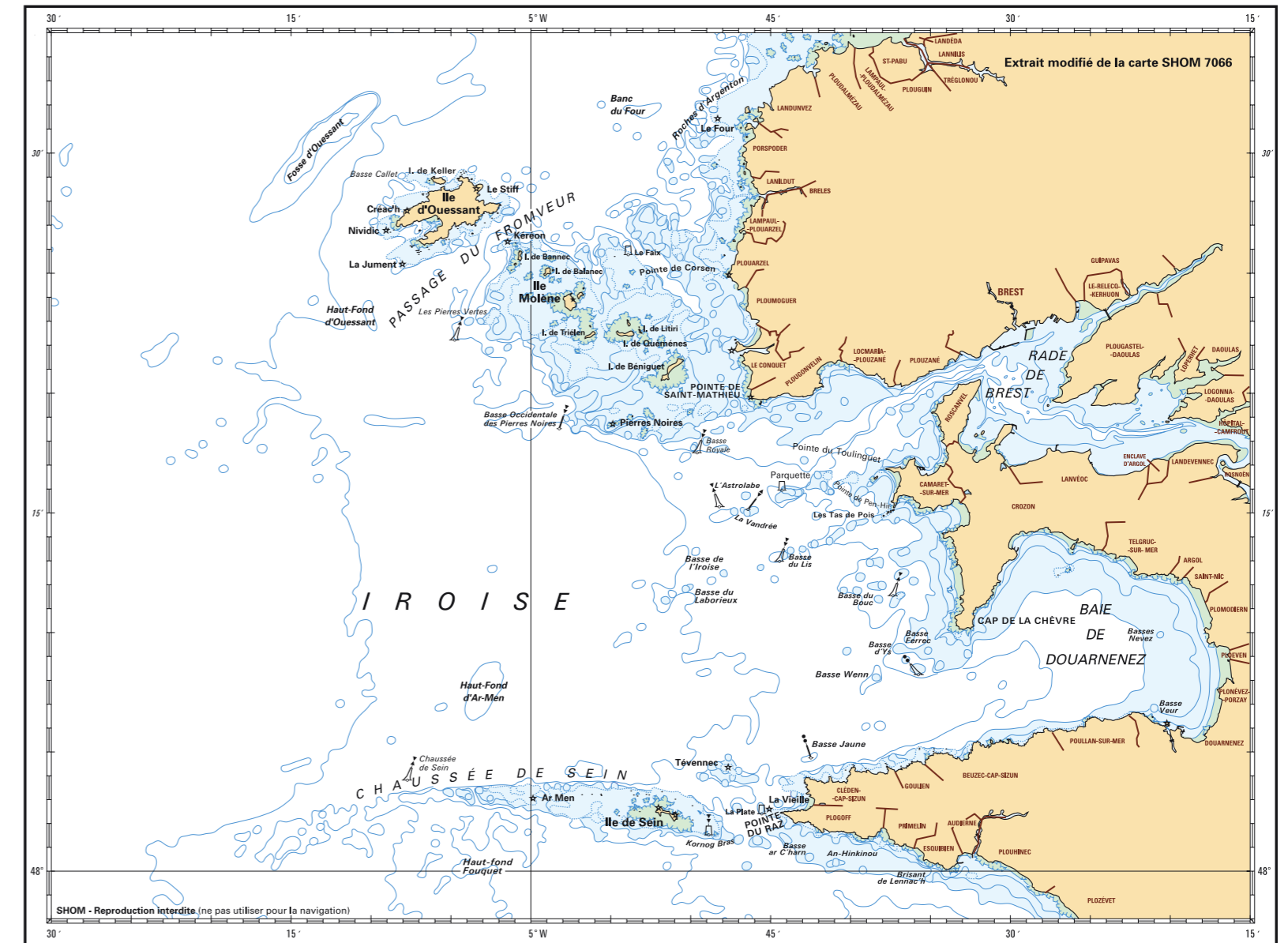
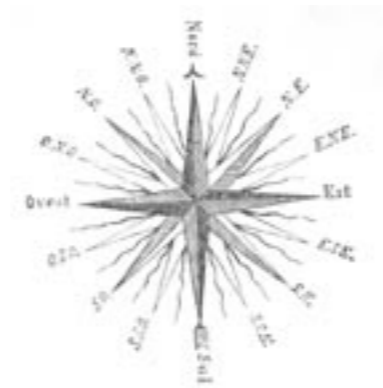
L'archipel de Molène: une présence humaine ancienne	56
Ouessant: un site archéologique exceptionnel	61
Les épaves, témoignage menacé du passé maritime	64

Conclusion	66
-------------------------	----

MERCI À PHILIP PLISSON  POUR SON TALENT ET SA GÉNÉROSITÉ.

Patrimoine culturel, témoignage du passé...
 Patrimoine naturel, garantie de ressources pour l'avenir...
 L'un et l'autre sont étroitement liés à notre présent, nos activités, nos loisirs. Pour ne pas oublier qu'en Iroise, les activités traditionnelles comme la pêche sont le fruit d'une longue histoire maritime, que les activités nouvelles comme le tourisme s'appuient sur la nature et les paysages, que dans notre vie de tous les jours, nous avons tous besoin d'un environnement sain et agréable, nous vous proposons trois documents qui illustrent les richesses du patrimoine culturel et naturel de l'Iroise, la diversité des activités humaines qui s'y déroulent et les liens qui les unissent.

Conscients des atouts de l'Iroise et soucieux de son avenir, tous ensemble, nous pourrions relever le défi du parc marin : protéger un patrimoine naturel unique et permettre un développement durable au travers d'activités respectueuses de l'environnement. ■



D'un point de vue culturel, le patrimoine de l'Iroise apparaît particulièrement riche. Résultant de l'activité humaine, tant sur mer que sur les îles et sur la frange continentale du littoral, il a laissé au cours du temps des traces, pour une grande part encore visibles aujourd'hui, qui constituent un héritage à préserver et à transmettre. Mais ces traces apparaissent également comme des éléments d'identification pour ce territoire du bout du monde symbolisé, dans l'image que s'en fait l'opinion, par ses tempêtes, ses naufrages, ses trésors sous-marins, ses phares, ses îles au large, ses ports et ses fortifications littorales sans que soient jamais oubliés les hommes et les femmes qui en ont fait l'histoire. Cependant, cet ensemble de patrimoines, participant d'une nature grandiose et quelquefois farouche, se trouve comme partout menacé par les évolutions inéluctables d'une société en perpétuel changement. Il importe d'en conserver, à l'échelle

de ce territoire de l'Iroise, les aspects les plus caractéristiques dans un double souci de compréhension de ses évolutions et d'accompagnement raisonné des mutations qu'impose la modernité. Loin d'être un frein pour le développement, les patrimoines naturel et culturel, quand ils sont réellement pris en compte par les décideurs et les aménageurs, constituent des facteurs qualifiants de notre cadre de vie dont l'économie touristique est la première bénéficiaire. Sans prétendre à l'exhaustivité, la présente plaquette cherche à mettre en lumière quelques aspects remarquables du patrimoine culturel de l'Iroise articulés autour du rapport qu'entretiennent ces sociétés insulaires et du littoral, avec la mer. Les textes qui suivent se proposent de solliciter l'attention du lecteur selon quatre approches, tout en y intégrant l'évolution des modes de vie et l'héritage historique :

▣ *celle concernant la navigation à travers la construction des phares en mer (d'Ar-Men à Kéréon), l'épopée du balisage et les bateaux traditionnels de l'Iroise (pêche et cabotage) ;*

▣ *celle relative aux métiers liés à la mer, plutôt à dimension ethnologique, qu'il s'agisse de la pêche ("un savoir-faire à travers les siècles"), de l'exploitation du goémon, ("une véritable culture locale"), ou du rôle social des abris du marin ;*

▣ *celle du patrimoine bâti relative aux ouvrages de génie civil (les ports : "une histoire amarrée à la pêche"), de génie militaire (presqu'île de Crozon : "un site militaire au fil du temps"). C'est la terre vue de la mer à travers ses atterrages, la défense et la surveillance côtière. Mais ce sont aussi les constructions vernaculaires avec un regard particulier sur l'habitat et sur les fours à chaux ;*

▣ *celle archéologique qui présente notamment le patrimoine préhistorique insulaire mais aussi les patrimoines engloutis.*

Ces évocations, à titre de contribution introductive, n'ont d'autre ambition que d'inscrire l'enjeu culturel du patrimoine au cœur de la réflexion préalable à la construction du parc marin d'Iroise. En effet, cette réflexion doit conduire à l'émergence d'une prise de conscience du caractère d'exception de ce territoire où nature et culture apparaissent si étroitement liées.

Navigation

en Iroise

> Tourelle d'An Nividic, sud-ouest d'Ouessant



L'épopée du balisage

Les phares et balises, devenus des éléments habituels de nos paysages côtiers, restent avant tout des points de repère pour la navigation. L'épopée de leur construction nous rappelle à quel point ils étaient attendus des marins du XIX^e siècle.

Jusqu'en 1825, la réalité économique et politique ne permet pas à la France de se lancer dans de vastes opérations de balisage des côtes. Ce n'est qu'au lendemain des guerres napoléoniennes

que l'un des plus vastes chantiers de construction de phares s'organise.

Un balisage quasi inexistant avant 1825

En 1791, on dénombre seulement une vingtaine de feux sur l'ensemble des côtes du royaume. Les escadres britanniques détiennent la complète maîtrise des mers et naviguent le long des côtes françaises en terrain conquis. Dans ces conditions, l'entretien d'une lumière ne peut qu'aider les flottes

ennemies à se repérer et, pour gêner leurs évolutions, il est décidé de les éteindre à leur approche. La situation catastrophique de l'éclairage des côtes pousse les autorités à créer une administration particulière en 1792. Mais il faut attendre 1806 pour voir la création de la commission des phares. Il devient urgent de sonder méthodiquement les côtes de France pour déterminer sûrement les chenaux de navigation, repérer les hauts-fonds et par là même les baliser ou les éclairer. Cette gigantesque tâche décidée aux premiers jours de la Restauration incombe à Beautemps-Beaupré qui s'en acquitte à partir de 1816.

Un vaste programme de construction

En 1825, la commission des phares arrête les bases principales du dispositif général d'éclairage des côtes de France. Les phares doivent être au nombre de 51. Vingt-huit sont de premier ordre dont quatre se situent en mer d'Iroise : Batz, le Stiff, la pointe du Raz et Penmarc'h. Cinq sont du second ordre dont Saint-Mathieu et Sein. Enfin, 18 sont du troisième ordre. Pour compléter le dispositif, il est prévu l'installation de 35 feux de ports.

Pour parvenir à la réalisation du but fixé, il faut ériger une quarantaine de tours mais les fonds sont limités et, afin de restreindre les dépenses, les ingénieurs décident d'utiliser tous les bâtiments disponibles. Dans le Finistère, ils n'agissent pas autrement pour le phare du Stiff où le vieux

bâtiment construit en 1699 est aménagé sommairement pour recevoir la lanterne et l'appareil lumineux à réflecteurs dès août 1831. Le feu de Saint-Mathieu est installé au sommet d'une nouvelle tour en juin 1835.

Les phares de Batz et Penmarc'h, hautes tours jumelles, sont aussi spécialement érigés dès le début du programme pour recevoir des feux de premier ordre allumés respectivement en 1836 et 1839. La signalisation lumineuse de l'entrée de la rade de Brest est réalisée après l'allumage des feux du Minou-Portzic en janvier 1849 et du Toulinguet en juillet 1849. Les possibilités d'improvisation sur le thème du phare demeurent étroites pour une raison simple : tous les élèves ingénieurs ont reçu au cours de leur scolarité les mêmes rudiments de l'art de la construction, fournis dès 1840 par le futur directeur du service des phares, Léonce Reynaud.

La solidité et la pérennité, demeurent les qualités essentielles d'un phare, pour y répondre le seul matériau digne de ce nom et de la confiance des ingénieurs reste la pierre. Celle qui répond le mieux à ces critères est le granite : les carrières de l'aber Ildut et de Kersanton sont particulièrement recherchées pour alimenter les chantiers finistériens, mais aussi plus lointains. Sinon, la pierre locale est utilisée pour les moellons.



> Tourelle dans le port de l'île de Sein

» REPÈRES HISTORIQUES

1806	Création de la commission des phares
1825	Programme national de construction des phares
1831	Phare du Stiff
1835	Phares de Saint-Mathieu et de Penmarc'h
1836	Phare de Batz
1838	Phare de Penfret
1839	Phare de Sein
1845	Phares de la Vierge 1, de l'aber Wrac'h et de la Lande
1849	Phares de Kermorvan, du Minou-Portzic et du Toulinguet
1855	Ciment à prise rapide de Portland
1863	Phare du Créac'h
1872	Tour des Pierres-Noires
1874	Tour du Four-d'Argenton
1875	Phare de Tevennec
1881	Phare d'Ar-Men
1887	Phares de la Vieille et de la pyramide de Bénodet
1897	Phare d'Eckmühl
1898	Tourelle de la Grande-Vinotière, Tourelle de la Roche-Mengam
1901	Phare de Trézien
1902	Phare de la Vierge 2
1904	Tourelle des Platresses
1905	Tourelle de la Parquette
1911	Phare de la Jument
1912	Tourelle d'Ar-Chaden
1915	Tourelle de Men-Guen-Bras
1916	Phare de Kéréon

Le balisage de jour : des balises de bois aux tourelles en ciment

L'essentiel du balisage de jour, jusqu'en 1855, se compose de balises en fer et surtout en bois, de simples pieux, enfoncés à l'accote des bancs de sable ou de vase et déplacés en fonction des variations sous-marines de ces derniers. Elles présentent les deux seuls réels intérêts d'être peu coûteuses et d'une mise en place rapide mais leur durée de vie n'excède jamais, dans le meilleur des cas, une dizaine d'années.

Léonce Reynaud, à l'origine du vaste programme de 1855, recommande que toutes les tourelles soient en maçonnerie et présentent la forme d'un tronc de cône droit à base circulaire. Les résultats ne se font pas attendre et la plupart des points les plus dangereux du littoral reçoivent un établissement afin d'en signaler la position.

D'après l'état général du balisage de 1854 pour le département du Finistère pour la portion maritime comprise entre l'aber Wrac'h et la baie d'Audierne, il n'existe à cette date qu'une tourelle en maçonnerie, 14 balises en bois ou en fer, trois bouées et trois amers classés, un bouquet de chênes verts, deux pignons de maison et un moulin à vent. Vingt-cinq ans plus tard ce même état du balisage mentionnait l'existence, au 1^{er} janvier 1881, de 32 balises en bois ou en fer, 17 tourelles en maçonnerie, 17 bouées et 78 amers classés, traduction évidente

d'un formidable essor des aides à la navigation de jour. Entre 1856, date des premières réalisations selon les critères du programme de 1853, et 1900, les services maritimes érigent sur l'ensemble des côtes de France environ 250 tourelles en maçonnerie et au 1^{er} janvier de cette année-là on en comptait 283, 317 au 1^{er} janvier 1915 dont plus d'un tiers dans le seul département du Finistère. Cependant, ces établissements ne sont pas visibles de nuit et tant que les feux sont servis par des hommes il est impensable d'imaginer une lumière à leur sommet, car celui-ci est trop étroit et le logement impossible. Dans ces conditions, le service des phares travaille dès les années 1880 à la conception de feux automatiques.

1855 : l'ère du ciment et de l'automatisation

Il est impossible de multiplier l'érection de nouvelles tours gardées, beaucoup trop onéreuses à la construction et à l'entretien. De plus, de nombreux écueils présentent un défaut évident de surface interdisant tout établissement de ces tours habitées de grandes dimensions. Seuls les feux à terre peuvent répondre aux attentes des marins. Mais la mise au point de la fabrication industrielle de ciments de grande qualité, en particulier du ciment Portland à prise rapide en 1855, bouleverse l'art de la construction des établissements en mer jusqu'alors constitués de pierres de taille et moellons smillés¹. Dorénavant, il devient possible de construire plus facilement, plus rapidement et

pour un prix inférieur en des lieux toujours plus exposés. Encore une fois, le Finistère devient un champ d'expérience. Cependant, certaines tentatives se soldent par des échecs cuisants comme aux Pierres-Vertes, à l'entrée Sud du chenal du Fromveur, dont le balisage est envisagé après la catastrophe du *Drummon Castle*. Mais on ne peut y débarquer que quatre fois entre 1904 et 1913 et l'ambitieux projet de construction resta lettre morte. Pour réduire les frais d'installation et les temps de travaux, le service des phares utilise le plus possible les tourelles déjà existantes et se contente de les exhausser et de les renforcer afin de recevoir les nouveaux appareils lumineux automatiques, appelés à l'époque feux permanents. Une nouvelle ère commence en 1895, celle de l'automatisation, qui s'achève par la conversion du phare de Kéréon en janvier 2004. ■

1. *Dégrossis à la smille, marteau à deux pointes des tailleurs de pierre.*

> Balise de la plate, raz de sein



> Lanterne du Créac'h, Ouessant



Les phares en mer : d'Ar-Men à Kéréon

Pas un endroit au monde n'est mieux balisé que cette côte comprise entre l'île de Bréhat et l'île d'Oléron, et sur ce littoral pas une portion n'est aussi richement dotée que la mer d'Iroise. Ces lieux disposent en matière de signalisation maritime de la plus forte densité de tourelles, de bouées, de balises, de phares dont le plus puissant (le Créac'h), le plus onéreux (Kéréon) et le plus haut du monde (la Vierge) et aux histoires de constructions

les plus palpitantes et les plus romanesques (Ar-Men). Le littoral de la mer d'Iroise dispose de la plus forte intensité lumineuse par kilomètre de côte et voit passer le plus fort trafic maritime. La totalité des établissements de signalisation maritime du Finistère forme un ensemble extraordinaire et incomparable.

Le plus ancien phare de ce littoral de l'Iroise est celui du Stiff, situé sur la pointe Nord-Est de

l'île d'Ouessant. Il a été construit sur une tour Vauban de 26 mètres de hauteur et, en novembre 1699, s'allume à son sommet un feu de bois et de charbon. Mais la situation de l'éclairage des côtes de France est désastreuse à cette époque et il faut attendre 1825 pour que démarre un véritable programme national de balisage et de constructions de phares. Celui-ci s'accélère avec la mise au point d'un ciment à prise rapide, appelé Portland, en 1855.

Ar-Men, une construction impossible

C'est dans ce contexte que commence en 1867 la construction épique du phare d'Ar-Men, situé à l'extrémité de la chaussée de Sein. Cette singulière formation était tristement célèbre dans les esprits des marins, car l'on ne comptait plus les navires échoués ou coulés. Au départ, il semblait bien que toute construction en un lieu aussi exposé et sur un écueil si étroit était impossible et les ingénieurs proposèrent d'établir la tour sur le Neurlac'h à cinq milles de l'extrémité de la chaussée. Mais cette solution fut repoussée car elle n'apportait aucune amélioration significative à l'éclairage des lieux.

