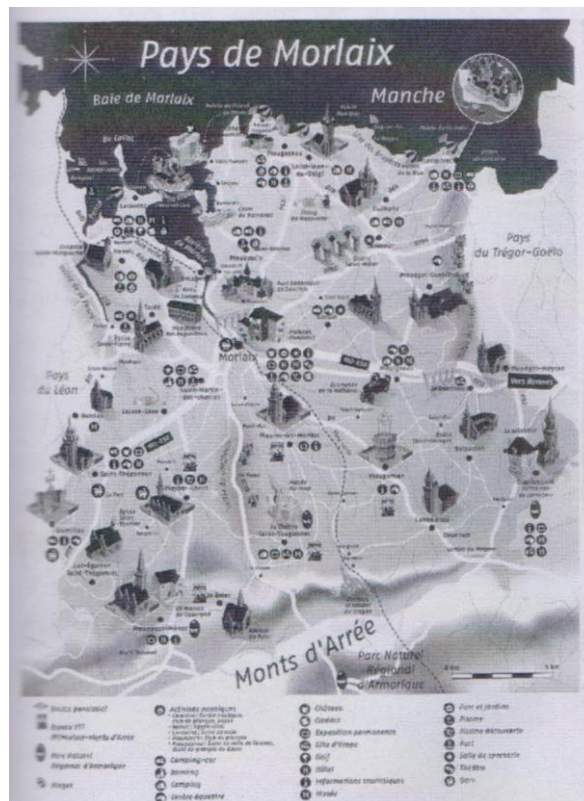


2 JUIN 2007

CONFERENCE SUR LE PORT DE MORLAIX

PAR CLAUDE BERGER

Etabli depuis toujours sur la rivière de Morlaix, est de nos jours encadré par la D76 sur sa rive droite et la D769 sur sa rive gauche.



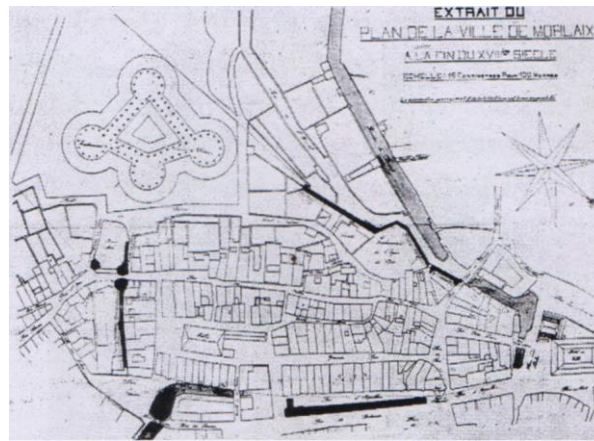
Le pays de Morlaix

1 Les origines :

Dans son Histoire de Morlaix, qui sera notre guide, Joachim DARSEL écrit : « Un comte de Tréguier dressa au cours du 11^e siècle une défense pour ses frontières ouest sur un point qui commandait la seule grande route mettant en communication la vicomté de Léon avec son propre domaine ».

Cette défense fut un château de pierre, construit par Eudes 1^{er}, duc de Bretagne de

1047 à 1064, au-dessus de la confluence des rivières du Queffleuth et du Jarlot, une des toutes premières forteresses frontières du Trégor, comme nous l'avons déjà écrit précédemment, dans le bulletin de l'ARSSAT 2005 sous le titre « Regards sur le 11^e siècle », Aux pieds de ce château des sécheries de poisson de mer et un port de pêche étaient déjà établis, depuis longtemps. En effet: «Les eaux du littoral étaient alors si poissonneuses que la capture des différentes espèces: morues, merlus, congres et autres se pratiquait avec le minimum d'efforts. Amené par des flottilles de barques qui se laissaient porter par le courant de flux pour remonter la rivière, le poisson était déchargé sous le château, éventré, étalé, séché et fumé dans des baraquements de bois appropriés, qui s'élevaient, les uns en Léon, les autres en Trégor, sur la berge même» et ceci depuis l'époque armoricaine.



Plan de Morlaix au XVII^e

Puis le temps passa.

« Que représentait Morlaix à la fin du 13^e siècle ? Bien peu de chose, sans doute.

