

## L'AVENEMENT DE LA POMME DE TERRE

### EN TREGOR

Par **ROGER LE DOARE** en collaboration  
avec **EMAMNUEL MAZE, BERNARD LE GOFFIC** ET **ANDRE LE PERSON**

Pendant des siècles, les Bretons, comme le reste de la France s'accommodaient d'une nourriture où la pomme de terre était absente, voire interdite.

Si les Espagnols et les Italiens avaient rapporté ces tubercules d'Outre-Atlantique dès le début de leur conquête américaine, leur culture ne franchit pas les frontières sud pendant des siècles. Les Anglais, depuis la Virginie, allaient également fournir au nord de l'Europe ce complément alimentaire, au départ orienté vers la nourriture animale.

Il est cependant surprenant que la Bretagne pays agricole dont le cabotage de tout temps touchait aussi bien l'Irlande que l'Angleterre ou les Pays-Bas n'ait pas été tentée de se lancer dans cette agriculture.

En fait plusieurs tentatives existent, généralement liées à des immigrations ponctuelles :

- Belle-île-en-mer : occupation par les Anglais de 1761 et 1763. C'est de là que la pomme de terre partira souvent vers le Morbihan.

- Exilés acadiens à Morlaix et Saint-Malo.

- Quelques commerçants irlandais ou suisses tentent aussi un négoce à Lorient.

- Des religieux exilés en Grande-Bretagne pendant la Révolution reviennent avec des tubercules qu'ils plantent dans les monastères en Loire Atlantique.



1 : Antoine Parmentier

Il faut sans doute revenir à des considérations plus métaphysiques pour comprendre la réticence des autorités françaises. Il semblerait que pour des raisons d'hygiène, le corps médical se soit opposé pendant au moins un siècle à la prolifération de ce légume. La pomme de terre fut ainsi taxée de propager la lèpre, sans doute parce qu'elle appartenait aux Solanacées qui renferment quelques plantes vénéneuses.

Les plantes n'ayant pas de frontière, elle arriva en France par l'est et plus discrètement par l'ouest, mais pour des raisons sanitaires ne progressa pas. Il faut attendre la guerre de Sept Ans contre les Prussiens (1756-1763) pour qu'un prisonnier qui va devenir célèbre, fasse connaissance de la pomme de terre en Westphalie pendant sa captivité. Il s'appelle **Antoine Parmentier**. Libéré, il devint apothicaire de l'Hôtel des invalides et protégé du Roi Louis XVI. Le Roi lut son mémoire sur les avantages de la pomme de terre et lui octroya deux arpents de terre près de Neuilly.

La cour se prit d'affection pour le tubercule au point de porter sa fleur à la boutonnière. Rapidement la mode culinaire déborda sur le peuple et il fallut faire garder les champs royaux de pommes de terre.

En 1787, la pomme de terre acquérait donc ses lettres de noblesse.



2 : Monseigneur de la Marche et son tombeau dans la cathédrale de St-Pol de Léon.

Un seul évêché breton semble avoir suivi le message royal par l'intermédiaire de son évêque **Monseigneur de la Marche** qui restera dans l'Histoire comme *eskop ar patates*. Ainsi le Léon va pouvoir nourrir convenablement sa population pendant les rudes années de la Révolution. Notre évêque ne sera pas récompensé de son effort humanitaire car il mourra en exil à Londres en 1806, mais son corps reviendra plus tard à Saint-Pol-de-Léon dans la cathédrale

Il est certain qu'en cette période prérévolutionnaire, l'importance du clergé fut primordiale pour la diffusion, lors des prônes de grand-messe, des vertus de la pomme de terre jusqu'alors diabolisée. Ainsi le nombre d'hectares cultivés passera en France de 35 000 hectares en 1793, à 558 000 en 1815 pour atteindre plus d'un million à l'époque qui nous intéresse.

Cependant les divers évêchés de Bretagne ne suivront pas des développements parallèles. Ainsi le Trégor, pour une raison inconnue, restera à l'écart de cet emballement.