Les travaux n'avaient pas encore débuté que fut annoncée la création d'une ligne transatlantique entre Le Havre et New York avec escale à Brest. Il devenait urgent de résoudre le problème, mais les trois tentatives de débarquement effectuées

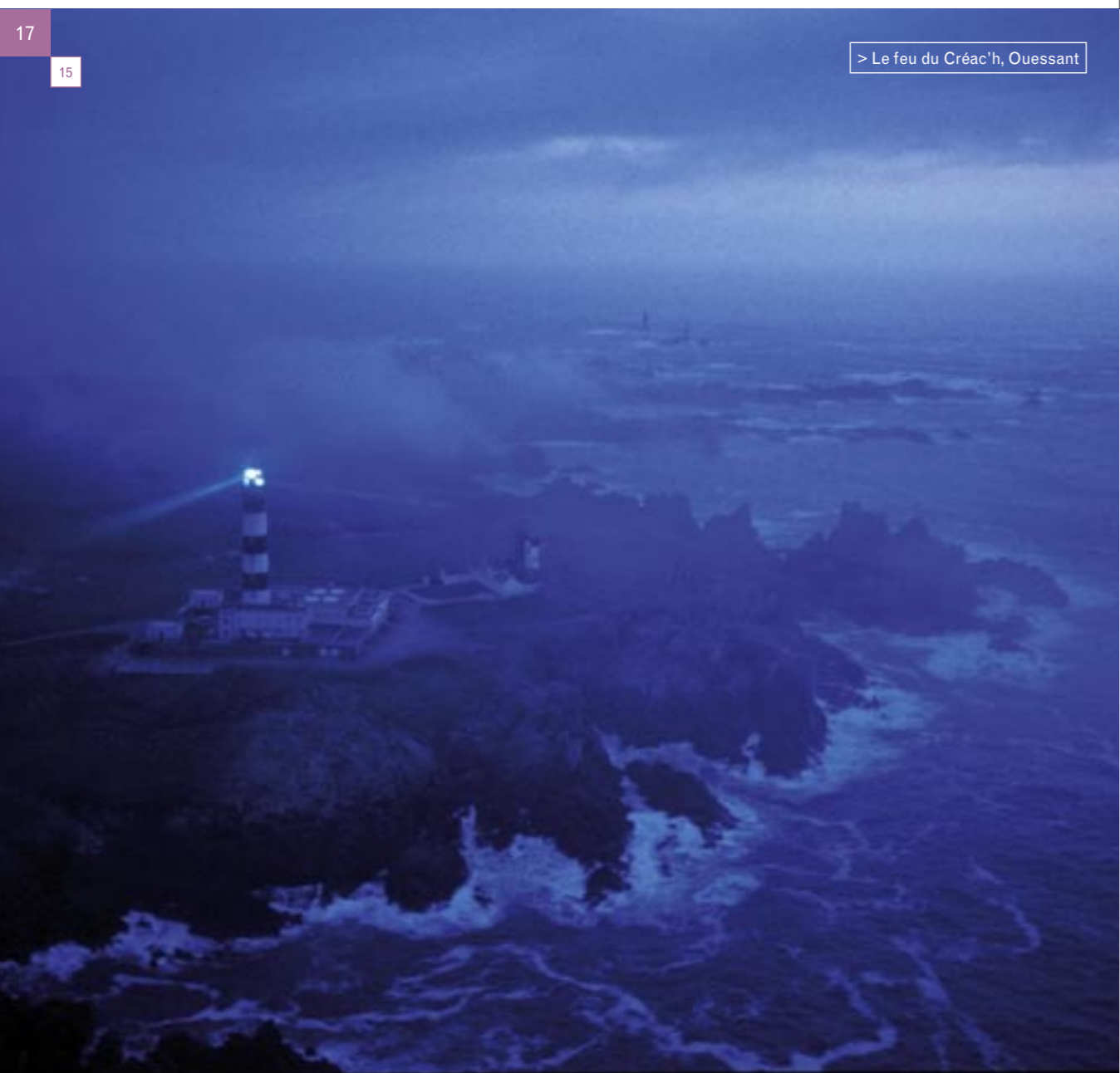
en 1861 se soldèrent par des échecs. La première véritable campagne effectuée en 1867 comptait au total sept accostages et huit heures de travail sur Ar-Men. Ces campagnes préliminaires qui visaient à faciliter les accostages et les constructions ultérieures, furent confiées aux marins de l'île de Sein qui étaient jugés les seuls capables de se maintenir sur l'écueil, en espadrille pour éviter les glissades. De temps en temps, une lame plus forte balayait le chantier et les hommes se retrouvaient à l'eau maintenus à la surface par des brassières de sauvetage en liège. La construction proprement dite débuta en mai 1869 : après 24 accostages fructueux et 42 heures passées sur la roche on avait exécuté 25 m³ de maçonnerie. Mais l'on s'inquiétait de la lenteur des travaux, des chances réelles de succès et du coût des travaux. Les dangers demeuraient nombreux : le 9 juin 1878, la chaloupe amenant 13 maçons et le conducteur à pied d'œuvre chavira sous l'effet d'une lame plus puissante. Elle ne fit heureusement aucune victime.

En 1880, l'essentiel des travaux était achevé ; " On peut dire aujourd'hui que cet impossible est réalisé, après 12 années d'efforts, et l'allumage du phare d'Ar-Men est désormais assuré à bref délai " écrivait l'ingénieur en chef Fenoux au préfet du Finistère. Le feu fut allumé, pour la première fois, le 18 février 1881, presque un an jour pour jour après la disparition de son concepteur Léonce Reynaud décédé le 14 février 1880. Cependant, le chantier qui avait rencontré tant de difficultés connut son événement le plus tragique après l'allumage : le

> Phare d'Ar-Men, ouest de l'île de Sein



> Le feu du Créac'h, Ouessant



24 juin, une équipe de maçons s'approchait de la tour, afin de réaliser les derniers aménagements intérieurs, quand une lame s'abattit sur le canot et projeta à la mer deux hommes qui devaient trouver la mort. Dès l'achèvement du phare, il est décidé des campagnes de consolidation pour gagner la base dans un étui de béton armé. Celles-ci se poursuivent toujours aujourd'hui.

Mais les deux plus impressionnantes constructions à la mer réalisées par le service des phares restent à venir : la Jument et surtout Kéréon, la tour en maçonnerie la plus volumineuse du monde jamais construite en mer. Comme Eckmühl, ces deux phares résultent d'une donation de particuliers, ce qui est une exclusivité finistérienne.

Le feu du Créac'h : le plus puissant

Le phare du Créac'h, situé sur la pointe nord-ouest de l'île d'Ouessant, a été mis en service le 20 décembre 1863. Il est construit sur une tour cylindrique en maçonnerie de 46 mètres 50 de hauteur. Modernisé à plusieurs reprises, il est l'objet de toutes les attentions : ses optiques sont présentées à deux reprises à l'exposition universelle de Paris en 1900 et 1939. Il demeure, encore aujourd'hui, le feu le plus puissant du monde. Sa portée est de 32 milles marins (un mille = 1852 mètres).

La Jument, née du rêve d'un collectionneur de papillons

En 1863, l'île d'Ouessant présente deux feux, le Stiff, et le Créac'h qui vient d'être allumé. Mais le dispositif est jugé insuffisant. On préconise donc de signaler aussi la roche *Ar-Gazec*, la Jument en breton, car "il ne se passe guère d'année sans

qu'il y ait de naufragés sur cette roche ou à ses abords". Le rapport de la Marine nationale aboutit au chiffre de 31 navires perdus entre 1888 et 1904. Mais les lieux trop inhospitaliers ne peuvent porter d'édifice en maçonnerie traditionnelle selon les procédés de l'époque.

Le nombre de navires croisant au large de l'île d'Ouessant est alors estimé à plus de 20000 par an. La commission des phares élabore un programme qui consiste à établir sur les écueils les

Le Four et son chenal un raccourci pour les caboteurs

Le chenal du Four était très fréquenté au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle par une flottille nombreuse de caboteurs et de bateaux de pêche, lesquels gagnaient un à deux jours de mer en passant au plus près de la côte plutôt que de naviguer au large d'Ouessant et de la chaussée de Sein où les fonds sont importants mais la mer toujours plus formée. Ce gain de temps représentait aussi de graves dangers. Les marins de l'époque ne se satisfont pas des seuls feux alors en place, ceux de Saint-Mathieu et de Kermorvan, donnant l'alignement dans la partie

nord du chenal jugés bien insuffisants et réclamant l'érection de deux phares aux extrémités du chenal. Il convenait de signaler plus précisément au nord les roches d'Argenton et les roches de Portsall et au sud la chaussée des Pierres-Noires. Le phare sera érigé sur la roche du Four, en différentes campagnes qui nécessiteront plusieurs centaines d'accostages entre juillet 1868 et 1872. Le chantier est beaucoup plus difficile que prévu car il est impossible d'accoster la roche dès que la mer est un peu houleuse. Des lames de fond déferlent avec une telle violence qu'elles s'élèvent parfois à 20 mètres

au-dessus du caillou. En 1872 les maçonneries, en pierres de taille de Kersanton pour le parement et en granite de l'aber pour les moellons de remplissage, sont achevées ; le parapet est posé le 6 août et la lanterne est fixée le 16 août sous la conduite du conducteur parisien Bertin. Une trompette à vapeur Lissajoux est installée à la même époque. Au cours de l'année 1873 les derniers travaux intérieurs de carrelage, menuiserie, serrurerie, sont achevés mais au prix d'un drame ; trois hommes pris de travers par une lame de fond sont noyés. Le feu est pourtant allumé. ■

> La Jument





> La Jument en construction

plus avancés de la Jument, des Pierres-Vertes, de Leur-Vras, de Men-Tensel, des ouvrages en béton armé capables de supporter des feux automatiques. Le 27 mars 1904 décède un membre de la société de géographie de Paris, Charles-Eugène Potron, en léguant par testament « 40 000 francs, pour l'érection d'un phare, bâti de matériaux de choix,

pourvu d'appareils d'éclairage perfectionnés. Ce phare s'élèvera sur le roc dans un des parages dangereux du littoral de l'Atlantique, comme ceux de l'île d'Ouessant. On gravera sur le granite, "phare construit en vertu d'un legs de Charles E. Potron, voyageur, membre de la société de géographie de Paris." » Mais le testateur demande que le phare

Eckmühl un phare breton au nom bavarois

Dans son testament, daté du 2 février 1885, Adélaïde Louise Davout, marquise de Blocqueville, fille de Napoléon Louis Davout, duc d'Auerstaedt, prince d'Eckmühl, déclarait : "Ma première et ma plus chère volonté est qu'il soit élevé un phare sur un point dangereux des côtes de France, non miné par la mer. Mon vieil ami, le baron Baude, m'a souvent dit que bien des anses des côtes bretonnes restaient obscures et dangereuses. J'aimerais que le phare d'Eckmühl fût élevé là. Je consacre à cette fondation une somme de 300 000 francs, voulant ce phare digne du nom qu'il portera". Saisi de cette offre, le ministre des travaux publics la juge intéressante et le choix se fixe sur Penmarc'h. La vieille tour



sera remplacée par une nouvelle qui prendra officiellement le nom de phare d'Eckmühl. Les plans de l'édifice sont dressés par les ingénieurs du service central, Bourdelles et Ribière, sous la direction du directeur Bernard. Pour réaliser les vœux de la testatrice, la tour du phare est entièrement exécutée en pierre de Kersanton, la plus belle et la plus chère aussi. Mais si les ingénieurs présentent

après coup ce chantier comme exemplaire, il souffrit de nombreuses anomalies tout au long de l'exécution. Il fut inauguré le 17 octobre 1897, date aussi de sa mise en service et c'est ainsi que, grâce au legs d'une vieille baronne parisienne, un phare des côtes bretonnes porte le nom, bien que mal orthographié, d'un village du fin fond de la Basse-Bavière. ■

soit construit dans un délai de six à sept ans. L'État finance néanmoins plus de la moitié de l'ensemble qui s'éleva à 850 000 francs, sans compter les frais postérieurs de renforcement. La première campagne commence dès la fin de l'été 1904 pour préparer les fondations d'une tour de 36 mètres de hauteur. Mais la première année, on ne peut accoster que 17 fois, pour 52 heures de travail et, entre avril et octobre 1905, 59 sorties permettent de travailler seulement 206 heures sur la roche et d'établir environ 100 m³ de maçonnerie, soit à peine 6 % du total estimé à 1 700 m³. Finalement, le feu s'allume pour la première fois le 15 octobre 1911 mais ce fut au prix de la solidité de l'ouvrage. Les défauts de raideur apparaissent rapidement car du 21 au 23 décembre 1911 une violente tempête attaque l'édifice qui subit des chocs d'une force terrible en fléchissant. La cuve à mercure laisse échapper le dangereux métal, les vitres de la lanterne se fendent. Ces vibrations anormales proviennent à n'en pas douter de la trop rapide exécution du phare qui a conduit les ingénieurs à réduire les dimensions du soubassement. L'ampleur des travaux de consolidation effectués ne cesse de s'accroître ; ils se prolongent jusqu'en 1924. En 1934, on se résout à fixer le phare par trois câbles intérieurs scellés dans la roche.

Ainsi "la Jument, née d'un rêve de collectionneur de papillons est aujourd'hui une sorte de vaisseau de pierre ancré au fond de l'Atlantique par des câbles métalliques".

Kéréon, le plus onéreux

La commission des phares autorise le 17 juin 1907 l'établissement d'une tourelle en béton sur l'écueil de Men-Tensel au sud-est de l'île d'Ouessant.

Au cours des 43 accostages de l'été 1907, l'équipe effectue les tâches préparatoires et réussit à monter 60 m² de maçonnerie de fondation. En 1908, on parvient à exécuter 140 m² supplémentaires si bien que l'on autorise le 17 décembre 1908, l'établissement d'un feu automatique sur cette base. Cependant, le 2 janvier 1910, Madame Jules Le Baudry écrit au ministre des travaux publics en ces termes : "Ayant appris que le Ministère des travaux publics était sur le point de commencer l'exécution d'un phare sur la roche de Men-Tensel située à l'ouest de l'îlot de Loedoc, passage du Fromveur, et désirant honorer la mémoire de mon grand-oncle, Charles-Marie Le Dall de Kéréon, par une contribution à l'érection d'un édifice de cette nature, j'ai l'honneur de vous proposer d'y concourir pour une somme totale de 585 000 francs... Le phare portera après son achèvement le nom de phare de Kéréon". La donation est acceptée et confirmée le 31 janvier 1910. Ceci porte les dépenses autorisées à 750 000 francs. Le chantier se poursuit : il n'est plus question d'une simple tourelle car le budget permet dorénavant d'envisager une tour habitée sur les fondations déjà construites et l'emploi de pierres de taille pour la construction du fût. Pour ne pas rééditer les erreurs de la Jument, les ingénieurs conçoivent un soubassement et une tour beaucoup plus



> L'intérieur du phare de Kéréon



> L'extérieur du phare de Kéréon



> Phare de l'île Vierge

volumineux puisque l'ensemble des maçonneries dans le premier cas atteint 1 720 m² tandis qu'il approche les 3 000 m² à Men-Tensel.

L'importance de l'établissement et la nécessité d'abriter de tout risque le personnel et le matériel obligent à augmenter notablement les marges de sécurité. Celles-ci restent encore aujourd'hui les plus hautes jamais atteintes pour un phare en mer, et ce dans le monde entier. La guerre de 1914-18 ralentit les travaux et l'augmentation des prix por-

te le montant total des dépenses à 975 000 francs : ce qui fait de Kéréon le phare français le plus cher. Le feu est allumé le 25 octobre 1916 au sommet du dernier "phare-monument" construit en France. L'intérieur, véritablement somptueux, ne fut jamais égalé : lambris de chêne de Hongrie, parquets de chêne décorés de marqueteries d'ébène et d'acajou, mosaïques des parois de l'escalier, lits clos ouvragés... ■

La Vierge le plus haut phare au monde

Dès 1863, après la construction et l'allumage du phare du Créac'h d'Ouessant, il est prévu de renforcer le fanal en place sur l'îlot de la Vierge, situé à un mille du littoral, au nord de l'entrée de l'aber Wrac'h, dont la portée de 18 milles est insuffisante. Pour satisfaire à cette exigence, le foyer doit être placé à environ 75 mètres au-dessus des plus hautes mers sur une île pratiquement au ras de l'eau. Le projet de la tour est rédigé par les ingénieurs Considère

et Pigeaud et présenté le 13 juin 1896. Il s'agit d'une tour ronde dont la galerie culmine à 70 mètres au-dessus du sol et dont l'intérieur mesure cinq mètres de diamètre. Rien n'étant trop beau pour le plus haut phare du monde, le 30 novembre 1900, un marché de gré à gré est passé avec la compagnie de Saint-Gobain pour la fourniture et la pose de 900 mètres² de plaques d'opaline destinées au revêtement intérieur

des parois de la tour et des embrasures des fenêtres. L'opaline, déjà utilisée pour le phare d'Eckmühl, est alors le meilleur moyen d'éviter la condensation et d'assainir les tours. Le premier feu est allumé en mars 1902 sur une tour en maçonnerie de pierres de taille de 77 mètres de hauteur, la plus haute tour du monde érigée pour porter un feu. ■



> Langoustier traditionnel

Bateaux traditionnels de l'Iroise

Musées, grands rassemblements de bateaux ou balades sur de vieux gréements, nous permettent aujourd'hui de découvrir la navigation et les activités maritimes d'autrefois. Trois types de bateaux traditionnels sont particulièrement emblématiques de la navigation en Iroise. Les chaloupes sardinières et les langoustiers, appelés dundeas, servent à la pêche, alors que les gabares de Lampaul sont armées pour le cabotage.

Les chaloupes sardinières

Depuis le début du XV^e siècle, la transformation et le commerce de la sardine sont très développés en Bretagne atlantique. Dès le milieu du XVIII^e siècle, 1 500 chaloupes sont armées du Croisic à Camaret. Au tournant du XX^e, il en existe 3 700, et le plus grand port sardinier, Douarnenez, n'arme pas moins de 700 unités. La cité "Penn-sardin" compte alors 33 usines de conserve. Il n'en subsiste aujourd'hui que trois, dont la plus ancienne au monde, la conserverie Chancerelle. En 1900, le type des chaloupes de l'Iroise arrive à son apogée. Un modèle quasi uniforme est

Une journée de pêche à la sardine

L'armement à la sardine de rogue a souvent lieu entre la Saint-Jean et la Saint-Pierre. Lorsque le "découvreur" qui a eu la chance de pêcher les premiers poissons revient au port, *skotilh* (cale) plein de sardines argentées, il arbore un bouquet en tête de mât. C'est le signal pour la flotte d'appareiller dès l'aube à la recherche des "apparences", taches grasseuses, plongeon de mourskou (fous de Bassan), ou phosphorescence nocturne (lampreïz). Tandis que le mousse casse la rogue, le patron prépare le filet. Puis il fait abaisser les mâts et sortir les *karennou*, grands avirons de 27 et 30 pieds. "*Lak a benn ! Ar gasketen en traoñ da bining ar poull !*" (Mettez-vous debout ! Ôtez les bérets pour bénir le coin de pêche !). Après ce geste propitiatoire, les *dalch'er a-benn* (teneurs de bout) font avancer le bateau à petits coups de pelles et le tiennent "debout" au vent pour que le filet se déploie de façon bien rectiligne. Tout l'équipage scrute intensément la surface alors que le patron, debout sur la chambre, lance les premières boulettes de rogue sur le filet pour faire lever le poisson. Tout l'art des "teneurs" est alors

de garder la "queue" du filet dans le *goulavenn*, long sillage gras qui s'allonge à l'arrière du bateau et attire le poisson. Quand la sardine va "lever", on cherche à apercevoir *bourbouilh* (petites bulles) et *bervenn* (mousse). Le patron baille alors la rogue à pleines poignées du côté du filet opposé au poisson, jusqu'à ce que le banc de sardines "tape" dans la fine nappe bleue et s'y maille. Dès qu'un filet est plein, le patron commande "*en all !*" (un autre) et amarre un second filet au premier et ainsi de suite. Pêche terminée, filets "halés dedans", on remâte la chaloupe et c'est le début d'une véritable régata pour arriver parmi les premiers à la vente et bénéficier ainsi d'un meilleur cours. La sardine est achetée à la volée, du bout du môle, par les commises des usines; reste alors à la porter "à la friture" par paniers

de 200 poissons. Pêche vendue, bateau nettoyé par le mousse, les hommes vont faire un tour au bistrot. Puis la chaloupe appareille pour un mouillage forain, comme l'anse Saint-Nicolas sous le cap de la Chèvre. Là, les hommes parlent de la pêche du jour, tandis que le mousse fait cuire la cotriade. Puis ils s'enveloppent dans leurs grands *kapo-braz* blancs pour passer la nuit, sous la misaine déployée en tente sur un aviron (*kobanet*). Souvent, un homme entame un vieux conte de matelot et pour s'assurer que son auditoire reste bien éveillé, il lance à l'improviste un *krik* ! auquel l'équipage doit aussitôt répondre par *krak* ! Au petit jour, la chaloupe appareille à nouveau pour les lieux de pêche, généralement proches du mouillage forain qu'elle a choisi. ■



armé à la sardine à Audierne, à Douarnenez et à Camaret. Dans ce dernier port cependant, une disposition particulière du gréement permet aux chaloupes de pratiquer également la pêche des crustacés au casier.

Le modèle standard de la chaloupe mesure à cette époque 28 pieds. Pour pouvoir faire usage des avirons par mer calme, les bateaux ne sont pas pontés. Leurs qualités nautiques leur permettent cependant d'affronter des temps assez durs et de descendre jusqu'aux Sables d'Olonne lorsque la sardine fait défaut en Iroise.

> Un gréement exigeant en main-d'œuvre

Le gréement est constitué de deux mâts et de deux voiles au tiers. Les mâts sont suffisamment courts et légers pour pouvoir être amenés et levés en mer pour la pêche. La drisse fait seule office de hauban. À Douarnenez et à Audierne, les deux voiles sont gambeyées à chaque virement de bord ; il faut les amener entièrement et les passer en arrière de leurs mâts respectifs, avant de les rehisser dans une position symétrique.

L'usage d'un tel gréement, aussi efficace et économique qu'exigeant en main-d'œuvre, ne peut se comprendre que comme un élément d'un ensemble : la chaloupe est armée par une communauté mal pourvue en capitaux mais riche en hommes. Elle est montée en été par un équipage de six hommes. Ce nombre peut même augmenter jusqu'à dix lorsque les chaloupes se livrent, à la mauvaise saison, à la pêche à la raie aux filets

(Tréboul, Camaret), à la sardine de dérive (on parle de filets d'Iroise à Camaret), au maquereau de dérive (Douarnenez, Morgat, Audierne), ou à la senne pour le sprat et le mullet. Dans la plupart de ces métiers, chaque matelot apporte son capital en filets de pêche, la capacité de production augmentant avec le nombre des engins mis bout à bout et donc avec le nombre d'hommes embarqués.

> Les sloops sardiniens pontés

Après la grande crise sardinière de 1902-1907, les marins d'Audierne, de Douarnenez et de Morgat se dotent de bateaux plus forts : grands sloops sardiniens pontés et surtout grandes chaloupes deux tiers pontées (dites à *pont-a-dreñv*), la partie centrale étant laissée creuse pour les filets de maquereau, poisson qu'on pêche désormais plus au large. Depuis 1907, on utilise une annexe pour pêcher la sardine, ce qui facilite l'augmentation des tonnages. À partir de 1930, les chaloupes sont abandonnées au profit des pinasses sardinières à moteur qui continueront à pêcher au filet droit jusqu'en 1950. À cette date, la grande senne à coulisse ou bolinche, beaucoup plus efficace, est adoptée, mais la sardine, pour des raisons inexplicables, va peu à peu désertier l'Iroise. Aujourd'hui, pour se faire une idée de ces bateaux, il faut visiter le port-musée de Douarnenez qui présente une exposition sur ce thème. Il conserve également une pinasse à moteur d'époque, ainsi que deux répliques de chaloupes du type employé vers 1900 et 1914.

Les langoustiers

Depuis les années 1845-50, le commerce des crustacés commence à se développer en Iroise et notamment sur la chaussée de Sein dont les fonds sont particulièrement riches à cet égard. De grands bateaux-viviers anglais, puis paimpolais, viennent acheter sur place, aux marins, les produits de leur pêche. Cette nouvelle activité qui se superpose au calendrier des pêches saisonnières traditionnelles (congre, turbot, lieu à l'île de Sein) apporte un début d'aisance aux marins. Mais à la fin du XIX^e, le nombre des caseyeurs a tellement augmenté dans l'Iroise que la ressource commence à diminuer de façon alarmante.

Dès 1890, des bateaux de Camaret et de Sein ont déjà poussé jusqu'aux Glénan et à Belle-Île pour y prospecter de nouveaux fonds. Et en 1898, c'est toute la flottille qui descend vers le sud pour mouiller ses casiers autour du plateau de Roche-Bonne. Cette première campagne est un succès, mais les sloops demi-pontés s'avèrent inadaptés à l'allongement des marées et à l'éloignement des abris. Des sloops pontés à vivier d'une dizaine de tonneaux sont alors mis en chantier. La crise sardinière va pousser les pêcheurs de Camaret à se spécialiser vraiment dans ce nouveau métier.

> Les dundeas de Camaret

Mais il arrive que la langouste manque en Atlantique et il faut aller voir encore plus loin. En 1902, le patron Pierre Douguet appareille ainsi le premier sur *l'Aventurier* vers les côtes anglaises dont il



> Chaloupes sardinières au mouillage à Camaret



> Sloop et dundee



ignore tout et s'arrête dans les Scilly, où il fait bonne pêche. C'est le début d'une grande aventure pour les Camarétois ; ceux-ci mettent au point un remarquable type de voilier qui deviendra célèbre pour son élégance et ses qualités nautiques et sera très vite adopté à Sein et Audierne. Bientôt les grands langoustiers de Camaret pêchent du Maroc au Portugal, du golfe de Gascogne à la Cornouaille britannique et de l'Irlande à l'Écosse. Les premiers dundeeds, spécialement conçus pour ces campagnes lointaines, sont lancés en 1910-1911. En 1911, Camaret s'affirme comme le premier port de crustacés en France, en mettant sur le marché 285 000 kg de langoustes et de homards. Plus de sept chantiers y sont en activité : le constructeur

le plus réputé, François Keraudren, emploie jusqu'à 60 charpentiers en 1914.

En 1931, la flottille camarétoise qui a souffert de la guerre est de nouveau à son apogée avec 220 sloops et 60 dundeeds. Le langoustier fait preuve de remarquables qualités évolutives, essentielles pour le travail sur les casiers. Extrêmement marin, il possède également des capacités hors pair pour tenir la cape par gros temps. On dit que le vivier dont le pont est placé juste en dessous de la flottaison, joue un rôle dans cet excellent comportement à la mer. L'étanchéité de ce "puits" où toutes les prises sont conservées et qui sert de lest liquide, doit bien entendu être parfaite, de

Les casiers à langoustes

Les casiers utilisés sont des cages cylindriques, en bois léger dits *paner-hir* ; à chaque bout, un entonnoir latéral en file permet l'entrée mais non la sortie de la langouste. C'est le mousse, premier levé, qui boët les premiers casiers avec du grondin, frais de préférence. L'équipage cherche les fonds propices et peut parfois s'user les mains pendant des heures sur la ligne de sonde. Le mouillage des engins doit être rondement mené. Après deux heures ils sont relevés, reboëtés



et mouillés à nouveau (trois ou quatre levées par jour en été). Quand le vent manque, on mouille les casiers à partir des deux canots dont sont équipés les grands sloops

et dundeeds. Quand le soir tombe, tous les casiers sont relevés et lorsque le fond s'est révélé riche, le voilier mouille une bouée à feu et tient la cape à proximité. ■

même que sa position dans le bateau. En janvier, certains bateaux arment pour une campagne de deux mois au Portugal. Si la pêche est bonne, ils y retournent, avant de monter en Angleterre. Début mai, les sloops arment pour Sein, Belle-Île, Roche-Bonne et l'île d'Yeu. En juin, toute la flottille part Outre-Manche travailler jusqu'en novembre. Après un mois en Cornouaille anglaise, elle revient à Camaret et, trois ou quatre jours d'escale plus tard, repart sur les mêmes côtes jusqu'à la mi-novembre. La plupart des bateaux sont alors désarmés.

> Les "culs carrés"

La crise mondiale de 1931 éprouve le commerce langoustier et la construction locale. Vers 1936, les premiers "culs carrés" apparaissent. Ce sont de fortes unités à moteur qui préfigurent les langoustiers modernes tout en conservant encore une voilure assez importante. Souvent, une timonerie est érigée à l'arrière. Aujourd'hui, il ne reste plus de cette magnifique flottille camarétoise que l'*Émigrant* récemment restauré. À Douarnenez, la carcasse du sloop *cap Lizard* est conservée et sert de modèle à la construction, dans le hangar voisin, de sa réplique à l'identique, le *Skellig*.

Le transport par mer

Dès le Moyen Âge, les communautés de marins caboteurs sont nombreuses en Iroise. Les marins de la côte de Porspoder à Lanildut armeront jusqu'à 150 unités au XVIII^e siècle ! Les maisons emblématiques des "maîtres" de ces barques témoignent

éloquement de leur réussite sociale. Les gens de Lanildut-Porspoder se spécialisent entièrement dans le trafic du vin. Le Conquet qui possédera ses cartographes au XVI^e siècle, garde une flotte d'une quarantaine de navires jusque vers 1750 qui transporte de pleines cargaisons de sel vers les ports du Nord. Cette flottille déclinera ensuite pour disparaître après la Révolution. Il en va de même à Audierne où des armateurs rescapés de la destruction de Penmarc'h sont venus grossir les rangs des caboteurs locaux au XVI^e siècle. Mais le trafic du poisson séché vers Bordeaux d'où l'on ramène du vin, ne suffit plus à rentabiliser les voyages et Audierne tente d'armer pour Terre-Neuve. C'est une période de déclin qui s'annonce, même si au XVIII^e siècle, Audierne arrive en tête des ports de l'Amirauté de Cornouaille pour la délivrance des brevets de maîtres au cabotage.

> Les gabares de Lampaul

Au XIX^e siècle, à la différence d'autres terroirs de caboteurs comme le Morbihan ou le Trégor, l'activité ne reprendra pas vraiment en Iroise et c'est un trafic à plus petite échelle, celui des gabares de Lampaul, qui fournira du travail aux marins du pays. Transport de pierre et de sable à bâtir de l'aber Ildut pour le port de Brest, transport de cendre, de goémon, de fumier de goémon et de soude chargés dans les îles de l'Iroise, sont les tâches effectuées par les gabares de Lampaul. Manœuvrés par trois hommes, ces forts sloops de charge sont grésés d'une grand-voile à corne, d'une flèche, d'une trinquette et d'un foc sur bout-dehors. Les sloops construits à Paimpol gréent un





> Église Saint-Raymond, Audierne



> Chapelle Saint-Tuguen, Primelin

mât de flèche, contrairement aux gabares construites à Camaret. Ces beaux bateaux de charge continueront à travailler, grâce à une motorisation bien conduite, jusqu'aux années 1970. Les derniers

exemples du type, tel *l'Audiernais*, mériteraient d'être conservés à Lampaul, dont ils constituent sans doute le patrimoine le plus caractéristique. ■

“ Sur la côte, un patrimoine maritime souvent évoqué... ”

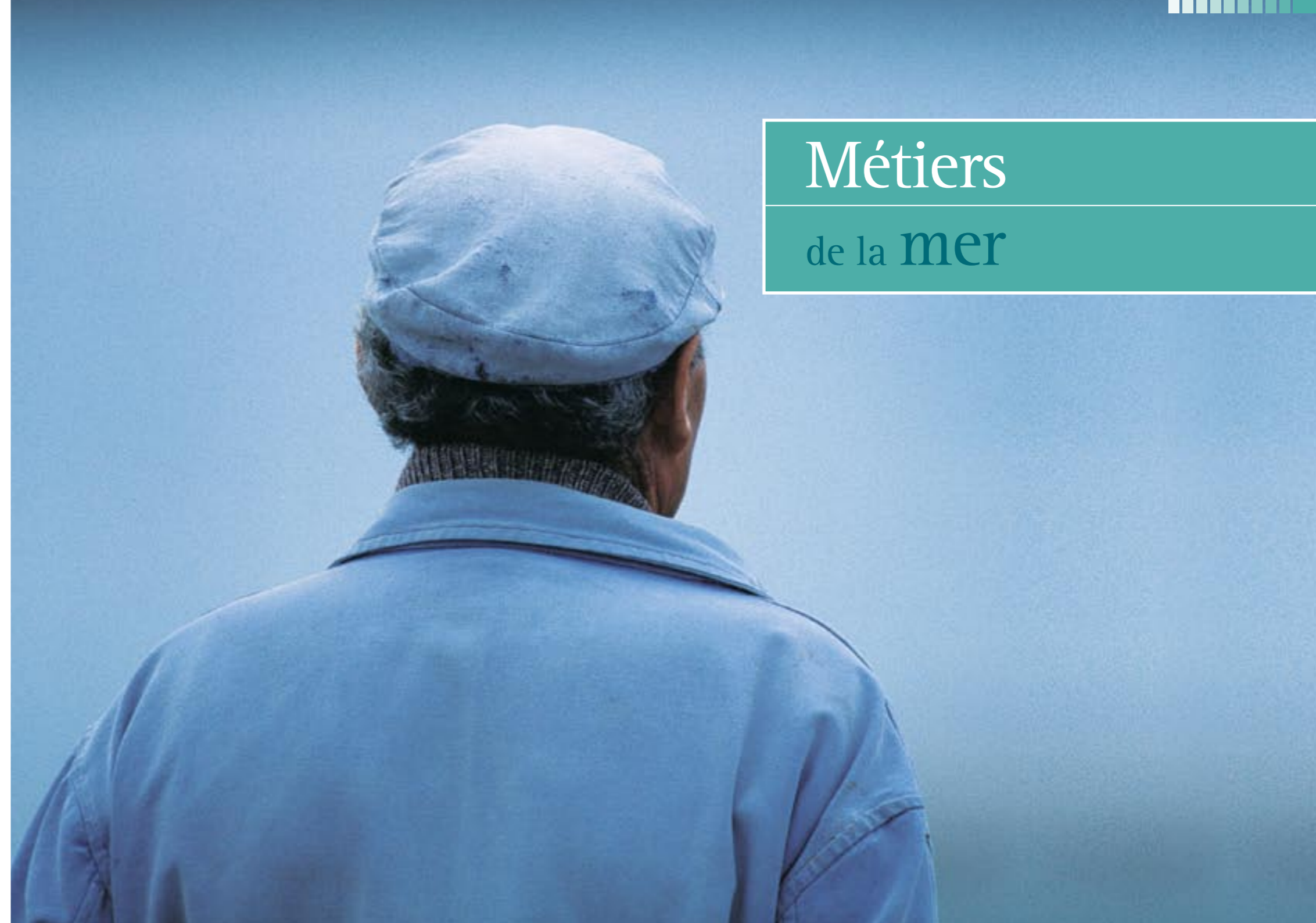
Les côtes de l'Iroise ont conservé, mieux que nulle part ailleurs, un patrimoine culturel très riche, évocateur du passé maritime de la région. Ainsi, les sculptures sur pierre des édifices religieux représentent les différents types de bateaux utilisés à la grande époque des pêcheries et sécheries du cap Sizun, ainsi qu'aux débuts de la pêche à la sardine à Douarnenez : chapelle Saint-Michel à Douarnenez (XV^e), église de Plogoff (XIV^e), chapelle de Saint-Collodan à Plogoff (début XVI^e), église de Confort et de Primelin (1585). Tous ces bateaux sont bordés à clins, à la manière des bateaux vikings, mode de construction qui sera remplacé au milieu du XVI^e siècle par le franc bord (coque lisse). Les premières représentations sculptées dans le bois sont celles d'une



sablère polychrome de la chapelle Saint-Trémeur à Cleden-Cap-Sizun (1554) et celles de l'église de Pont-Croix (milieu XVI^e). D'une excellente précision, elles montrent, outre

cet abandon de la construction à clins, des détails intéressants sur le costume des pêcheurs qu'on peut également observer sur l'église Saint-Clet de Cléden ainsi qu'à Goulien. ■

Métiers de la mer





Pêche : un savoir-faire établi à travers les siècles

La petite pêche côtière d'aujourd'hui, telle qu'elle est décrite dans l'ouvrage "Activités humaines en Iroise", s'appuie sur des savoir-faire ancestraux qui ont su évoluer au fil des siècles. Les communautés de pêcheurs n'ont cessé de se transformer au cours du temps en fonction de l'évolution socio-économique. Quand certains savoirs se désagrègent, d'autres se constituent, voire même se reconstituent. Ils sont toujours liés à une connaissance propre de la mer.

Les rapports que les hommes de l'Iroise entretiennent avec la mer sont anciens et remontent à la préhistoire (cf. *archéologie*). C'est dans ce contexte historique de longue durée que se sont créés une culture et des savoir-faire. Dès la fin du néolithique, et plus encore à l'Âge du fer avec la pleine maîtrise de la "fabrication" du sel, une économie de troc, donc de marché, a pu s'installer. En Iroise, au cours de l'histoire, des structures économiques se sont mises en place pour commercialiser le poisson puis le goémon et enfin les crustacés. Les savoirs et les usages les concernant ont pris de plus en plus d'importance et de complexité à mesure que les profits

réalisés devenaient structurants pour les populations locales.

La pêche médiévale : une activité florissante

La pêche du poisson s'ancre au moins dès le Moyen Âge. Les espèces concernées sont de deux types.

> **Le poisson de fond**, lieu, merlu, congre et sans doute aussi la julienne. Selon l'espèce, les moyens de capture sont la ligne ou le filet.

> **Le poisson migrateur**, essentiellement le mullet, dont la capture ne peut se faire qu'à la senne.