Pourtant le 15 Germinal de l'an II (4 avril 1794) vers les 8h00 du matin, Jacques Le Corre juge de paix du canton de Perros-Guirec et son adjoint le citoyen Paul Priser secrétaire greffier et en vertu des ordres du directoire du district de Lannion, se rendent à bord de la prise anglaise *Lively* de Guernesey ancrée en rade de Perros. Ils seront accompagnés de Jean le Rouzic syndic marin et de deux jardiniers Guillaume Jorand et Pierre Grandperrin. Ils sont accueillis à bord par Chatelain, capitaine de l'équipage de prise et aspirant de l' *Insurgeant*, sans doute le bâtiment de la République auteur de la prise. La mission dévolue à ces cinq hommes est de vérifier la quantité par aperçu ou approximation des pommes de terre composant une partie de la cargaison de ladite prise. Il l'estime à 18 tonneaux mais constate qu'elles sont toutes germées et par conséquent impropres à servir de nourriture et qu'elles ne peuvent désormais servir que de semences. On décide de les décharger dans les plus brefs délais et d'attendre les instructions du directoire de Lannion. Celui-ci décide de répartir les tubercules entre les 52 communes du district en priorité, les districts de Guingamp et de Pontrioux se partageront le reste. C'est le citoyen Yves Allain de la commune de Perros-Guirec qui est responsable de la distribution des pommes de terre au prix de deux livres le boisseau (environ 60kg). La distribution a

lieu du 15 au 27 avril. Chaque commune du district de Lannion envoie chercher son contingent dont le total s'élève à 247 boisseaux. Le citoyen Allain comptable des opérations de répartition a fourni un tableau dont voici des extraits.

-Perros : Responsable : Jean Le Clain	8Bx	-Pleumeur : Sylvestre Lissillour	8Bx
-Kermaria : François Le Fraper	3Bx	-Trévou : Yves Le Troidec	2Bx
-Louannec : Jeanne Le Roux	5Bx	-Trébeurden : Jean Le Fessant	4Bx
-Trelévern : Yves Théry	3 Bx	- Port-Michel (Saint-Michel): Jean Le Moullec	
-Saint-Quay : Nicolas Arzur	2 Bx		2Bx
-Trégastel : Nicolas Quemper	3Bx		

Le district de Guingamp a reçu un contingent global de 46 Bx et celui de Pontrieux de 118 Bx sur ce qui fait un total de 411 Bx .On constate que Plougras ne s'est pas dérangé et que Loguivy-Plougras n'a pris que la moitié de sa quote-part.

La saison s'y prêtant, l'ensemencement commence alors sur l'ensemble de la côte mais également dans les terres. Le résultat étant probant, les friches sont mises en culture. Ce sera le début d'une culture miraculeuse avec un rendement qui variera dans le temps de 40 à 100 pommes de terre récoltées pour une plantée. L'exemple des Léonards qui utilisent le goémon pour améliorer le rendement est également suivi. L'utilisation des varechs en Trégor s'appliquait déjà pour les autres cultures, mais il fut spectaculaire pour les patates bretonnes. Le nouvel Etat y voit aussi comme un remède républicain à la malnutrition. Les recommandations vont dans ce sens : on remarque en effet l'importance donnée par le gouvernement central à la culture de la pomme de terre.

Le 17 janvier 1794, la commission de l'agriculture et des arts avait adressé cette recommandation :

*L'abondance de la récolte des pommes de terre offre sans doute une ressource précieuse dans les circonstances mais la rigueur de la saison pouvant faire craindre que cette ressource ne devienne en grande partie illusoire si l'on ne veille pas attentivement à la conservation de cette racine. Nous avons cru qu'il était de notre devoir de publier une instruction dans laquelle on peut trouver tous les moyens de conservation dont l'efficacité est reconnu. Nous y avons ajouté des détails très intéressants sur les différents usages qu'on peut faire des pommes de terre soit pour les hommes soit pour les animaux et sur la manière la plus sûre de les faire servir à l'économie des grains.*

*Tu dois se sentir l'importance d'une pareille instruction une et nous t'invitons à l'employer avec la plus grande célérité à tous les cantons de ton arrondissement en recommandant qu'on lui donne de la publicité dans les différentes communes soit par des lectures publiques soit par tout autre moyen cellulés*

*Salut et fraternité*

*Tissot*

A partir de la fin de l'empire, la région côtière va ainsi se lancer dans une nouvelle agriculture même sur les landes autrefois incultes. Ces landes à nouveau envahies par les genêts et les ajoncs furent en ces temps-là de superbes champs de pommes de terre bien entretenus comme l'indiquent les parcelles de 1820. Ce changement arrive au meilleur moment pour le Trégor car la culture du chanvre et du lin a périclité avec le blocus et la concurrence des autres fibres comme le coton. Ce changement profite à la Côte au détriment de l'Arcoat plus spécialisé dans les textiles, ainsi le port de Lannion qui s'était orienté vers l'importation des graines des pays baltes, slaves et bataves, se reconvertisse rapidement dans le transport des pommes de terre. Le déchargement du goémon et du maërl devient aussi un complément indispensable pour cette nouvelle culture et la croissance de toutes les zones côtières, bien que la coupe du premier en soit très réglementée dans le temps.