> **Au nord de l'Iroise**

Au Conquet, les seigneurs de Léon mettent en place dès le XIII^e siècle un important ensemble regroupant pêcheries, sécheries, ateliers de salage et cabotage¹. L'activité porte sur une région s'étendant jusqu'à Porspoder, Portsall et Ouessant. La pêche des lieus et merlus se fait de nuit², au moyen probablement de cordes, mais aussi de lignes quand le poisson monte près de la surface. Cette pratique nocturne encore présente dans les mémoires, permet d'économiser de la ligne et parfois même de pêcher le poisson à l'aide de gaffes acérées. Les congres et juliennes, en revanche, se pêchent de préférence aux cordes. Les lieux de pêche se situent généralement à une distance maximale d'une journée de route du port. Les pêcheurs de Portsall sont toutefois présents dans

Les aléas de la pêche aux crustacés

La mise en place de la pêcherie de crustacés est la plus récente et semble avoir débuté au XVIII^e siècle en Bretagne Nord. Poussés par l'intérêt que les Anglais portent aux homards, certains pêcheurs de Bréhat et de Paimpol se mettent à établir des têtes de ponts de plus en plus loin à l'ouest, soit pour y travailler, soit plus simplement pour racheter les productions locales. Le mouvement prend encore plus d'ampleur au milieu du XIX^e siècle à l'occasion d'une mutation importante de la pêcherie : suite aux essais fructueux de Guillou à Concarneau, des viviers sont construits de place en place sur le littoral de l'Iroise. Celui de Roscoff s'ouvre en 1863, celui de l'Aber-Wrac'h en 1878 et enfin celui d'Argenton en 1882. Assurés d'une commercialisation aisée de leurs prises, une flottille de caseyeurs voit le jour. L'effort de pêche reste toutefois limité. Chaque bateau ne mouille guère plus de cinq paires de casiers, un neuf et un vieux sur chaque bouée afin de limiter les dégâts en cas de perte. Il est vrai que la manœuvre à la voile et que la renverse rapide des courants ne laisse qu'un temps limité au repérage et au levage des engins. La confection des casiers,



en osier ou en châtaignier, est une activité hivernale. Leur structure varie selon la prise convoitée. On ne pêche pas la langouste comme le homard. L'Aber-Wrac'h, Molène, Le Conquet et Sein se spécialisent dans la pêche des crustacés. Les bateaux, au départ simples sloops, s'agrandissent progressivement ce qui leur permet d'aller jusque sur les côtes anglaises. Le passage de la pêche des homards, au tournant du XIX^e-XX^e, vers celle des langoustes conduit à une modification des modes de travail : les casiers sont modifiés, on change d'appât.

• La connaissance des caveaux à homards

Les capacités du homard à s'échapper de son piège sont rapidement appréciées ; il faut travailler très tôt avant que la lumière ne pénètre dans les profondeurs marines. La connaissance des caveaux à homards est l'affaire des patrons. Chacun d'entre eux est repéré par des marques secrètes à terre. Une certaine forme de rotation de l'exploitation est rendue obligatoire par le comportement territorial

du homard. Avec la motorisation des bateaux, on peut visiter plusieurs caveaux dans la même matinée de pêche et donc disposer de plus de casiers. Dès lors que le nombre augmente, il devient fastidieux de travailler avec des couples ; ce sont des filières de dix casiers qui sont mises à l'eau. Le repérage précis de la zone revêt alors moins d'importance et on pallie la finesse du travail par le nombre d'engins de pêche. La découverte parallèle de véritables sanctuaires à langoustes dans la fosse d'Ouessant met la réussite de la pêche aux crustacés à la portée de tous les patrons, plus ou moins compétents. Le miracle sera toutefois de courte durée et seuls les patrons ayant une véritable connaissance de la ressource continueront à pratiquer la pêche de façon satisfaisante. Mais le pactole aura été emporté entre-temps. La notion de limite de la ressource et de limitation de l'effort de pêche sont pourtant des éléments de la culture et du savoir des marins pêcheurs. Mais face aux gains rapides et faciles, il arrive souvent qu'on les oublie... ■



les ports du Devon et du Cornwall. La langue du Cornwall est d'ailleurs, à l'époque, la même que le breton. La pêche est surtout active de mars à juin, mais peut durer jusqu'en septembre. Dès le mois de juillet, l'écoulement de la marchandise occupe déjà une partie des bateaux. Les poissons sont salés en baril³. Les barques qui effectuent le négoce ont un tonnage compris entre 15 et 30 tonneaux. En voyage de retour des ports du

Sud, les bateaux ramènent du vin de Bordeaux et aussi du sel, de Guérande, de Vendée et de Charente, d'une part pour les besoins locaux, mais aussi pour en livrer en Normandie, Devon et Cornwall. Le développement d'une flottille de cabotage va conduire les marins de Porspoder et du Conquet à disposer jusqu'à la fin du XVIII^e siècle d'un certain monopole dans le commerce des vins de Bordeaux.

Les mulets à la senne

Cette pêche qui s'est perpétuée jusqu'à la fin du XX^e siècle, concerne non pas les pêcheurs du large mais les hommes en liaison permanente avec le littoral. Ce sont des communautés particulières qui s'investissent dans ce métier, tels les kerhors⁸ de la rade de Brest ou les hommes de Tréglonou qui, il y a encore une cinquantaine d'années, écumaient toutes les grèves entre Brest et Brignogan. La senne employée mesure 300 mètres de long et mobilise six à sept hommes par bateau. Le mulot est un poisson migrateur qui se déplace en bancs très compacts. Il y a les mulets de sud et les mulets de nord ; chacun de ces groupes migratoires a ses particularités qu'il faut connaître. Les veilleurs postés sur les points élevés

du littoral suivent le poisson des yeux jusqu'à ce qu'il rentre dans les baies et grèves peu profondes où attendent les bateaux chargés de la senne. La veille à la basse mer, l'examen des traces laissées par les nageoires sur le sable à basse mer a parfois permis d'attester la présence d'un banc dans le secteur. La veille se fait alors d'autant plus attentive. La capture du banc nécessite un maximum de précautions car le mulot est un poisson très méfiant et très vif. Quand le banc est entré dans une anse, il faut l'entourer sans faire de bruit, tant au niveau des avirons que du mouillage des pierres de lest de la ralingue de fond. Le piège doit se refermer sans éveiller la vigilance du poisson. Quand enfin les deux bouts de la senne ont été passés à

terre, un certain soulagement est acquis, mais tout n'est pas fini pour autant. En effet, il va falloir maintenant empêcher le poisson de fuir en sautant par-dessus la ralingue de liège. Il faut obliger les mulets à s'écarter du filet. Les pêcheurs frappent alors dans l'eau avec des bâtons ou les avirons. En fin de halage de la senne au sec, les prévisions se confirment, le tonnage suspecté est bien là. Au moment du repérage, on avait tenté de voir combien de paniers il faudrait pour couvrir l'ombre du banc, un panier équivalant à cent poissons (100 *peusk en eur boutok*). Aujourd'hui, la pêche du mulot a disparu, les veines de migration ont changé, on en ignore la cause. Ce que l'on sait c'est que le poisson passe toujours, mais beaucoup plus au large. ■

> Le sud de l'Iroise

Il n'est pas en reste car au cap Sizun, au milieu du XVI^e siècle, les six paroisses locales comptent 1 400 marins pêcheurs répartis entre 90 embarcations⁴. Les pêches portent sur le congre en hiver et le merlu en été. Certaines barques pratiquent successivement la pêche puis le cabotage. Il se crée alors un commerce croisé avec exportation de poissons séchés ou salés et aussi de toiles de lin (la Bretagne occidentale en était une grande productrice), de blé ou de viande salée à partir des côtes bretonnes et avec importation de sel et de vin. La richesse apportée par le cabotage va au-delà des ports du cap Sizun, elle s'étend aux nombreux havres du cap Caval ou de Penmarc'h.

Du XVI^e au XX^e : le déclin de la ligne

Le développement de la pêche morutière en Islande d'abord (1430), puis aux Terres Neuves (1500) va cependant ruiner peu à peu cette économie. Le droit d'exploitation de la pêcherie que réclament les seigneurs perd peu à peu de sa valeur. De 2 000 livres en 1501, elle va passer à 900 en 1585 et 80 en 1637. En 1726, l'activité halieutique⁵ de ce secteur ne reste plus sensible que sur la seule île d'Ouessant (*voir tableau*), sans pour autant qu'elle disparaisse ailleurs. En effet, quelques années plus tard, elle est toujours signalée dans les quartiers de Brest, d'Audierne et de Penmarc'h⁶. La pêche des lieus et des merlus se fait à la ligne de traîne garnie d'un seul hameçon (*linenn-gal* en breton

⊠ La pêche à la senne

Les bancs de mulets étaient repérés depuis le haut d'une falaise (ici en presqu'île de Crozon). Le comportement et surtout les déplacements du banc faisaient l'objet d'une attention particulière de la part des guetteurs, car c'était une information précieuse et nécessaire

pour la pêche à la senne. La barque de pêche attendait patiemment en mer, elle avait au préalable passé l'extrémité du filet à des pêcheurs restés sur le sable et filé quelques dizaines de mètres de senne.



⊠ Quand le banc de poissons se présentait bien, les rameurs entraient alors en action le plus silencieusement possible (les dames de nage en cuir avaient été suiffées pour

éviter les grincements). Ils devaient alors faire le tour du banc en dépliant, "en filant" la senne. La barque rejoignait ensuite le bord où elle déposait l'autre bout du filet.



⊠ Cette manœuvre d'encercllement était la plus délicate car les mulets sont capables de rapides volte-face. Si elle était réussie, les poissons se retrouvaient

piégés entre le filet et la plage. Il ne restait plus aux pêcheurs qu'à haler le filet sur la côte pour récupérer les captures.





> Ligneurs à Portsall

de Portsall), sous voilure réduite. L'hameçon est appâté avec du lançon ou de la petite anguille qu'on pêche en abondance dans les estuaires et aussi de la gravette. Ce dernier appât est un ver de sable de la famille des polychètes (*Nephtys sp.*). Il est pêché à la bêche, à basse mer, par les épouses et filles des marins. La taille des lieux peut atteindre 24 pouces de longueur, soit des poissons de taille, somme toute, moyenne. Dans le Nord-Finistère, au début du XX^e siècle, Portsall reste toujours fidèle à la pêche aux lignes. Au début des années trente, ce port arme encore une cinquantaine de bateaux de deux à cinq tonneaux pour la pêche du lieu et à l'occasion des crustacés⁷. Les marins, généralement trois par bateau, pêchent à la ligne sur les basses. Ils partent en groupe de plusieurs unités et exercent leur activité entre les îles de Sein et de Batz. Un bateau revient journalièrement à Portsall déposer les captures de l'ensemble du groupe. Il repart avec des vivres frais et de la gravette blanche qui est considérée comme le seul appât convenant à ce genre de pêche. La pêche traditionnelle se fait toujours à la traîne. Une connaissance intime du fond est acquise par les pêcheurs, et associée à celle du comportement du poisson ; ses déplacements liés au cycle des marées sont anticipés. Le développement du chalut, et plus encore de la pêche au filet maillant, a désorganisé cette activité. La raréfaction du poisson a rendu aléatoires les modèles des anciens. Il a fallu aller plus loin, plus profond, et pour cela innover sur le plan technique. À la motorisation des bateaux réalisée dès 1935, vont s'ajouter les moyens modernes de navigation et la modification

des techniques de pêche, comme l'arrivée de la ligne en nylon et des appâts artificiels. Le métier de la ligne s'estompe peu à peu et début 2000, le nombre de pêcheurs reste globalement faible, malgré des efforts de relance sur le cap Sizun. ■

» PRATIQUE DES LIGNES SUR LE QUARTIER DU CONQUET EN 1726

ports	effectifs de bateaux
Portsall	3
Argenton (Landunvez)	2
Porspoder	3
Pors-Pol (Lampaul-Plouarzel)	3
Le Conquet	4
Ouessant	30
Molène	4
Plougonvelin	1
Portzic (Plouzané)	2

1. Darsel, 1976.
2. Touchard, 1967.
3. Un tonneau contient 600 merlus ou 500 gros poissons ou 7 balles de congres, une balle correspondant à 50 pièces.
4. Croix, 1993.
5. Le Masson du Parc.
6. Duhamel du Monceau.
7. Samzun, 1933.
8. Le mot *kerhor* est un sobriquet attribué aux pêcheurs issus de la commune de Kerhuon dans la rade de Brest. Il est très fréquent que chaque communauté soit ainsi désignée : les goémoniers deviennent les *pigouilh*, les gens de Tréglonou deviennent les *Larh laou* et ainsi de suite.



> Reconstitution du travail des goémoniers à Plouguerneau

Le goémon : une véritable culture locale

C'est sans doute avec les algues que la dépendance des hommes de l'Iroise à la mer a été la plus forte. Ils ont développé autour d'elles des outils, des connaissances scientifiques et des règles très équitables de gestion de la ressource.

Dès le V^e siècle au moins, les algues ont été utilisées dans la vie domestique, en particulier pour l'amendement des terres. Jusqu'à la première moitié du XVII^e siècle, elles ne sont récoltées qu'à cette fin.

Alors que de façon générale les ressources littorales et les épaves sont propriété des seigneurs des fiefs riverains, en Léon les usages locaux accordent un droit aux habitants des paroisses situées en bord de mer. Une exclusivité des algues leur est acquise. Les goémons de rive sont alors récoltés tous les ans à des époques définies par l'assemblée paroissiale. Les récoltants, conscients de l'évolution saisonnière des champs d'algues, attendent le moment où ils atteignent leur plein développement, en avril et mai, pour les couper. Les grèves sont découpées en autant de lots que de familles présentes dans la communauté villageoise. Le but est de garantir à chacun un espace de



travail et une part équitable de la ressource. Quand en 1681, l'ordonnance de la Marine promulguée par Colbert définit les conditions dans lesquelles seront exploités les goémons, ce sont les mesures en vigueur dans le Léon qui sont généralisées. L'ordonnance confirme l'exclusivité des goémons de rive aux populations des paroisses riveraines, supprimant ainsi toutes velléités non seulement des seigneurs, mais aussi des industriels du verre qui commencent à s'intéresser aux cendres d'algues pour l'approvisionnement de leurs usines.

Les goémoniers mettent en place une véritable culture sur le thème des algues. Les goémons sont décrits par le menu, selon les modes d'accès, le mode de maturité, les espèces : près de 60 espèces d'algues sont différenciées. Une panoplie très complète d'outils et d'appareils de pêche a été créée pour pouvoir prélever les algues où qu'elles se trouvent, que ce soit au pied des falaises les plus abruptes ou dans le profond.

De la soude à l'iode

Du fait de la présence notable de carbonate de sodium dans les cendres d'algues, l'usage s'est créé depuis le XVII^e siècle de désigner les résidus de combustion des algues sous le nom de soude. À l'époque, utilisées comme fondant, ces

soudes permettaient d'abaisser le point de fusion de la silice dans l'industrie du verre. La découverte des soudes factices obtenues par un procédé chimique dès 1790 a relégué pour quelque temps les soudes issues de plantes littorales.

Cependant, dès 1830, la fabrication reprend de plus belle pour alimenter les usines d'extraction d'iode. En effet ce corps, nouvellement isolé, a des propriétés médicales très importantes. ■

Un partage de la ressource en équité

Les us et coutumes normalisent le mode d'accès à la ressource. Par exemple, quand les algues sont rejetées en quantité sur l'estran après les tempêtes, point de foire d'empoigne ! Le partage est organisé. Divers cas sont possibles selon le nombre et la composition des groupes (plus ou moins de femmes) et l'abondance du goémon. Si les familles sont venues en nombre et que les arrivages sont limités, un partage organisé ou *marre-rann* sera proposé par la personne ayant l'autorité morale. La grève sera partagée en lots proportionnels à l'abondance de chaque famille. Ainsi, chacune d'entre elles se retrouvera cantonnée dans un espace de travail privatif. Si les algues sont très abondantes et que le personnel reste réduit, le gardien de grève proposera une auto-allocation ou *frip*. Il laissera les familles se disperser sur l'estran et réserver les places en définissant des lignes de partage à l'aide de pierres

et de petits monticules de goémons. Personne ne peut réserver de goémons dans un territoire déjà marqué. Si les hommes sont en minorité face à des jeunes femmes et à des mères de familles, ce qui arrive souvent car les hommes naviguent, ces dernières proposent de travailler en commun et de monter les algues sur la dune en les disposant en petits tas tous égaux. En fin de matinée, on compte les tas de goémons et les participantes au travail collectif et on fait une dotation égale pour chacun et chacune des participants.

La coupe des goémons de rive obéit au même souci d'équité. Non seulement le goémon est réservé aux habitants des communes riveraines, mais il est de plus attribué aux familles de place en place. Quand une famille considère que son lot de goémons n'est pas assez mûr, elle peut attendre de le couper sans craindre une coupe intempestive de la part des voisins. Il reste cependant des portions de grève qui restent en accès relativement libre. Sur ce territoire, deux dates de coupe sont décidées ; la première ne concerne que les pauvres et les nécessiteux de la paroisse. Il leur est réservé trois jours de travail avant que les grosses fermes n'arrivent avec leur personnel et leur outillage, chevaux et charrettes. En matière d'outillage, seuls les engins opérant par coupe sont autorisés, le constat ayant été fait très tôt que l'arrachage est nocif, en particulier pour *Ascophyllum nodosum*, qui ne se reproduit quasiment que par voie végétative. Le flottage du goémon à l'aide de dromes n'est autorisé que si la mer est belle. Une drome est un radeau d'algues ceinturé par de forts cor-

dages. On fait alors *marre-dolz*. Sinon, dans le cas contraire, il faut se limiter à ne travailler qu'avec les charrettes, *marre-kar*.

Dans le secret des laminaires

Avec l'essor de l'exploitation des laminaires au début du XIX^e siècle, une toute autre culture se constitue. Les hommes se mettent à distinguer les différentes espèces, à percer les secrets de leur cycle biologique. On attend fébrilement avril qui voit s'effectuer le renouvellement des frondes de *Laminaria hyperborea*. On n'accorde que peu d'importance à *Saccorhiza polyschides* qui ne contient que de l'eau. On se met à apprécier la qualité de *Laminaria digitata* qui, d'avril à mai, se bonifie très rapidement.

Mais toutes ces laminaires sont des goémons de fond. Les hommes doivent naviguer pour les récolter. Il faut pour cela concevoir un bateau qui soit adapté au travail des algues. C'est le sloop goémonier. C'est un bateau de cinq à six mètres cinquante de long gréé d'une grand-voile et d'une trinquette. En dépit de la facilité de manœuvre de ce type de gréement, il faut pour beaucoup apprendre à naviguer à la voile. Ceux qui vivaient déjà dans un environnement de marins le font sans peine. Mais pour tous les hommes qui de paysans tentent de devenir goémoniers, la tâche est plus rude.