3 : 'Les champs de pommes de terre au Skevel à Ploumanach' par Clouard

Cet essor aura aussi pour effet de relancer les chantiers navals pour créer ou transformer des embarcations adaptées à cette nouvelle économie. Au même moment la grande pêche vers l'Islande bat aussi son plein à Paimpol. C'est la grande époque du cabotage et du bornage (limité à 65 nm des côtes). En effet en même temps que l'exportation de la pomme de terre et des céréales, l'importation du charbon (gallois) et l'envoi en échange de poteaux de mines continentaux permet d'assurer un trafic transmanche binaire rentable. La recherche du fret de retour est relativement facile.

Mais parfois sur les quais, l'abondance de biens prêts à être embarqués comme les céréales et les pommes de terre exaspère la population en proie à la disette. En 1848, une réglementation d'exportation est décrétée sur le blé. Le trafic par mer entre les ports français appelé bornage ou petit cabotage ne sera concurrencé par le chemin de fer qu'à partir de 1880.

En 1846, 46 navires sont inscrits dans le port de Lannion et 205 navires y touchent terre. On ne remarque pas encore l'exportation de pommes de terre. Mais dès 1852, le chiffre de 147 tonneaux est indiqué contre 3.837 pour les céréales. Trente ans plus tard, la pomme de terre rattrape presque les céréales avec une exportation de 3074 tonneaux exportés contre 4910 pour les céréales, pour le seul port de Lannion. En 1905 la France exportera 225.000 tonnes de ces tubercules dont 200 000 par voie maritime (10% par les Côtes du Nord)



4 : Le Port de Lannion (Un sloop devant les deux chasse-marées)

Ainsi même les cotres de pêche sont souvent tentés de se reconverter en transport de marchandises.

C'est ainsi que les ports de pêche comme Trébeurden vont se doter en association avec Lannion d'une flottille marchande adaptée à cette nouvelle économie. Dans les périodes de calme commercial, le retour aisé vers la pêche sera évidemment un apport appréciable pour finir les fins de mois.

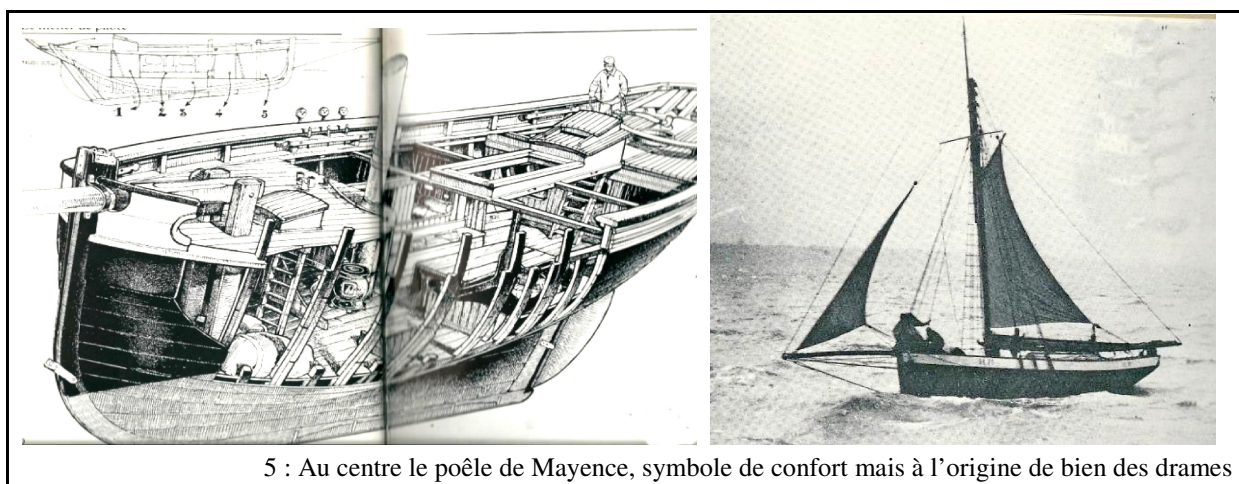
A Trébeurden l'exemple est donné par la famille Donat, conjointement plus tard à Mialaret, un industriel du Nord qui a agrandi le château de Ker Nelly. Ainsi du sloop au dundee jusqu'à la goélette tous les types de bateaux sont présents certains jours dans le port de Trébeurden qui n'est pas encore une station balnéaire mais un simple port de pêche et bientôt de cabotage.