> Champ de laminaires, archipel de Molène



> Autour du four à goémon



> Retour d'un goémonier à quai, île de Sein

Dans la mesure où ces algues poussent en mer, la notion de propriété de la ressource s'estompe. À l'instar du poisson, elles sont en accès libre ; la propriété est acquise au premier qui l'attrape. Les hommes n'ont pas eu la pertinence de penser que ce mode d'accès peut générer les plus grands désordres. En effet, pour certains, il y avait tout intérêt, pendant un certain temps, à développer

un effort de pêche important pour tenter de s'ac-caparer la ressource. Le problème apparaît quand tout le monde réagit de la même manière et que face à des coûts d'exploitation grandissants, la ressource s'amenuise, et de la même manière les gains. Actuellement des réflexions sont en cours sur une logique "d'exploitation durable". ■

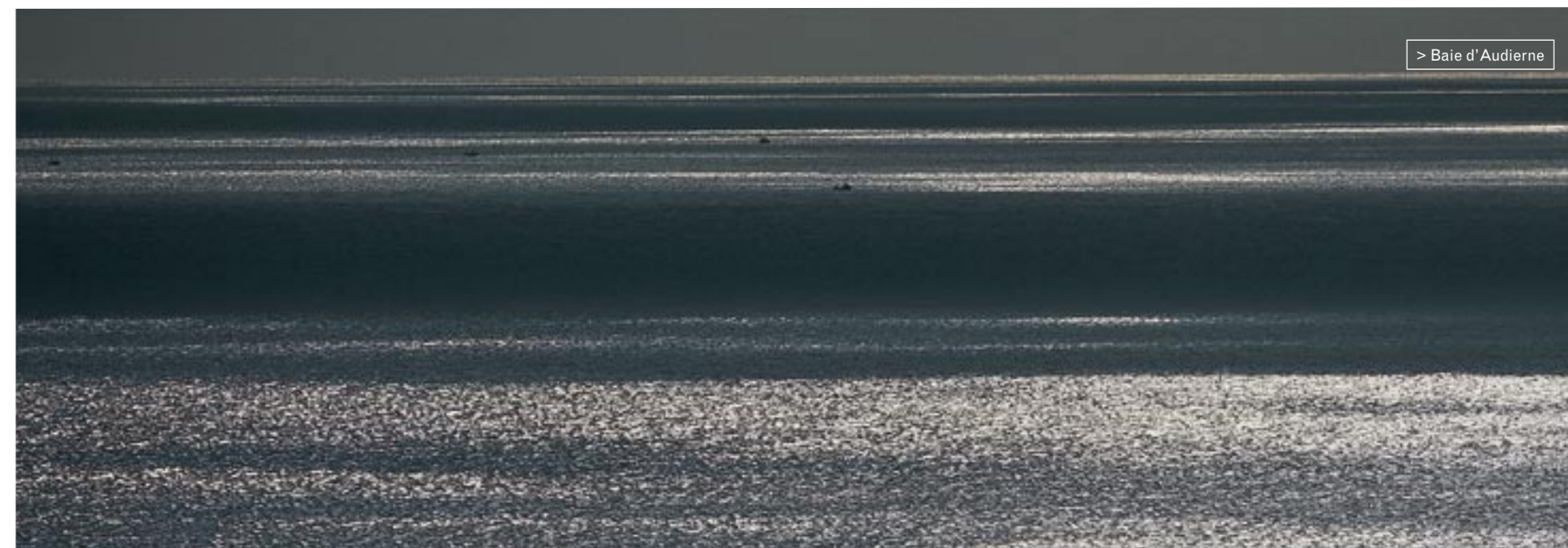
L'importance économique des algues en 1920 et aujourd'hui

Dans les années vingt, on compte près de 2 000 goémoniers sur le quartier maritime de Brest. Le goémon fait vivre 13 usines d'iode sur la façade atlantique du Finistère pour un personnel d'environ 200 personnes. Il est récolté près de 180 000 tonnes de goémons frais sur l'ensemble de la Bretagne. L'importance économique de cette industrie est comparable à celle de la sardine. Elle a traversé les années, non sans crises ; le métier s'est transformé. Il y a toujours en Iroise une culture et des savoirs relatifs aux algues. Les 50 goémoniers d'aujourd'hui en sont les détenteurs.



Ils continuent à récolter les algues dans les fonds, aux abords de Molène, et les débarquent à l'Aber-Ildut, premier port goémonier d'Europe. Forum des algues rassemblant

plusieurs milliers de visiteurs et de professionnels, fairs à soude restaurés, anciens sloops ou musée des goémoniers contribuent à faire vivre ce passé et font le lien avec l'activité actuelle. ■



> Baie d'Audierne

Le rôle social des abris du marin

De 1900 à 1952, les abris du marin se construisent sur les ports du Finistère. De l'hébergement au foyer culturel, ils vont jouer un véritable rôle social.

Avec son poste de couchage, l'abri du marin est en premier lieu un refuge. Le principal service à rendre aux marins est en effet de leur procurer un gîte. La tempête, les avaries ou les nécessités de l'avitaillement et de la pêche les obligent souvent à relâcher dans des ports extérieurs. Ils doivent alors cabaner et passer la nuit dans le froid et l'humidité,

enroulés dans une voile et un *kapo braz* (grande veste). Les abris du marin sont construits à proximité des quais et en majorité en Iroise : les deux premiers sont bâtis à Sein et au Guilvinec en 1900. Offrant le gîte et le couvert aux escales, leur création est donc accueillie avec enthousiasme par les pêcheurs migrants comme les Douarnenistes, présents dans tous les ports sardiniers de Camaret à Belle-Île, et même les Paimpolais chassant la langouste en Iroise. Les coqueries¹ aménagées sous les préaux sont également très appréciées des équipages : des fourneaux y sont installés pour préparer la cotriade². La création de chaque abri donne lieu à la constitution d'une



association locale. Il s'agit de responsabiliser les marins et de les faire participer au fonctionnement. Ainsi, un comité local, composé d'une vingtaine de pêcheurs élus par leurs camarades, est chargé de la direction de l'établissement. Les abris sont aussi des dispensaires. En 1906, une armoire à pharmacie est installée dans chaque abri. À certaines occasions, les gardiens se font donc infirmiers pour les marins. Ils peuvent dispenser des soins de première nécessité et fournir des remèdes. En 1936, l'œuvre des abris du marin recrute des assistantes sociales. Chaque "résidente sociale" a en charge un dispensaire de soins courants. Durant la seconde guerre mondiale, ils sont reconnus comme œuvre sociale de la Marine.

Le cabaret modèle

Pour que l'abri soit réellement un centre d'accueil apprécié de tous les marins, il faut y recréer, au moins en partie, l'atmosphère conviviale du cabaret. Lieu de réunion et de divertissement, l'abri a aussi ses boissons attitrées : la tisane d'eucalyptus et l'eau minérale, nommée "eau vivifiante". C'est également un réel foyer d'animation et de culture. Tout au long de l'année, mais plus particulièrement l'hiver, la salle de jeux est le centre vital de l'abri. Elle se transforme aussi régulièrement en salle de conférences. ■

1. Cuisine pour les équipages
2. Repas du pêcheur constitué de soupe de poissons

De Thézac un yachtman au service des pêcheurs

Jacques de Thézac est un aristocrate né en 1862 à Orléans. De santé fragile, il doit interrompre de bonne heure ses études pour trouver la guérison en Saintonge, le berceau de sa famille. Encore adolescent, il se passionne pour la voile et, seul sur son canot, navigue entre La Rochelle et Oléron. Plus tard, il participe à des régates sur les côtes bretonnes et charentaises. Il remporte ainsi de nombreuses courses à bord de voiliers dont il conçoit parfois lui-même les plans. Il navigue "moins



par amour de la mer, écrit-il, que pour le plaisir de voir de près des marins à l'œuvre". En 1888, il se marie à une Concarnoise et s'installe à Sainte-Marine, à l'embouchure de l'Odet. À l'occasion de ses croisières, le yachtman mesure l'étendue de la misère qui touche les pêcheurs et le prolétariat ouvrier

des grands ports sardiniers. Il prend conscience des ravages de la tuberculose et de l'alcoolisme dans les milieux maritimes. Cette prise de conscience est à l'origine de la création des abris du marin et du rôle social assigné par leur fondateur. ■

Patrimoine architectural





> Le port de l'île Molène

Les ports, une histoire amarrée à la pêche

En Iroise, les constructions maritimes sont extrêmement nombreuses et presque toutes les anses ont leur port. Leur histoire et leurs évolutions sont directement liées à celles de la pêche.

Le littoral du Finistère et ses îles représentent environ 750 kilomètres de côtes, sans compter les estuaires. Le nombre de ports actuels est à la mesure de ce chiffre : 90 dans le département. Les constructions anciennes sont, par contre, très rares. Elles remontent au XVIII^e siècle et ne concernent

que Le Conquet et surtout les villes ports de fond d'estuaires, comme Audierne. Il s'agit le plus souvent d'un simple quai et dans le meilleur des cas d'un bassin à flot, car les ouvrages sont à la charge des municipalités.

1850-60 : l'essor des aménagements maritimes

À la veille de la Révolution française, tous les ports de Basse-Bretagne sont dans un état d'abandon préoccupant. Comme dans toutes les provinces maritimes, les

assemblées consulaires, par les nombreuses requêtes adressées au roi ou aux ministres concernés, confirment les déficiences criantes du balisage et des ports. Toutes réclament des améliorations rapides surtout dans le domaine des accès et de la protection des établissements maritimes. La commission des ports s'attache donc à la rédaction d'un grand projet qui débouche seulement en 1837 sur le vote d'une loi portant création d'un fonds extraordinaire pour les travaux publics. Dorénavant, c'est l'État qui se charge des aménagements portuaires et non plus les municipalités. Les améliorations sont évidentes sous le règne de Louis-Philippe, mais elles ne concernent pas les côtes de l'Iroise. Il faut attendre la période 1850-1860 pour constater un véritable essor des travaux d'aménagements maritimes : les petits ports d'échouage sont dorénavant directement concernés par les décisions ministérielles. Des môles, des brise-lames et des digues sont érigés pour les protéger. Les chenaux sont fixés par des jetées plus ou moins longues qui servent en même temps au halage des navires, les musoirs sont éclairés par

autant de tourelles, etc. Sous le Second Empire (1852-70), c'est la pêche, avec l'augmentation du tonnage des barques et des chaloupes, qui oblige l'État à entreprendre la construction de môles, de digues, de quais et de cales. Avec le développement du mareyage et des conserveries, les ports deviennent indispensables au bon déroulement d'une activité devenue vitale pour l'économie régionale tout entière, voire même nationale. On construit donc pour satisfaire et améliorer les performances d'une branche industrielle particulière, la seule pratiquement existante sur le littoral breton. C'est au prix d'efforts coûteux et permanents que les multiples petits ports actuels voient le jour.

Des constructions pour l'industrie sardinière

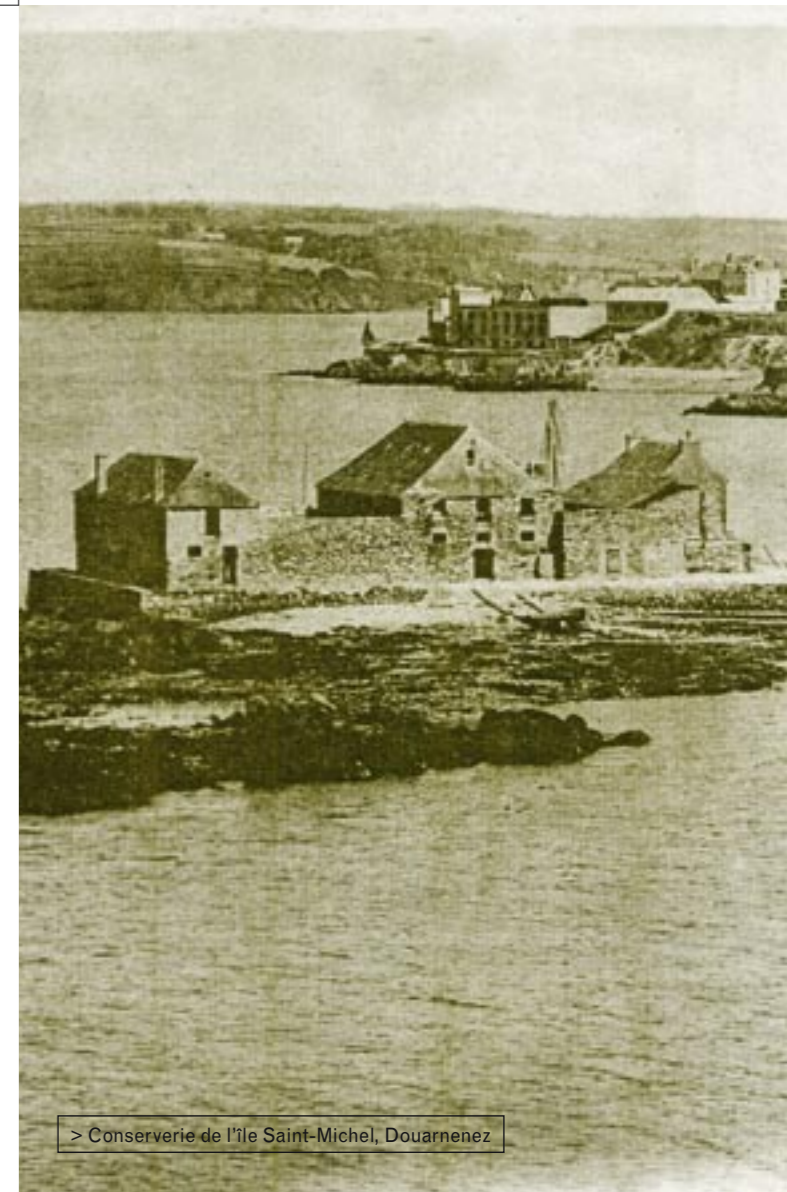
Le petit port de Camaret est un exemple typique des différentes phases de construction. Au début du XIX^e siècle, c'est un havre abrité et sommairement aménagé par la Marine militaire.

Définition d'un port

Dans le plus simple des cas, un port n'est qu'une plage d'échouage abritée par une pointe. Si les besoins économiques le justifient, des infrastructures plus ou moins importantes

sont créées pour améliorer l'accueil et la sécurité des navires. On construit alors des ouvrages extérieurs tels que les digues ou les jetées, souvent appelées môles en Bretagne, pour protéger

les ports de l'action de la houle, des courants et des transports solides, et des ouvrages intérieurs comme les quais, les bassins, les formes de radoub ou les aiguades. ■



> Conserverie de l'île Saint-Michel, Douarnenez

Arland un port inutilisable

À la fin du Second Empire, l'île d'Ouessant ne possède pas de port aménagé, à proprement parler. Cependant, c'est une île importante abritant une population de 2 400 habitants, tous inscrits maritimes et leurs familles. Cinquante-cinq bateaux de pêche en dépendent et les Ouessantins exportent vers le continent le poisson et les pommes de terre récoltées sur l'île. Répondant aux demandes de la municipalité, l'administration supérieure comprend la nécessité d'y créer un port offrant un bon mouillage afin de permettre l'instauration d'un service à vapeur entre le Conquet et l'île, car à l'époque aucun abri décent ne permet d'assurer à Ouessant un accostage serein par tous les temps. *"Le service de la poste, des voyageurs et des messageries se fait... dans de simples barques non pontées, d'un usage dangereux"*. Le drame est inévitable et le 25 avril 1876 le bateau-poste coule sur la chaussée de Bannec entraînant dans la mort 21 personnes et la cargaison de porcs.

La réalisation de cet abri tant attendu ne peut plus attendre. L'emplacement choisi est la petite baie d'Arland située sur la côte méridionale de l'île, non loin du Stiff. La création de ce port constitué par un môle de 85 mètres de longueur et une cale a été résolue par la décision ministérielle du 31 mai 1870. Le décret d'utilité publique est intervenu le 28 décembre 1871. L'exécution des travaux entreprise en 1874 s'est achevée en 1879 et les dépenses évaluées à l'origine à 103 000 francs-or se sont finalement élevées à 153 000 francs-or. Les travaux ont présenté de sérieuses difficultés tant en raison du mode de fondation et des circonstances de mer que par suite de la difficulté d'organiser des chantiers dans une île si éloignée du continent : il était impossible même de trouver la main-d'œuvre nécessaire à la réalisation des travaux effectués pendant la seule belle saison. D'ailleurs, les travaux sont très rapidement considérés comme incomplets, voire "insuffisants" par l'ingénieur en chef Fenoux (1882).

"Nous avons le regret de constater que malgré les sacrifices faits, le résultat obtenu ne sera pas complet. On peut dès à présent juger que le port sera mauvais par les grands vents, la mer étant sur ce point beaucoup plus grosse qu'on ne le pensait à l'origine. Par suite ce port ne sera qu'un débarcadère". Le principal avantage du site, et qui l'a fait choisir, c'est qu'il est presque toujours accessible par beau temps. Hélas, le port s'avère très vite intenable par mer formée alors que dans les mêmes conditions la baie du Stiff offre un bon abri et un point de débarquement convenable grâce à une cale construite en 1878 et destinée au canot de sauvetage. Par les vents du nord qui donnent mauvaise mer dans la baie du Stiff, l'abri reste médiocre à Arland. Ce port reste cependant utile pour le service du bateau à vapeur établi en 1880 et "peut rendre quelques services". En fait, le port est très vite abandonné et n'aura servi à rien ; il reste aujourd'hui un formidable exemple de l'architecture portuaire. ■

Un premier quai est construit entre 1840 et 1845, mais il s'avère très vite insuffisant, car les pêcheurs de sardines ne cessent de voir leur nombre augmenter. On compte 45 chaloupes en 1853 et plus de 200 en 1881. Dès 1880, cinq conserveries sont installées sur le port¹. À cette date, 165 barques montées par 830 marins débarquent en moyenne 700 tonnes de sardines chaque saison dans un port encombré où le quai n'est accessible qu'à haute mer.

Les pêcheurs et les autorités locales réclament des aménagements soutenus bien évidemment par les conserveurs. Les travaux attendus, une cale supplémentaire et un fanal, sont achevés en août 1824. Ce qui n'empêche pas, 15 ans plus tard, le conserveur Fouché de demander l'autorisation d'établir *"une estacade en bois afin d'y débarquer ou embarquer les marchandises nécessaires à son industrie"* et de l'obtenir sans difficulté. Il en va à Audierne de même qu'à Camaret. La première usine est construite en 1872 et il s'avère nécessaire d'aménager rapidement les rives du Goyen pour accueillir une flottille sardinière tous les jours plus importante.

Dès 1873, un projet de construction d'un débarcadère à Poulgoazec est approuvé et les travaux commencent en 1878, après le versement de 5000 francs par la municipalité.

Une multitude de petits ports

Très vite l'ensemble du littoral connaît une intense activité et les abris naturels qui accueillaient les navires de pêche et les petits bâtiments de cabotage sont améliorés. En 1880, le département du Finistère entretient de manière officielle 33 ports où il existe des maîtres ou des surveillants de ports². À ces ports surveillés, il faut ajouter quelques ports de pêche ou de commerce de moindre importance qui tiennent cependant des statistiques sommaires³. À Daoulas, par exemple, chaque année plus de 900 bateaux du pays amènent au port de huit à neuf mille tonnes de sable de mer pour engrais.

Enfin, il existe encore de nombreux abris aménagés simplement où des hommes sont intervenus pour construire une petite cale ou une jetée de pierres sèches, souvent pour répondre à une activité ponctuelle. Ainsi, à Melon, il existe un quai et un bassin érigé par les tailleurs de pierre de la carrière voisine pour permettre le chargement des gabares. Au passage entre Le Relecq et Plougastel, sont construits de part et d'autre de l'Élorn, des infrastructures nécessaires à l'établissement du bac. À Quélern, il existe un petit port pourvu d'une cale, desservie régulièrement par un bateau à vapeur ayant son attache à Brest.

> Port d'Arland, côte sud d'Ouessant



Un regroupement en centres spécialisés

Au début du XX^e, la pêche tend à s'exercer avec des procédés de plus en plus industriels. Des bâtiments à vapeur puissants et de fort tonnage s'écartent des côtes pendant plusieurs jours et conservent le poisson dans la glace. Il se produit après 1900, un mouvement très marqué de concentration des bâtiments de pêche et de cabotage dans certains ports spécialement outillés. Les petits ports commencent à disparaître et laissent la place à quelques centres dotés d'équipements coûteux, d'usines à glace, de marchés et de halles prospères. ■

1. En 1870 est créée la première fabrique, suivie en 1874 par celle des frères Roulland, puis en 1875 Le Dall de Kerangalet construit à son tour une friterie imitée en cela en 1877 par Le Garrec et en 1880 par la Société brestoise de conserves.
2. Morlaix, Pensez, Roscoff, Batz, l'Aber-Wrac'h, Landerneau, l'Aber-Ildut, Brest, Lampaul et le Stiff (Ouessant), Molène, Sein, Le Conquet, Lanvéoc, Le Fret, Camaret, Le Faou, Port-Launay, Châteaulin, Douarnenez, Audierne, Pont-Croix, Kéritry, Saint-Guenolé, Le Guilvinec, Loctudy, L'Île-Tudy, Pont-l'Abbé, Quimper, Bénodet, La Forêt, Concarneau, Pont-Aven, Belon.
3. Loquerec, Plouescat, Cléder, Sibiril, Portsall, Argenton, Porspaul, Landerneau, Larmor, Le Tinduff, Lauberlac'h, Daoulas, L'Hopital-Camfrout, Landévennec, Sainte-Marine, Rosbras, Port-Manech, Brigneau, Merrien, Douélan, Le Pouldu...

Les ports aujourd'hui

Qu'il s'agisse de pêche, de commerce ou de plaisance, les infrastructures portuaires ont évolué avec le développement des activités. Toutefois quelques-uns de ces ports nous sont parvenus dans leur état d'origine, constituant des ensembles remarquables, tant en ce qui concerne les matériaux (granite et kersanton) que du point de vue de l'appareillage et des plans d'ensemble. Les ports d'aujourd'hui sont toujours partie du Domaine public maritime (DPM) et dépendent du ministère de



l'Équipement dont le corps des Ponts et Chaussées est l'instrument. Ce sont des ingénieurs de ce corps qui se chargèrent de concevoir, de construire et d'entretenir l'ensemble des infrastructures d'accueil pendant presque

deux siècles. Ils conservèrent aussi la responsabilité générale de l'administration portuaire. Aujourd'hui, la majorité des ports sont gérés par le département (65), 19 sont à la charge des communes et quatre relèvent de l'État. ■

L'architecture portuaire

Pour toutes les réalisations effectuées entre 1860 et 1930 environ, seuls la pierre de taille et le moellon sont utilisés. Les méthodes de construction et les matériaux mis en œuvre révèlent une architecture particulière. Chaque pierre est posée selon une méthode propre : les murs de quai, par exemple, sont toujours disposés de manière à ne pas souffrir de l'accostage des navires et des chocs qui se produisent au cours des manœuvres.

Inversement, leurs formes sont toujours étudiées pour qu'ils ne puissent jamais causer aux parties basses des navires des avaries dont la réparation est toujours coûteuse. Ainsi les quais des ports bretons présentent un parement pratiquement vertical élevé par assises régulières de pierres de taille ou de moellons taillés sur leur face ; les couronnements reçoivent généralement des pierres de très grand volume pour bloquer l'ensemble des maçonneries.

Au sommet on retrouve différents types d'organes d'amarrage qui méritent aussi une attention particulière : canons, bollards ou organeaux, simples anneaux scellés. Généralement des escaliers

sont pratiqués dans l'épaisseur des murs de quai et les couronnements de digue pour éviter toute saillie sur le parement. Les marches sont toujours constituées en pierres dures, bouchardées ou striées pour éviter les glissements. Au début du XIX^e siècle on remarque une disposition particulière à marches jumelées dans un même bloc, mais elle est progressivement abandonnée, car les angles rentrants sont longs à réaliser et donc chers ; de plus ils servent d'amorce de fissuration. La disposition la plus fréquemment retenue par la suite consiste à tailler les marches en un seul morceau

de forme hexagonale allongée. Si les escaliers font défaut, on retrouve alors des échelles placées dans des rainures généralement formées en pierres d'appareils. Parfois aussi des cales, simple ou double, sont ménagées dans l'épaisseur du quai.

La largeur de ces constructions est très variable et peut atteindre six mètres afin de permettre la circulation des charrettes (Douarnenez). Les cales pavées et maçonnées, simples plans inclinés sont aussi représentées dans bon nombre de ports. Toutes les carrières de Bretagne ont fourni leurs meilleures pierres pour satisfaire

les besoins des entrepreneurs. L'architecture des ouvrages portuaires est un domaine totalement méconnu ; considérées comme de simples réponses techniques aux problèmes de l'accueil des navires, ces infrastructures n'ont jamais fait l'objet d'études précises et exhaustives. Pourtant, toutes ces constructions sont les témoins d'une technique disparue qui ne sera jamais reprise ; il est en effet difficile d'envisager une réfection des ouvrages abîmés selon les règles de l'art car elle s'avère beaucoup trop coûteuse surtout si les ouvrages sont en mauvais état. C'est donc plus que

l'application d'une simple technique méconnue qu'il convient de connaître et d'inventorier, c'est une architecture particulière imaginée pour répondre aux besoins des populations maritimes en fonction des moyens et des connaissances d'une époque, d'un art de l'ingénieur à part entière, réalisée au moyen de matériaux de grande qualité et selon des principes d'élaboration d'où la notion d'esthétisme n'est jamais absente. ■



> Fort de la Fraternité, 1793



Crozon : un site militaire au fil du temps

Au cours des temps, les rivages de la mer d'Iroise se sont hérissés de batteries et de forts destinés à assurer la protection du port et de l'arsenal de Brest. C'est probablement en presqu'île de Crozon que les fortifications ont le mieux conservé leurs traits de caractère. Les sites fortifiés s'y échelonnent, pratiquement sans interruption, depuis la Préhistoire.

Dès l'Âge du fer, l'Homme a connu un souci de protection face à l'adversité en recherchant tout d'abord l'emplacement le plus favorable à la défense. La fortification côtière celtique est installée sur un cap ou sur une île dont les accès sont alors protégés par un ou plusieurs fossés et talus, peut-être surmontés d'une palissade, la mer et les falaises protégeant efficacement le reste du périmètre. C'est le cas de la pointe de Lostmarc'h (*Kastell Lostmarc'h*) et de la pointe de Kerdra (*Kastell Inizig*), comme de l'île de l'Aber (*Enez an aber*). Malgré les progrès sensibles apportés par les romains, la fortification évolue lentement, et la motte féodale du Haut Moyen Âge est

encore assez proche, dans son principe, des fortifications préhistoriques. Elle consiste en un simple tertre de terre entouré d'un fossé et surmonté de palissades protégeant la maison d'habitation. De telles constructions ont été édifiées à Rosmadec, Rosan, Rostellec, Poulmic notamment par de petits seigneurs locaux qu'il est bien difficile d'identifier précisément. Si, en bien des lieux, un château fort a succédé à la motte féodale, celle-ci ne semble avoir été remplacée, en presqu'île de Crozon, que par des manoirs ou maisons fortes, dont il subsiste des exemples (Goandour, Quelern, Hircars, Keramprovost). La construction par Jean IV de Montfort, duc de Bretagne, de fortifications sur les rives du Goulet (Quilbignon et pointe des Espagnols) en 1387, marque un tournant dans l'évolution de la fortification côtière. Désormais, celle-ci devient l'œuvre d'États modernes (la Bretagne, puis la France), soucieux d'affirmer leur puissance et de protéger leur littoral.

Ce même site de la pointe des Espagnols est à nouveau fortifié par les troupes espagnoles de Don Juan del Aguila, en 1594, lors des guerres de la Ligue (1562-1598). L'objectif des Espagnols est d'asphyxier Brest au moyen d'un blocus. Le fort ne sera repris par l'armée royale du maréchal d'Aumont qu'au terme d'un siège meurtrier de plusieurs semaines.

Pour la défense de Brest

C'est en fait la proximité de Brest, de son château et de son port, qui donne toute son importance

stratégique à la presqu'île de Crozon. C'est sous Louis XIV (1638-1715) que la valeur stratégique de Brest est soulignée. La transformation du port en base navale et arsenal de premier ordre nécessite toutefois d'importants travaux d'infrastructure, mais aussi de protection, sur le site lui-même et sur les rives du Goulet. Il existe bien, depuis 1666, des batteries édifiées sous l'impulsion du duc de Beaufort dont une à la pointe des Fillettes à Roscanvel, mais cela est notoirement insuffisant.

Sébastien Le Prestre, seigneur de Vauban (1633-1707), commissaire général des fortifications, est bientôt chargé de l'inspection des places fortes maritimes. À ce titre, il vient à Brest en avril 1683. Il propose la construction de deux batteries dont les feux seraient croisés : les batteries de Cornouaille et de Léon (devenue batterie Mingant). L'existence d'une échine rocheuse au centre du goulet oblige les navires à serrer les côtes par les passes Nord et Sud, situées à portée de tir des batteries. Vauban s'intéresse également aux rades de Bertheaume et de Camaret, qu'il considère comme le vestibule de Brest. Dans cette dernière, il préconise la construction d'une tour de côte pour assurer un refuge aux vaisseaux marchands qui s'y retirent. Peu à peu, Vauban renforce la défense du goulet et propose la construction des lignes de Quelern, afin d'isoler Roscanvel du reste de la presqu'île et de la transformer en un véritable camp retranché. Le 18 juin 1694, l'échec de la tentative de débarquement anglo-hollandais à Trezh-Rouz, dans l'anse de Camaret, démontre la pertinence de la stratégie de Vauban. Désormais plus aucun

> Tour Vauban à Camaret, 1793



> Fort de l'île de l'Aber



assaillant ne tentera de s'emparer de Brest par la mer. Vauban a, en fait, conçu le système défensif moderne de cette ville dont la presqu'île de Crozon constitue le flanc Sud. Les principales batteries sont destinées à empêcher le franchissement du goulet par une escadre ennemie, tandis que des batteries secondaires sont édifiées afin d'interdire tout débarquement susceptible de prendre à revers ces grosses batteries garde-côtes. Des lignes défensives terrestres complètent l'ensemble en empêchant un assaillant de prendre pied sur la presqu'île en venant du continent. La présence militaire nécessaire au fonctionnement de ce dispositif permet également de "surveiller la terre" et de prévenir toute révolte en ce lieu stratégiquement sensible.

Le siècle des inventions

Il faut attendre la guerre d'Indépendance américaine (1775-1783) et les grands armements d'escadres qui se font à Brest pour entraîner une reprise des travaux de fortification, en particulier la rectification des lignes de Quélern. Cette muraille bastionnée s'étend sur 1 300 mètres de part en part de la presqu'île de Roscanvel, isolant celle-ci du reste de la presqu'île et la rendant accessible uniquement de jour, au moyen de deux portes. Les désordres de la Révolution française laissent ce système défensif dans un premier temps à l'abandon. Bien vite cependant, on se préoccupe à nouveau de fortifier le littoral. Cette époque voit notamment la construction du

fort de La Fraternité (Roscanvel). Sous le Premier Empire, trois nouvelles tours défensives sont construites au Toulinguet (1813), à Cornouaille (1813) et à la pointe des Espagnols (1812). Ces nouveaux armements n'empêchent cependant pas l'escadre anglaise chargée du blocus de Brest de stationner régulièrement, de 1811 à 1815, en baie de Douarnenez.

Avec la chute de Napoléon 1^{er}, les côtes entrent dans une longue période de paix, les conflits se déroulent sur les frontières terrestres ou à l'extérieur. La vigilance est cependant de mise, d'autant que ce XIX^e siècle est celui du progrès technique et des inventions (la vapeur, l'hélice, l'artillerie rayée, l'obus-torpille, le cuirassé, le sous-marin, etc.) qui obligent la fortification à évoluer très rapidement. L'îlot des Capucins est fortifié en 1848, bientôt suivi par la construction du réduit de Quélern, puis ce sont les anses de Morgat, de Camaret et de Roscanvel qui voient leurs défenses renforcées par des batteries de canons et de mortiers, soutenues par des corps de garde défensifs (1859-1862). À peine construites, ces fortifications sont obsolètes en raison de la crise de l'artillerie rayée. À partir de 1888, d'importants chantiers sont donc

menés pour améliorer la défense de la rive Sud du goulet. Il s'agit notamment de construire cinq grosses batteries de rupture sous roc. Ces batteries sont creusées en plein roc (schiste) au pied des falaises. Elles ont pour mission de perforer légèrement au-dessus de la ligne de flottaison la cuirasse des navires tentant de remonter le goulet. En outre, de Kerbonn (Camaret) à Lanvéoc, les falaises se hérissent de puissantes batteries d'artillerie lourde. Une nouvelle ligne de défense terrestre, inspirée du système Seré de Rivières, est créée également au travers de la presqu'île avec la réalisation des réduits de Crozon (1886) et de Landaoudec (1887).

Les conflits du XX^e siècle

Le premier conflit mondial voit l'apparition d'une nouvelle arme en presqu'île de Crozon : l'aviation navale. Un centre d'hydraviation s'installe en décembre 1916 sur le sillon de Camaret, non loin de la tour édiflée par Vauban au XVII^e siècle, avec pour mission de chasser les sous-marins allemands de l'Iroise. L'entre-deux-guerres voit la consolidation de cette installation avec la cons-

Les fortifications aujourd'hui

Presque tous les éléments de fortification (une cinquantaine) érigés depuis le XIX^e siècle sont encore présents dans le paysage

de la presqu'île. Batteries, forts, casernes, tours... qu'ils soient propriété de la Marine nationale ou de l'armée de terre,

acquis par le Conservatoire du littoral ou par les collectivités, ils méritent d'être mis en valeur auprès du grand public. ■

REPÈRES HISTORIQUES

1387	Forts sur les rives du goulet (Quilbignon, pointe des Espagnols)
1594	Bataille de la pointe des Espagnols
1683 1695	Vauban à Brest et Camaret (batteries de Cornouaille et de Léon, tour Vauban, lignes de Quélern)
1694	Bataille de l'anse de Camaret
1793	Fort de La Fraternité (Roscanvel)
1812 1813	Tours du Toulinguet, de la pointe des Espagnols et de Cornouaille
1848	Fortification de l'îlot des Capucins
1859 1862	Corps de garde défensifs à l'Aber, Morgat, Camaret et Roscanvel
1883 1887	Forts de Crozon et de Landaoudec
1888	Batteries de rupture sous roc (Capucins, Cornouaille, Robert, Pourjoint, pointe des Espagnols)
1916	Centre d'hydraviation maritime de Camaret
1929	Base d'hydravions, puis aérodrome, à Lanvéoc-Poulmic
1937	Batterie du cap de la Chèvre
1940 1944	Mur de l'Atlantique dont la construction de deux batteries lance-torpilles, ouvrages rares
1944	Réarmement de la base aéronavale de Lanvéoc-Poulmic
1945	L'école navale s'installe au Poulmic
1964	Lanvéoc-Poulmic devient une base d'hélicoptères
1970	L'île Longue accueille le premier SNLE (sous-marin nucléaire lanceur d'engins), <i>Le Redoutable</i>



> Îlot des Capucins, 1848



Fortin du Toulinguet, 1812

truction, à partir de 1929, d'une base d'hydravions puis d'un aérodrome au Poulmic en Lanvéoc. La montée des menaces provoque également le renforcement de la défense des côtes avec notamment la construction, à partir de 1937, de la batterie du cap de la Chèvre. Cette dernière est encore inachevée lors de la défaite française de juin 1940, mais les troupes d'occupation allemandes n'y trouvent, comme partout ailleurs en presqu'île de Crozon, que du matériel saboté. À nouveau, la proximité de Brest où viennent se réfugier les navires de lignes allemands et de nombreux sous-marins, provoque le renforcement des défenses de la presqu'île. L'armée allemande y construit de puissantes batteries.

Les concepteurs de ce système défensif ont en fait repris à leur compte les principes adoptés par Vauban 250 ans plus tôt, le portant probablement à son aboutissement, tout en l'adaptant à la guerre moderne. Ces défenses vont se révéler d'une redoutable efficacité.

La presqu'île à l'âge de l'atome

La décision de réarmer Lanvéoc-Poulmic est prise le 9 décembre 1944. En 1945, la base accueille un parc hétéroclite d'avions avant le retour des hydravions. À partir de 1964, Lanvéoc-Poulmic devient une base d'hélicoptères.

C'est à l'île Longue qu'est installée la force océanique stratégique. En 1963, la décision de mettre en construction des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) est prise. Depuis le premier, *Le Redoutable*, lancé en 1967 et désarmé en 1992, l'île Longue accueille toujours aujourd'hui les SNLE, principale composante de notre force de dissuasion. ■



> Four à chaux de Postermen

Les chaufourniers de l'Iroise

Il n'existe plus de fours à chaux en activité aujourd'hui en Iroise. Pourtant, au XIX^e siècle, les pierres calcaires de Crozon ont été activement exploitées pour la construction et la fertilisation des terres agricoles.

Des quatre fours qui ont fonctionné en presqu'île de Crozon¹, seules les ruines des installations littorales se dressent encore dans le paysage. Des pierres à chaux affleurent parfois dans les falaises, en particulier autour de l'ancien fort de La Fraternité, sur

la façade occidentale de la presqu'île de Roscanvel, ainsi qu'à Lam-Saoz, au sud de Camaret, à l'est de la plage de Veryarc'h. Le four de La Fraternité, exploité pendant le Premier Empire, a subi de nombreuses dégradations. En baie de Douarnenez, dans l'estuaire de l'Aber, une grosse lentille de calcaire forme la butte de Rozan. Le four de Rozan, construit après 1839, est le mieux conservé et sa restauration par le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres lui donne une allure monumentale évoquant le donjon d'un château médiéval. À Rozan, on a exploité la présence d'une motte castrale² entourée par un rempart en terre, en partie détruit par l'extraction du



calcaire directement à son pied. À La Fraternité, le four est encastré dans le versant, sous le rempart du fort qui occupe la pointe rocheuse. Ces deux ouvrages s'appuient à des reliefs, ce qui permettait un accès facile au "gueulard"³ pour y charger le calcaire et le combustible. Les bancs de calcaire sont fracturés, ce qui a facilité leur débitage par les chauxourniers⁴.