C'est l'histoire d'une de ces embarcations et de son équipage que nous allons évoquer pour mieux comprendre les joies et les peines de ces familles de marins au XIX<sup>e</sup> siècle. C'est l'histoire de mon arrière-grand-père, Yves-Marie Turquet.

Le métier de marin au cabotage ne s'inventait pas. Il était régi par des obligations et une hiérarchie qui avaient permis depuis des siècles d'éviter bien des drames. Ces règles assuraient aussi le transport en toute légalité et à bon port des marchandises confiées par les exportateurs aux armateurs. Pour cela l'entrée dans le métier se faisait par la petite porte au plus jeune âge. La vie de mousse commençait parfois avant douze ans. Il était ensuite novice puis matelot de 2<sup>e</sup> et 1<sup>ère</sup> classe après de sérieux contrôles officiels.

Avec un certificat d'études et des ressources financières, il pouvait suivre les cours des écoles spécialisées et devenir au bout d'un semestre maître de cabotage (généralement vers 25 ans). Un des matelots anciens de 1<sup>ère</sup> classe, appelé subrécargue, était responsable d'amener à bon port la cargaison.

On est étonné par la composition réduite des équipages au XIX<sup>e</sup> siècle sur des navires pourtant démesurés et surtoilés. En effet, ce nombre est de quatre personnes sur un sloop de quarante tonneaux qui peut aller jusqu'au sud de l'Espagne voire en Ecosse, mais ne dépasse pas sept personnes sur un trois mats-goélette comme le *Maurice* qui s'échouera à Costaaeres en 1896. Sur les terre-neuvas, ce chiffre atteint souvent 30 personnes grâce aux graviers destinés à être laissés sur le rivage pour saler la morue dès l'arrivée à Terre-Neuve mais l'équipage lui-même n'atteint pas 10 hommes. Les chasseurs de morue, généralement des goélettes, qui apportent du sel du Portugal vers les bancs de Terre-neuve pour revenir rapidement, sans pêcher, avec les premières morues, ne comptent pas plus de six hommes.



5 : Au centre le poêle de Mayence, symbole de confort mais à l'origine de bien des drames

Le bateau d'Yves-Marie Turquet est un sloop, un robuste cotre en chêne qui peut s'échouer en tout lieu quel que soit la marée et la rusticité du port. Trois fois plus long que large, il porte un foc sur

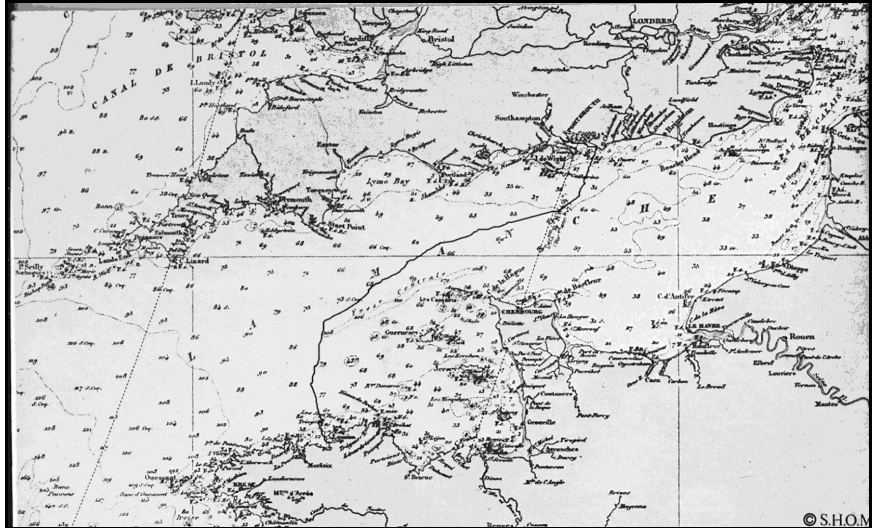


son bout dehors et une seule grand-voile avec une voile d'étai sur la flèche de l'unique mat. Une barre franche demande un pilote costaud mais le bateau est manœuvrant.

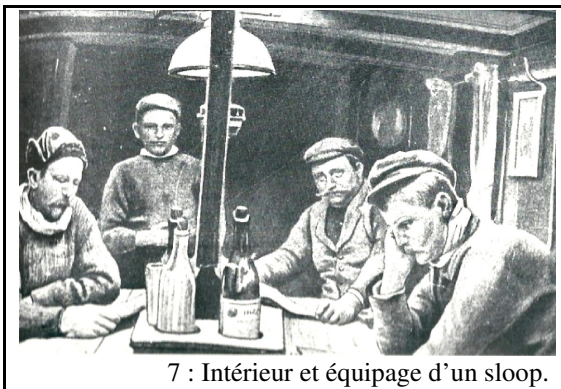
Il fait 32 tonneaux pour 15 mètres de long et 2,5 mètres de tirant d'eau. Sur l'arrière un roof permet de descendre dans le poste d'équipage où un poêle à bois central permet le chauffage et la cuisson de la nourriture. De chaque côté deux couchettes superposées permettent un confort minimum. Au centre une table en bois et deux coffres servant de sièges sont les seuls meubles. Une lampe à pétrole surmonte le tout.

Ce confort spartiate permet normalement au navire de traverser la Manche quel que soit le temps, en général pour livrer des pommes de terre. Parfois il revient avec du charbon du pays de Galles ou des tuiles du Somerset.

6 : Trajet de Lannion à Porthmouth

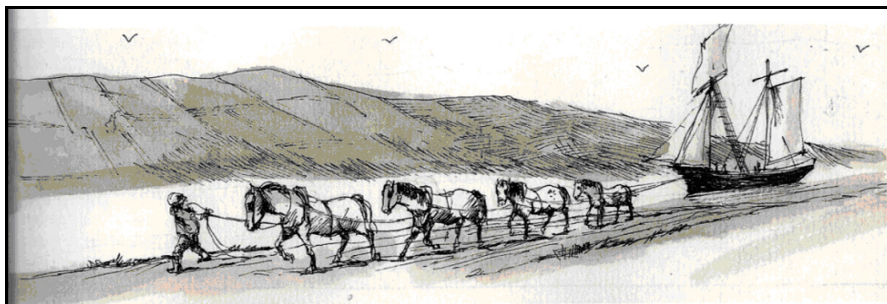


Le sloop appartient à Yves-Marie Turquet âgé en 1892 de 41 ans. Lui-même matelot de 2<sup>e</sup> classe, il a l'habitude de naviguer avec un maître de cabotage obligatoire: François Juhel de Saint-Briac, 50 ans, d'un matelot de 1<sup>re</sup> classe Jacques Le Bris de Trébeurden, 28 ans et du mousse François Le Gorrec neveu du propriétaire, 13 ans.



7 : Intérieur et équipage d'un sloop.