La transformation du calcaire en chaux

La pierre extraite était souvent transportée par bateau vers les fours à chaux de Brest et de Quimper. Ces derniers utilisaient le charbon extrait de la mine de Kergogne au nord-ouest de la ville de Quimper, ainsi que la houille déchargée dans les ports par les caboteurs. Des fours à chaux ont également été implantés sur les gisements littoraux à proximité des carrières. Généralement, la roche calcaire était calcinée avec du bois et comme il fallait de grandes quantités de combustible, cela a certainement limité la production des fours. Dans l'Ouest de la presqu'île de Crozon, en l'absence de forêt, on a eu également recours à la lande. Les fours les plus courants fonctionnaient en continu, avec des températures

Le four de Rozan, monument historique

Les installations de Rozan étaient accessibles à marée haute aux embarcations qui apportaient le combustible et chargeaient les barriques de la chaux produite. L'une des carcasses de bateau émergeant du sable de la plage de l'Aber à marée



de cuisson variant entre 1 000 et 1 100 degrés. Leur paroi en briques réfractaires leur permettait de résister à ces fortes températures. Les chauxourniers utilisaient des structures de forme cylindrique ou ovoïde, avec une ouverture vers le haut appelée le gueulard pour charger le calcaire et le combustible en couches alternées. Une autre ouverture à la base servait à récupérer la chaux et à faire entrer l'air. Les

fours ovoïdes, avec un diamètre du ventre égal au tiers de la hauteur (trois mètres de diamètre pour une dizaine de mètres de hauteur), étaient les plus fréquents, mais ils s'obstruaient souvent à la base aussi, on faisait pénétrer l'air par des trous ménagés dans les parois. Les fours cylindriques avaient une ouverture relativement plus large à la base, pour faciliter le défournement de la chaux. ■

basse, correspondrait à un caboteur dont la cargaison se serait enflammée au moment du départ. L'exploitation du four a été abandonnée dès 1872, suite à une violente tempête qui aurait occasionné un certain nombre de dégâts. Depuis, le four a été dégradé par les particuliers qui venaient s'y fournir en pierres et les bâtiments annexes ont été peu à peu démontés.

Intérieurement ce four est de forme ovoïde concave, avec un revêtement interne de briques réfractaires. Il s'agit d'un four permanent où la chaux était défournée par le bas, tout en ajoutant la matière première et le combustible par le gueulard. Pour éviter que la base ne s'obstrue en raison de la formation d'un "loup"⁵, l'air pénétrait par deux tuyères situées le long des parois. La chaux vive produite était éteinte, puis broyée dans les ateliers situés à proximité. Le site a été nettoyé en août 1983 des ordures qui s'y accumulaient, et débroussaillé, peu après son acquisition par le Conservatoire du littoral. Le four a été inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques le 10 août 1986. Par la suite, les travaux de restauration ont permis de consolider la cheminée et de dégager les fondations des bâtiments qui jouxtaient le corps principal du four. Le Conservatoire a également sécurisé le site par la pose de grilles, afin d'éviter des accidents. Ce four, comme les fours à sel et les fours à goémon des rivages de l'Iroise, constitue un élément important d'un patrimoine industriel légué par une profession qui a définitivement disparu en 1958 dans le Finistère, avec la fermeture du four de Saint-Urbain. ■



1. Les fours à chaux se situent tous sur la presqu'île de Crozon, car c'est l'unique endroit où se trouvent des roches sédimentaires en Iroise.
2. Châteaux de terre au temps des Vikings et châteaux forts du XI^e siècle. Ces mottes servaient de rampe d'accès au gueulard.
3. Ouverture en haut du four.
4. Ouvriers responsables de la marche du four à chaux.
5. Conglomérat de calcaire fondu qui bouchait le four.

> Maisons ouessantines



La maison traditionnelle dans le Pays d'Iroise

Conçu en tenant compte des spécificités du climat et pour répondre aux besoins d'un mode de vie aujourd'hui révolu, l'habitat traditionnel de l'Iroise constitue un ensemble patrimonial menacé.

Abbeyes, châteaux et manoirs, chapelles, phares, demeures de maîtres de barque ou d'armateurs, les éléments d'architecture conservés dans le Pays d'Iroise sont nombreux et variés et la création contemporaine n'en est pas absente. C'est cependant à un ensemble patrimonial qui ne cesse de disparaître

par ruine ou travestissement, l'habitat traditionnel, que sont consacrées ces quelques lignes.

Sur la côte

La présence de la mer et la violence des vents du secteur ouest, Mervent, Kornog, Gwalarn, confèrent aux maisons du Pays d'Iroise, notamment dans la zone côtière, un aspect austère et ramassé. Bâtie en granite, la roche la plus répandue dans le Bas-Léon, la maison semble s'agripper au sol, le plus souvent abritée des vents dominants par un repli de terrain

ou un rocher. Les maisons les plus anciennes sont couvertes en chaume de seigle. Des cordes de paille tressée, liées à des tiges de bois enfoncées dans la paille le long des pignons et en parties inférieures le long du gouttereau augmentent la résistance de la couverture aux rafales de vent ; ailleurs des chevronnières de granite ou de mottes de gazon et des dalles de débord sur le mur gouttereau ont un rôle similaire. Au haut bout de la maison d'habitation, la façade peut présenter à proximité du

pignon une légère excroissance en arc de cercle (*an avans taol*) destinée à ménager un espace supplémentaire à l'intérieur pour l'encombrante table dans des maisons souvent longues et relativement étroites. L'aménagement intérieur reste celui de la plupart des fermes de Basse-Bretagne : lits clos, armoires, horloge à gaine dessinent un front continu de meubles le long du mur nord en général aveugle. En face, à proximité de la cheminée qui occupe le centre du pignon, se trouvent

Les maisons des maîtres de barques dites "maisons anglaises"

Entre le XVII^e et le début du XIX^e siècle, quelques demeures de Porspoder et Lanildut se distinguent par leur caractère remarquable, ce qui leur vaut, localement, d'être appelées "maisons anglaises". Elles sont l'expression de la prospérité d'une catégorie socioprofessionnelle, les maîtres de barque. Maîtres de barques et surtout négociants n'ont pas manqué d'afficher leur réussite éventuelle dans leur logement. Ils ont pu exprimer leur aisance par une construction cossue, mais sobre, sans surcharge ostentatoire. On n'y voit presque jamais de pierres historiées gardant le souvenir des bâtisseurs, à peine

y relève-t-on l'inscription d'une date dans la pierre, associée dans quelques rares cas, à celle d'une ancre pour rappeler à la fois l'événement et la profession de son initiateur. La grande concentration des dépendances autour du logis contribue aussi à la mise en évidence d'une réussite ou tout au moins d'une affaire prospère : écurie pour chevaux de selle, étable pour quelques vaches, soue pour un ou deux cochons, four et celliers à usage d'entrepôts. Les nombreuses cheminées elles-mêmes ont aussi probablement une fonction plus sociale que pratique : en effet le pays ne peut guère produire du bois à feu et le combustible ordinaire

sur tout le littoral est fait de bouses de vache séchées au soleil ! Dans ces conditions, la perspective d'une flambée de bûches ne peut être envisagée par tous. Une telle éventualité est sans conteste une marque d'honorabilité et les négociants ne manquent pas de le faire voir. Mais la fin du XVIII^e siècle est déjà secouée par la récession économique et le groupe socioprofessionnel des négociants armateurs ne survivra pas aux vicissitudes de la Révolution et de l'Empire. Les dernières demeures de ces négociants caractérisées par des souches de cheminée en demi-lune sont bâties au tout début de la Restauration. ■

> Maison à Porspoder



> Intérieur ouessantin (Penbrao)





> Porte à Ouessant

la longue table, les deux bancs qui l'enserrent dont l'un sert de socle, côté pignon, à un meuble bas à usage de buffet surmonté d'un vaisselier et l'autre qui sert aussi de coffre s'appuie à un lit clos placé perpendiculairement au mur. Le sol, en général, est de terre battue. L'espace peut être ouvert directement sous le chaume du toit, seule l'aire réservée aux repas est alors protégée par un plancher sommaire auquel est fixé le listrier ou porte-cuillers. Les bâtiments d'exploitation, écurie, étable, soue à porcs forment souvent une cour devant la maison. Des emplacements y sont réservés pour les meules de paille et de foin, elles-mêmes protégées du vent par un lacs de cordes, de paille et de foin, pour le bûcher et pour une grange souvent composée d'une simple charpente de baliveaux couverts de chaume, destinée à abriter les outils de l'exploitation. Les maisons de maître ou celles plus récentes construites à partir de la fin du XIX^e siècle sont en général dotées d'un étage surmonté d'un grenier. Elles sont couvertes d'ardoises fines de petit format, posées au clou et scellées au ciment pour éviter que le vent les emporte. Dès le début du XX^e siècle, la tuile mécanique a eu tendance à remplacer le chaume sur les bâtiments d'exploitation.

Dans les îles

Dans les îles et singulièrement à Ouessant, les mêmes éléments se retrouvent mais avec des variantes. Les maisons présentent leur pignon aux vents dominants. Elles sont au centre d'un espace

délimité par des murets de pierres sèches sur lequel se répartissent des bâtiments d'exploitation dont la dimension est en relation avec la petite taille du bétail (chevaux d'un mètre au garrot, vaches de 80 kilos, moutons de 15 kilos). La couverture de ces bâtiments est soit en chaume soit en un crépi d'argile épais d'une dizaine de centimètres posé sur des mottes de gazon séchées (*taouarc'h*). Le coulage des meules contre le vent prend parfois l'aspect d'une œuvre d'art; c'est à qui aura la plus belle.

L'aménagement de l'espace intérieur de la maison diffère aussi. Ici, un couloir traverse la maison du sud au nord; en son milieu il est recoupé par un couloir qui mène aux deux pièces d'habitation adossées aux pignons. Les meubles occupent la totalité de l'espace restant et forment cloisons. Ils sont en général peints de couleurs vives où domine un bleu tirant sur l'indigo mais aussi des rouges, des verts, certains meubles étant même peints en bleu, blanc et rouge, signe évident de patriotisme tandis que le bleu est associé à la dévotion mariale. L'une des pièces est consacrée aux activités domestiques (*penn-ludu* - côté des cendres), l'autre est le sanctuaire familial où sont disposés les souvenirs de campagnes des marins mais aussi les émouvants reliquaires contenant des éléments de la parure funèbre des enfants morts en bas âge. C'est le *penn-brav* (joli côté). C'est là que se pratiquent les rituels des liturgies familiales. ■

Archéologie en Iroise





> L'île Molène et son Ledenez

L'archipel de Molène : une présence humaine ancienne

L'archipel de Molène abonde en sites préhistoriques de première importance pour connaître les modes de vie des premiers hommes ayant fréquenté les îles d'Iroise.

La richesse du patrimoine archéologique de l'archipel de Molène est connue de longue date grâce à l'inventaire des vestiges mégalithiques dressé par Paul du Chatellier au début du XX^e siècle. Afin de moderniser l'inventaire des sites préhistoriques et mieux comprendre ceux-ci grâce aux connaissances

acquises depuis, un programme collectif¹ de recherche a débuté en novembre 2000. Les plus anciennes traces de présence humaine ont été repérées sur Balaneg, Beniguet et Molène et remontent au paléolithique moyen (-250 000 à -35 000 ans). Sur Trielen, quelques fragments de lames et éclats en silex pourraient indiquer une station du paléolithique supérieur (-35 000 à -10 000).

L'occupation mésolithique (-10 000 à -5 000) n'est guère mieux représentée : seuls quelques nucléus à débitage lamellaire ont été découverts sur Molène et Balaneg. À partir du néolithique (-5 000 à -2 000),

l'homme investit véritablement l'archipel comme le montre l'existence de monuments mégalithiques sur toutes les îles. Les vestiges (pierres taillées, tessons de poteries, ossements) témoignant d'installations domestiques temporaires ou prolongées sont également nombreux et représentent, à l'échelle de la Bretagne, des témoignages essentiels pour la compréhension de l'économie de ces premiers agriculteurs éleveurs. Par la suite, les vestiges archéologiques se font plus discrets, mais prouvent que la présence humaine s'est poursuivie à l'Âge du bronze (-2 000 à -800), à l'Âge du fer (-800 à -56) et au cours de la période gallo-romaine (de 56 av. J.-C. au IV^e siècle).

Une grande concentration de mégalithes

Un peu plus d'une centaine de monuments ont été relevés et décrits, faisant de l'archipel une des concentrations majeures de vestiges mégalithiques en Bretagne. Ces monuments, réserves de matériaux facilement accessibles, ont souvent été réutilisés par les fermiers et goémoniers pour la construction d'habitations, de fours à goémon et de murets. Beaucoup de ces ensembles sont tout de même parvenus jusqu'à nous très bien conservés.

> Les menhirs

Une vingtaine de menhirs sont encore présents sur Beniguet, Quéménès et Molène. À ceux-ci, il faudrait ajouter quelques monuments détruits aux XIX^e et XX^e siècles. Ainsi, le cadastre napoléonien

(1840) atteste l'existence d'une pierre dressée à l'angle d'une habitation du hameau de Trielen, alors que toute trace de cette pierre a disparu. Les dimensions des menhirs de l'archipel sont relativement modestes, le plus haut atteint 2,85 mètres. Leurs formes variées sont liées à la diversité des matériaux disponibles localement. Seul un menhir, situé dans le sud de Beniguet, porte des ornements, une vingtaine de cupules (petites cavités) creusées dans sa partie inférieure.

L'association entre les menhirs et les tertres ou cairns est une des originalités de l'archipel. Les pierres dressées peuvent être situées à proximité d'ensembles funéraires comme le grand menhir de Beg-ar-Groaz sur Quéménès. Dans d'autres cas, elles sont implantées au sein de tertres : par exemple, sur Beniguet, trois menhirs, appartenant à une enceinte mégalithique, surmontent un tertre bas d'environ 15 mètres de longueur pour sept à huit mètres de largeur.

> Les cairns et tumulus

Les sépultures néolithiques les plus fréquentes sont les tombes à couloir que l'on observe sur toutes les îles. Bien connues dans le nord du Finistère, elles ont été construites et utilisées entre 4300 et 3800 av. J.-C. L'existence de sépultures antérieures est supposée, mais demanderait à être confirmée par des investigations plus poussées que de simples observations de surface. Pour les sépultures de la fin du néolithique, une allée couverte existait sur Beniguet tandis que quelques coffres de la nécropole de Zoulierou (Molène) pourraient

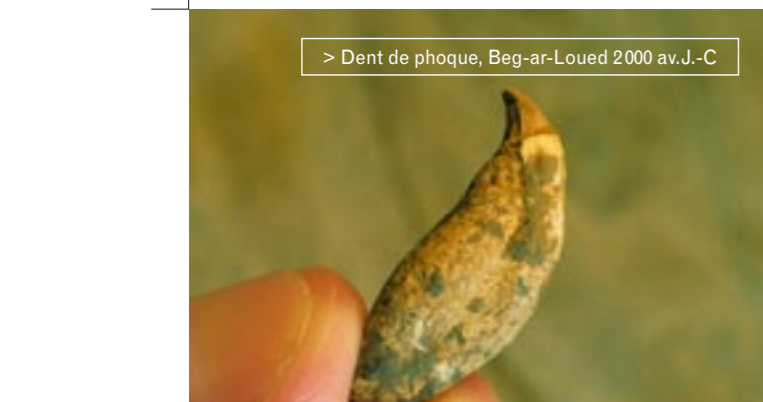


> Menhirs et dolmen de l'île Melon, Porspoder





> Dépôt de sanctuaire de l'Âge du bronze, Mez-Notariou 1500 av.J.-C



> Dent de phoque, Beg-ar-Loued 2000 av.J.-C

être rattachés à la transition néolithique/Âge du bronze.

Les dépotoirs, sources d'informations de première importance

Des dépotoirs domestiques ont été identifiés sur la plupart des îles de l'archipel. Composés de restes culinaires, de tessons de céramique, d'outils en pierre taillée usagés et de déchets de taille abandonnés, ils constituent des sources de documentation privilégiées pour aborder les modes de vie

des communautés présentes dans l'archipel, et plus particulièrement leur économie. Leur attribution chronologique s'étend du néolithique à la période contemporaine. Leurs formes sont variées : ils peuvent être relativement limités, comme à Balaneg, ou atteindre 45 et 20 mètres de diamètre comme les deux grands amas qui existaient à proximité du sémaphore de Molène. Ces accumulations ont en commun d'être largement composées de coquilles de patelles. L'apport de calcaire par ces coquillages a rendu possible la conservation d'ossements, ce qui est exceptionnel en Bretagne où l'acidité des sols a rarement permis la conservation des vestiges osseux préhistoriques.

En Iroise, un fort potentiel archéologique

La zone délimitée dans le cadre du projet de parc marin d'Iroise recèle un patrimoine archéologique abondant et varié, tant sur les côtes, les îles que sous la mer. Au cours de ces dernières années, plusieurs fouilles ont révélé l'existence de sites majeurs pour la compréhension de la Préhistoire et de la Protohistoire bretonne et européenne tels ceux de Menez-Dregan et du Souc'h à Plouhinec ou de Mez-Notariou à Ouessant. Dans ces secteurs, l'érosion marine mais aussi



la pluie et le vent sont très actifs et jouent un double rôle : bénéfique, lorsqu'elle permet d'enrichir les inventaires en mettant au jour de nouveaux sites archéologiques, néfaste quand elle accélère la disparition

de ces vestiges avant que des interventions (ramassages de surface ou fouilles) puissent être réalisées. La mise en place d'un suivi régulier s'impose donc afin de pallier la perte de ces informations. ■

Trielen : l'île aux mégalithes

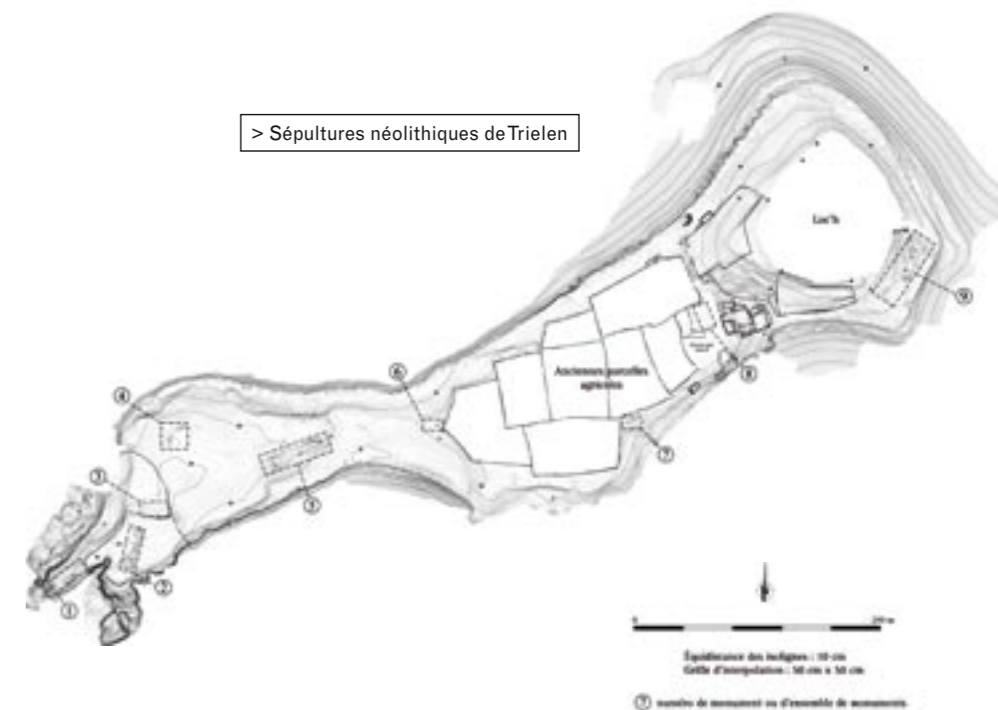
La densité de monuments mégalithiques présents sur cette île est considérable. Chaque secteur légèrement en relief est occupé par un monument. Le pourtour Sud du loc'h est ainsi marqué par deux tumulus et un tertre bas situés en enfilade. Près du hameau, deux autres tumulus ont été en partie démembrés par la voie charretière. D'autres vestiges s'égrènent le long de la ligne de crête. Le monument le plus impressionnant est un vaste tumulus d'environ 70 mètres de longueur qui englobe trois sépultures dont un dolmen à couloir bien conservé et un coffre associé à une stèle faisant office de dalle de chevet. À l'extrémité Sud-Ouest de l'île, deux cairns sont reliés par un talus au sein duquel sont incorporés d'imposants galets en quartz blanc teintés de rose orange. Sur la pointe occidentale, quelques dalles de chant forment un arc de cercle et un tumulus très arasé, hérissé de nombreuses pierres plantées ou couchées, forme un plan complexe.