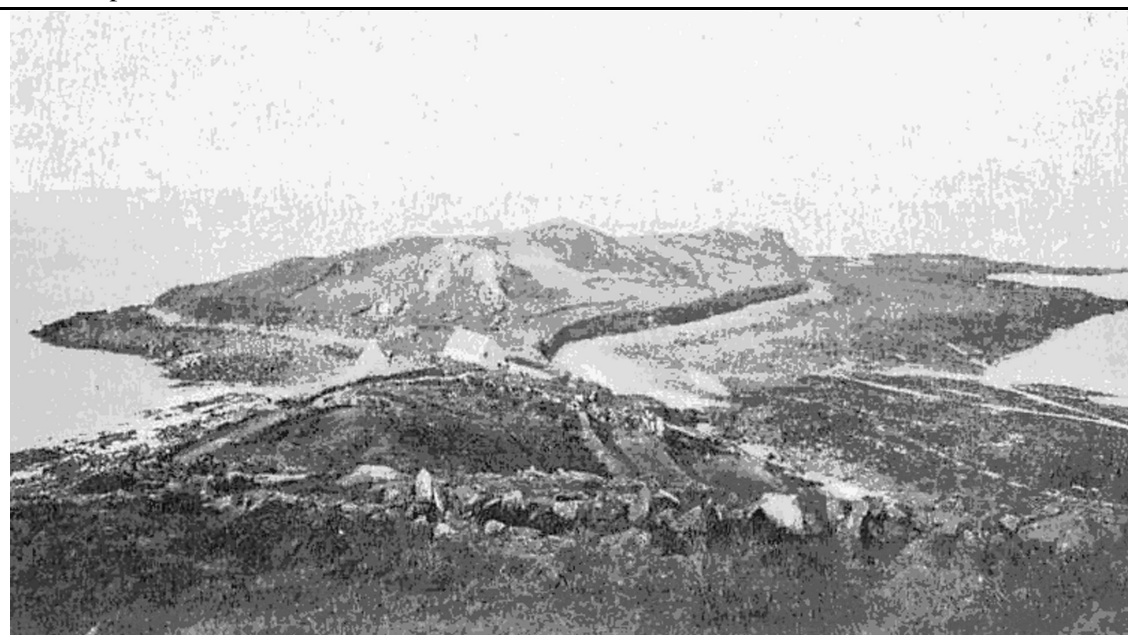
Issu d'une famille d'agriculteur comme c'est en général le cas dans le Trégor, Yves, le père d'Yves-Marie associait la pêche et l'agriculture d'après le recensement de l'époque. A chaque retour, la famille guettait l'arrivée du sloop du haut de Bihit, avant de partir pour Servel pour le tirer le long du chemin de halage de Lannion avec la vieille jument réquisitionnée à l'occasion et toute heureuse de participer elle-même à l'enthousiasme familial après une traversée sans perte et avec la certitude d'une entrée d'argent satisfaisante, mission accomplie.



8 : Le halage des navires sur le Léguer (collection particulière)

Suivant la marée, le havre de Trébeurden permettait également d'attendre le jour suivant pour entrer dans le Léguer. Suivant les saisons, des jours de repos venaient adoucir une absence de deux à trois semaines dépendant de l'acquisition du fret de retour. Un télégramme donnait alors une petite idée de la date d'arrivée vers Trébeurden.

Parfois **la pointe de Bihit** était un nostalgique lieu de rendez-vous sans rencontre. Toute voile au loin était un mince espoir trop souvent déçu, lorsque l'approche des silhouettes dessinait un deuxième mat ou une voile trop blanche pour être celui du *Curieux* à la voile brune. On ne sait d'où venait ce nom. Quelques fois, les bateaux prenaient pour patronyme des adjectifs ou des prénoms souvent précédés de Notre Dame ou de Saint.



9 : La pointe de Bihit à cette époque avec sa sardinerie où sera embauchée Marie Turquet la fille du disparu (future Marie Salaün)

En ce matin de début décembre 1892, c'était un nouveau départ, vers Portsmouth, en Angleterre avec un chargement de quelques dizaines de tonnes de pommes de terre embarquées à Lannion. L'équipage au complet était pressé de livrer cette manne avant Noël. Il ne fallait plus tarder car le fret du retour n'était pas acquis et un retour à vide entamait la rentabilité du voyage. En effet le bénéfice de la course dépendait de la cargaison livrée, chacun ayant sa part au prorata de ses fonctions.

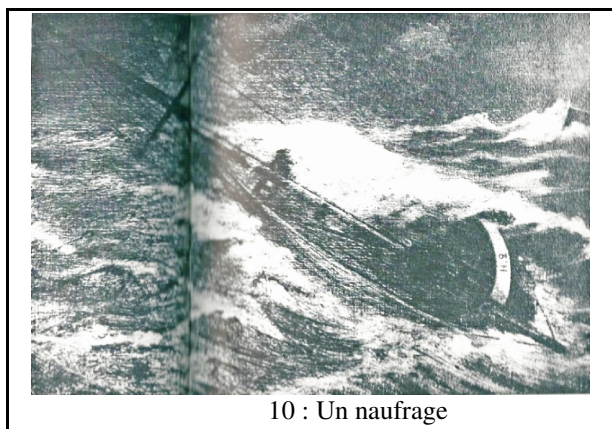
Pourtant le temps n'est guère propice à la croisière. Les dépressions se succèdent et les créneaux de beau temps imprévisibles sur trois jours de traversée. Ils n'ont pas besoin de prévisions météo. La couleur et le type des nuages associés à la direction du vent leur suffisent. Revenus une première fois le 1<sup>er</sup> décembre se mettre à l'abri du Yaudet après avoir fait demi-tour derrière les Sept-Iles, ils repartent le 8 en espérant un temps plus clémente, l'attente étant devenue insupportable et les vivres ayant dû être réapprovisionnés et rafraîchis.