Beg-ar-Loued, un habitat du néolithique final, Âge du bronze ancien

Le site de Beg-ar-Loued, dans le Sud-Ouest de l'île Molène, a été fouillé pendant neuf semaines en 2003 et 2004. Occupé à la fin du III^e millénaire, il correspond au plus ancien témoignage

d'une activité d'élevage (bœuf, mouton et porc) en bordure de la mer d'Iroise. En parallèle, les hommes exploitaient abondamment les ressources côtières tant pour les poissons (daurades, pageots, vieilles, congres et bars) que pour les crustacés et les mollusques (patelles, ormeaux, littorines obtuses, monodontes). Ils chassaient aussi vraisemblablement le phoque gris et des oiseaux marins (goélands, cormorans, macareux moine, pingouin torda, canards).

Pour fabriquer leur outillage en pierre, les hommes récoltaient sur le littoral des galets en silex, en grès, en quartz ou en granite. Quelques matériaux montrent des provenances plus lointaines, comme une lame courte en silex blond qui pourrait être originaire du Cher ou une plaquette en fibrolite typique des gisements du Conquet ou de Ploumoguier. Retouchés, les éclats servaient à réaliser des grattoirs, des perçoirs. Ces derniers constituent l'outil emblématique du site. Ils suggèrent l'existence d'une production spécialisée, peut-être de perles en coquillages comme cela a été mis en évidence sur le site de Ponthezières au nord de l'île d'Oléron. Les nombreux tessons de vases récoltés sont malheureusement très fragmentés et érodés. Certains portent des décors attribuables au style Conguel, constitués de fines lignes horizontales et parallèles, et au Campaniforme. Au cours de la campagne de 2004, une construction en pierres a été mise au jour. Elle a pu être dégagée sur une surface de 25 mètres² et fait preuve d'une très bonne conservation, comme l'indique un mur de trois mètres de longueur et 80 centimètres d'élévation





> Vue générale du site de Beg-ar-Loued, île Molène

au moins. S'il est encore trop tôt pour attribuer une fonction précise à ce bâtiment, l'hypothèse qui est proposée est celle d'une structure d'habitat au moins partiellement contemporaine du dépotoir attenant.

Des animaux aujourd'hui disparus

Le site de Beg-ar-Loued a également livré plusieurs restes de micromammifères (campagnol, mulot sylvestre, crocidure des jardins, musaraigne

aquatique). Ces espèces sont aujourd'hui absentes de Molène où elles ont été remplacées par le rat, la souris et la crocidure musette. Mises en perspective avec les observations modernes, les données issues de Beg-ar-Loued illustrent bien un processus de remplacement des micromammifères insulaires par des espèces compétitrices, probablement introduites involontairement par l'homme. ■

1. *Dirigé par Y. Pailler, Y. Sparfel et A. Tresset et subventionné par le conseil général du Finistère, le ministère de la Culture et de la communication et le CNRS*

Plus proche de nous... le site gaulois de Trielen

Mis au jour par l'érosion sur la côte nord de Trielen, un four à sel, datant du second Âge du fer (entre -500 et 50 après. J.-C.), a fait l'objet d'un sondage archéologique en février 2004. Durant la période gauloise, la production de sel, véritable "or blanc", était une activité répandue sur le littoral et jouait un rôle essentiel dans les échanges économiques. Peu après son abandon, le four a été comblé par un dépotoir. Celui-ci montre que les hommes élevaient des animaux domestiques (mouton et porc) et pratiquaient la pêche de poissons,



de patelles, d'ormeaux, de coquilles Saint-Jacques et d'oursins. Ils chassaient aussi vraisemblablement le phoque gris. Parmi les rares outils recueillis, un galet biseauté peut avoir été employé pour décoller les patelles

des rochers. La découverte d'une aiguille en os longue de six centimètres suggère la proximité d'un habitat, comme cela a été constaté sur plusieurs autres sites en Bretagne. ■



> Site du Mez-Notariou, île d'Ouessant

Ouessant : un site archéologique exceptionnel

Histoire des religions, des échanges économiques et culturels, histoire de l'élevage, Ouessant reste aujourd'hui un poste d'observation privilégié pour les chercheurs.

Le site archéologique de Mez-Notariou sur l'île d'Ouessant est unique à plusieurs titres. Tout d'abord, d'un point de vue géographique, Ouessant est située à la pointe de l'Europe, au point de rupture maritime entre l'Europe septentrionale et l'Europe méridionale et méditerranéenne. Les contacts entre

le Nord-Ouest, le Nord, le centre et le bassin méditerranéen (Italie du sud ou Grèce) peuvent ainsi être mis en perspective. Ensuite, le temps d'occupation du site est très long : il a duré quatre millénaires, dont au moins 25 siècles en continu. Au pied de la colline Saint-Michel, les premiers restes de poterie remontent au V^e millénaire avant J.-C. ; de nombreuses haches polies, des lits de pierres datés du IV^e millénaire par carbone 14, constituent les premières traces d'occupation. Cela permet notamment d'étudier l'histoire de l'élevage sur une séquence de 2 500 ans. Enfin, la nature des vestiges découverts est particulièrement intéressante.



Un village unique en son genre

Avec son plan rectangulaire, ses ruelles et une quarantaine de maisons d'habitation, le village du premier Âge du fer (750-450 avant J.-C.) est unique en son genre. Il ne trouve d'équivalent qu'en Europe continentale (Suisse, Allemagne du sud, Italie du nord), pour des périodes un peu plus anciennes. Auparavant, un important habitat, unique pour l'Armorique, s'était déjà installé durant la période du Bronze ancien moyen (2000-1500 avant J.-C.). Il permet d'aborder la vie quotidienne de cette époque. Ainsi, l'activité métallurgique et l'abondant vaisselier en terre cuite intègrent

Seize ans de fouilles

Amorçées en 1988 dans un contexte de sauvetage urgent, les fouilles archéologiques de Mez-Notariou se poursuivent au rythme d'une fouille programmée de huit semaines par an. Mises en œuvre par le centre de recherche archéologique du Finistère, financées par le conseil général du Finistère et par le ministère de la Culture, les recherches portent sur un site exceptionnel, voire unique, sur la façade atlantique de l'Europe. Elles permettent aux équipes du Centre national



de recherches scientifiques (CNRS), issues de laboratoires de toute la France et comptant les spécialistes les plus réputés,

de trouver matière à réflexion sur des sujets de thèmes historiques fort importants. ■

Ouessant et la pointe armoricaine autant dans le trafic international littoral que dans le contexte des relations entre la façade continentale et les zones continentales de l'Europe. Le rôle de la façade atlantique est ainsi mis en évidence dans la circulation et la diffusion des matériaux (minerais en particulier), des objets, des technologies, mais aussi des idées et des hommes, à des périodes cruciales pour la mise en place des grandes civilisations et la distribution des grandes aires d'influence en Europe.

L'Âge du bronze final n'est pas absent non plus avec la découverte de bases de tumulus du IX^e siècle avant J.-C. et de curieux objets miniatures en

bronze évoquant autant le domaine culturel que celui de l'artisanat. Des perles en verres fabriquées en Égypte et en Italie du nord datent aussi de cette époque.

Des vestiges religieux de première importance

Au Bronze moyen, entre 1500 et 1400 avant J.-C., un vaste dépôt de milliers de débris de faune terrestre et de dizaines de milliers de faune marine accompagne les vestiges du village. La sélection osseuse opérée dans ce dépôt (épaules droites) témoigne d'activités rituelles. La découverte, en 2004, d'une patelle en bronze, objet unique dans l'archéologie européenne, confirme l'existence d'un véritable sanctuaire de cette époque sur le site. Comme à l'Âge du bronze, un vaste dépôt de dizaines de milliers de restes osseux avec sélection d'épaules droites de bétail évoque les préoccupations religieuses de la population du village du premier Âge du fer.

Enfin, les vestiges mobiliers gaulois du deuxième Âge du fer (450-50 avant J.-C.) et de l'époque romaine (I^{er}-V^e siècles après J.-C.) confirment la présence d'activités métallurgiques et, peut-être plus encore, religieuses. Les vastes couches de dépôts de sédiments livrent un mobilier caractéristique des sanctuaires de ces époques. La sélection osseuse s'applique davantage encore au bétail désormais enrichi d'une assez forte proportion de porcs. Au vu des toutes dernières découvertes,

l'hypothèse d'une destruction de ces signes de "paganisme" par les nouveaux arrivants chrétiens n'est pas à exclure.

Ce site est essentiel pour l'histoire des religions anciennes. Ainsi, l'apparition et la pérennité d'un même rituel de l'Âge du bronze moyen à la fin de l'Antiquité romaine sont tout à fait extraordinaires. C'est la première fois qu'un tel phénomène est mis en évidence en Europe. Il est permis, dans l'état actuel des recherches, de se demander si des pratiques religieuses liées à des habitats autochtones à l'Âge du bronze n'ont pas fini par donner naissance, près de 2000 ans plus tard, à un véritable sanctuaire antique gallo-romain fréquenté par des visiteurs issus du continent. Ceci correspondrait, à l'époque romaine, à une nouvelle fonction de l'île au détriment de celle de passage commercial obligé assumé au cours des périodes précédentes. À la fin de l'Empire romain, la christianisation ne serait pas étrangère à l'abandon du site. ■

> Poignard en bronze à usage rituel, 1500 av. J.-C., Mez-Notariou





Les épaves, témoignage menacé du passé maritime

Un patrimoine largement méconnu

L'histoire aurait sans doute pu être différente. C'est en effet dans les eaux du Finistère que se sont écrites, dès les années soixante, les premières pages de l'archéologie sous-marine au Ponant. Sous l'impulsion du docteur Émile Guillerme et de quelques passionnés du Groupe Manche Atlantique de plongée (Gmap) une première ébauche d'inventaire archéologique sous-marin s'est à l'époque esquissée, mais cet élan pionnier n'a malheureusement pas survécu à celui qui l'avait commencé. Depuis lors,

si l'histoire des épaves archéologiques en Iroise a bien connu quelques fulgurances scientifiques, elle n'est cependant jamais parvenue à se structurer et le patrimoine sous-marin de la région reste encore aujourd'hui largement méconnu.

Ainsi, qu'on ne s'y trompe pas ! Les campagnes de prospection, d'expertise, de sondage ou de fouille archéologique qui ont tour à tour et ponctuellement visé les épaves de *l'aber Wrac'h* (XV^e, Aber-Wrac'h), de *La Belle-Cordelière* (1512, pointe Saint-Mathieu), du *Séduisant* (1796, îlot de Tevennec, raz de Sein), du *Golymin* (1814, goulet de Brest), du *Colombian* (1865,

chenal de La Helle), ou de *La Gorgone* (1869, les Pierres-Noires), ne constituent à coup sûr qu'un très modeste échantillon de ce qui aurait pu être ici réalisé.

Du raz de Sein aux atterrages du Créac'h, de la Jument à la baie des Trépassés, plusieurs centaines d'épaves d'intérêt archéologique et historique reposent encore dans l'anonymat des fonds marins. Elles sont la mémoire des aventures maritimes qui ont façonné le pays et les hommes de l'Iroise. Bien peu pourtant aujourd'hui les protège. Sous d'autres cieux, en pays africains, on dit volontiers... *“Lorsqu'un vieillard disparaît, c'est une bibliothèque qui brûle”*. Sous nos ciels voilés, dans nos mondes immergés, on pourrait aisément décliner la formule. Lorsqu'en Iroise une épave disparaît, ce sont les archives de notre culture maritime qui s'en vont avec elle. Au regard des menaces qui pèsent sur ce patrimoine, il est donc plus que temps d'agir. Hâtons-nous de valoriser ce passé si l'on ne veut pas consumer son avenir ! ■





Conclusion

Les contributions rassemblées dans cette plaquette n'ont pas la prétention de couvrir tous les champs des patrimoines culturels relatifs au futur parc marin d'Iroise.

D'autres domaines comme celui des archives (notamment iconographiques, sonores, radiophoniques et cinématographiques) auraient en effet mérité d'être évoqués au même titre que la création artistique (musique, peinture, cinéma et littérature) qu'un tel territoire d'eau, d'îles et d'aventures humaines peut si puissamment inspirer.

Toutefois, ces contributions révèlent des richesses évidentes de ces patrimoines et témoignent de leur grande diversité tout en ouvrant des fenêtres sur des aspects singuliers quelquefois insoupçonnés du public comme l'archéologie des îles, des fours à chaux ou l'activité goémonière. Au-delà de l'invitation à la découverte qu'ils constituent, ces textes permettent de mieux appréhender d'un point de vue culturel, ces espaces et les activités humaines qui s'y déroulent. À ce sujet, l'histoire des parcs nationaux montre combien la dimension culturelle participe de plus en plus

à leurs objectifs d'intervention à côté de la protection des patrimoines naturels. Ainsi les auteurs de cette brochure espèrent avoir contribué à une meilleure connaissance des patrimoines culturels de l'Iroise afin d'en favoriser la conservation et la mise en valeur dans une perspective de développement durable. À travers une approche à la fois participative, associant les populations résidentes, et transversale, où s'articule étroitement le souci de la préservation de la nature et de la culture aux enjeux économiques, il s'agit de sauvegarder l'identité de ce territoire. ■

Comité de rédaction

Document réalisé dans le cadre du Parc marin d'Iroise et des travaux de la cellule "Valorisation des connaissances" présidée par Patrick Singelin.

Coordination

Sylvie Luneau pour l'Institut régional du patrimoine/Patrick Singelin, Direction régionale de l'environnement Bretagne/Alain Decaux, Direction régionale des affaires culturelles Bretagne/Institut régional du patrimoine/Mission parc marin d'Iroise.

Auteurs

Les textes de cet ouvrage ont été rédigés par les auteurs ci-dessous et mis en forme par Sylvie Luneau.

Introduction - Alain Decaux / NAVIGATION EN IROISE / L'épopée du balisage - Jean-Christophe Fichou / Les phares en mer: d'Ar-Men à Kéréon - Jean-Christophe Fichou / Bateaux traditionnels de l'Iroise - Bernard Cadoret / MÉTIERS DE LA MER / Pêche: un savoir-faire à travers les siècles - Pierre Arzel / Le goémon: une véritable culture locale - Pierre Arzel / Le rôle social des abris du marin - Sylvie Luneau (à partir de la documentation de l'œuvre du marin) / PATRIMOINE ARCHITECTURAL / Les ports, une histoire amarrée à la pêche - Jean-Christophe Fichou / Crozon: un site militaire au fil du temps - Didier Cadiou / Les chauxfourneaux de l'Iroise - Bernard Hallegouet / La maison traditionnelle dans le Pays d'Iroise - Jean-Pierre Gestin / Les maisons anglaises - Sylvie Luneau (à partir de la documentation de JF Simon) / ARCHÉOLOGIE EN IROISE / L'archipel de Molène: une présence humaine ancienne - Yvan Pailler, Yohann Sparfel / Ouessant: un site archéologique exceptionnel - Jean-Paul Le Bihan / Les épaves, témoignage menacé du passé maritime - Michel L'Hour.

Cellule "Valorisation des connaissances"

Jean Boncoeur, UBO, Cedem / Michel Boutet, Préfecture maritime / Louis Brigand, IUEM, UBO / Jean-Pierre Carval, CRPMEM Nord-Finistère / Frédérique Chlou-Ducharme, UBO / Alain Decaux, Drac / Sandrine Derrien, Station de biologie marine de Concarneau / Arnaud Dollé, Bretagne vivante SEPNB / Yvon Guermeur, PNRA / Sami Hassani, Océanopolis / Christian Hily, CNRS, IUEM, UBO / Sylvie

Horiot, préfecture du Finistère / Éric Hussonot, Océanopolis / Michel Ledard, Diren Bretagne / Jacques Le Rest, DDE / Matthieu Le Tixerant, Geomer / Maiwenn Magnier, Bretagne vivante SEPNB / Agnès Sabourin, UBO, Cedem / Patrick Singelin, Diren Bretagne / Yohann Sparfel, étudiant UBO / Gérard Véron, Ifremer / Pierre Yésou, ONCFS.

Crédits photographiques

Philip Pisson, pages 2, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 23, 25, 35, 36, 37, 42 (les ports aujourd'hui) 66 / Archives départementales du Finistère, pages 9, 20, 26 / Archives PNRA, pages 11, 16 / Archives Bernard Cadoret, pages 20, 21, 22, 26, 27, 36 / archives Pierre Arzel, pages 22, 23 (gabares), 30, 34 (importance économique des algues), 38 / Mission parc marin, Christine Ganem, pages 24, 32, 41 / Archives conservatoire du littoral, Gilles Moreau pages 28, 39 / Archives Didier Cadiou, pages 29, 44, 45, 46, 48, 50 (Rozan), 51 / Archives Stéphanie Lallet Allançon, Écomusée Plouguerneau, pages 31, 33 / Yves Gladu, pages 33, 34, 56, 64, 65 / Mission parc marin d'Iroise, pages 36, 42 / Archives collection Jean-Pierre Gestin, pages 52, 53, 54 / Nautisme arts culture, C. Le Fur p. 43 / Archives Bernard Hallegouet, pages 49, 50 / Éric Derval, pages 55, 58 / Archives laboratoire anthropologie Yvan Pailler, page 60 / archives Jean-Paul Le Bihan, pages 58, 61, 62.

Conception

Agence Hippocampe, Brest www.hippocampe.com - 056042 - XI / 2005

Impression

Cloître Imprimeurs, Saint-Thonan (29)

Pour la mission Iroise

Dominique Buhot, Claire Chapelle, Catherine Kerbiriou, Jean Marie Le Balc'h, Philippe Le Niliot. www.parc-marin-iroise.gouv.fr

Dépôt légal : Décembre 2005 N° ISBN : 2-9525594-1-4