Commence alors un long périple souvent raconté par les retraités qui ont survécu des années à de périlleuses aventures car la traversée n'était jamais gagnée, surtout l'hiver en cette petite mer grossie sans ménagement par l'Atlantique.

Le quart n'est pris que par les adultes de quatre heures en quatre heures tandis que le mousse approvisionne le poêle et prépare aux aurores le café du quart de quatre heures du matin. Deux hommes essayent de dormir pour préparer la relève. Lorsque le temps se gâte, on passe sous voile de cap à un ou deux ris, trinquette (le foc principal) à deux ris. C'est-à-dire que la grand-voile est ferlée (ramassée). La voile de cap est une petite grand-voile qui permet au bateau de garder une bonne allure pour être manœuvrant. Souvent deux hommes se mettent à la barre et les deux autres à l'abri. Parfois



la barre est amarrée pour ne pas échapper au barreur lors des embardées. Lorsque le vent est trop puissant, le foc est remplacé par un mini foc appelé tourmentin et la trinquette ramenée. Durant l'hiver la flèche supportant la voile d'étai est rarement à poste pour descendre le centre de gravité du bateau et éviter la gîte. C'est l'effet le plus à craindre qui déstabilise durablement la cargaison et renverse souvent le poêle à bois entraînant des incendies comble de malchance en pleine tempête. La gîte entraîne alors une entrée d'eau latérale, obligeant à mettre en œuvre une pompe à main parfois inefficace en face des éléments. Mais il y a aussi la vague déferlante de plusieurs mètres qui emporte tout sur le pont jusqu'au barreur lui-même. Personne n'est attaché, préférant la noyade à l'étranglement. Parfois on retrouve ainsi un ponton sans mat avec un ou deux survivants à fond de cale. Tout ces naufrages d'hiver ont aussi en commun la rigueur de la température à endurer, les pieds souvent dans l'eau froide lorsque le navire a commencé à embarquer et qu'il faut descendre pomper dans la cale.



10 : Un naufrage

Chavirage ou collision, rien n'est resté du sloop ; il faudra attendre le 19 février 1895 pour que le procureur de la République, Me Bigot, près du tribunal de première instance de Lannion statue sur l'enquête effectuée par l'autorité maritime en vue de réunir les preuves des décès des marins du *Curieux*. Mon arrière grand-mère Aimée aura attendu plus de deux ans pour apprendre qu'elle était veuve avec ses six enfants (deux garçons et quatre filles). Le mousse François Le Gorrec et Jacques Le Bris étaient célibataires mais le capitaine Juhel à 50 ans laissait une veuve et d'autres orphelins. Marie-Aimée ne se remariera jamais et son fils aîné Yves, devenu veuf à son tour sera jusqu'à sa mort un chef de famille irréprochable.

Ce récit est dédié à toutes les familles, nombreuses en Trégor, qui ont un jour éprouvé le deuil de ces naufrages et surtout l'angoisse de l'attente. On comprend mieux pourquoi la chapelle de Trébeurden a pu s'appeler notre *Dame de Bonne-Nouvelle* comme le rappelle le cantique :

On ne sait ce qu'il advint du *Curieux*. Le début du parcours des Héauts de Bréhat aux Roches Douvres est déjà particulièrement difficile lorsque le vent et la marée se contrarie, ensuite il faut passer les îles Anglo-Normandes souvent aussi entourées de rochers dangereux.

Le reste de la traversée vers l'île de Wight n'est pas plus reposante avec déjà à l'époque une circulation maritime aussi forte qu'aujourd'hui mais sans radar et parfois dans la brume.

*Notre Dame de bonne nouvelle  
Patronne des matelots.  
Protégez notre nacelle  
Contre la rigueur des flots...*



11 : Marie Aimée et son fils Yves