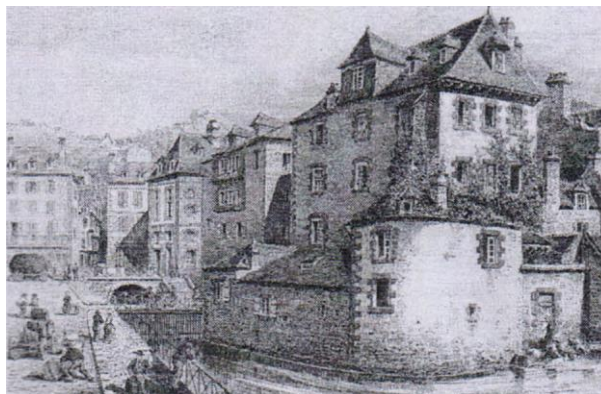
D'abord un amas de maisons tapies à l'ombre protectrice du château ; puis côté Léon, un gros faubourg : celui de Bourret ; deux autres côté Tréguier : Le Viniec et Saint-Melaine, tous séparés de la ville par des ponts ; enfin, trois prieurés: ceux de Saint-Mathieu, de Saint-Melaine et de Saint-Martin, fondés par les vicomtes de Léon et accordés respectivement aux abbayes de Fineterre, de Rennes et de Marmoutiers. »

Au début du 14^e siècle, le port commence à prendre de l'importance. Le commerce qui consiste surtout en exportations de toiles et importations de vins se développe ; de même les pêcheries et les sécheries jouissent d'une bonne renommée lorsque la guerre civile Blois-Montfort vient mettre un brusque arrêt à cette prospérité naissante.

Cette guerre de Succession ravage le pays pendant 20 années. Des armées anglaises opèrent dans le pays en toute liberté sauf par exemple lorsque Charles de Blois intervient comme en 1342 entre Lanmeur et Morlaix, Du Guesclin à Morlaix en 1367, les bourgeois de la ville en 1376.

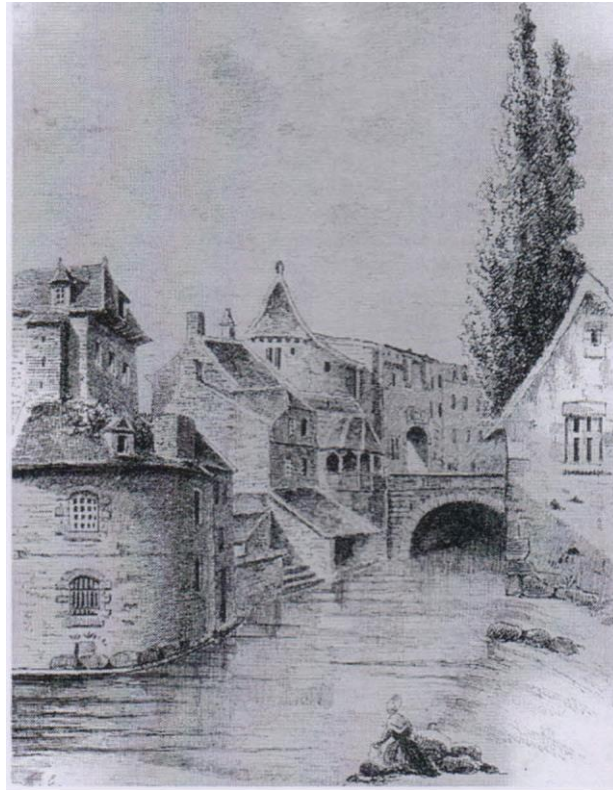
Ce n'est que vers cette époque que la ville s'entoure de murs et de portes.

La première enceinte englobait la partie la plus ancienne de la cité.



Pont Notre-Dame

Elle prenait naissance à l'ouest au pied du château, s'accrochait au roc qui domine le Queffleut, actuel chemin de l'Hospice et, depuis le pont de Bourret (entrée de notre rue de Brest), suivait le cours de cette rivière, sous la place Emile Souvestre jusqu'à la maison Singer, prenait à droite vers la porte Notre-Dame jusqu'à l'Hôtel d'Europe, rejoignait le cours du Jarlot qu'elle remontait par la Tour d'Argent, longeait la rue des Lavoirs puis rejoignait par le Dossen et la porte Saint-Yves, en passant derrière l'église Saint-Jacques, le donjon du château.



Pont de Bourret

Les principaux ponts-levis donnant accès à la ville close étaient ceux de Bourret, de Notre-Dame, de l'Hôpital qui occupait l'actuelle Place de Viarmes, le pont Borgne qui conduisait à l'Auditoire et à la Prison, le pont de Traonlen. Une poterne dite du Spern, s'ouvrait sur le Queffleut.

2 15^e siècle

Chaque faubourg fut pourvu de défenses et clos de portes fortifiées.

En Saint-Mathieu on en comptait six. La première près du pont de Traonlen, la seconde, vis-à-vis de la place au Lait et celle de Saint-Mathieu, la troisième au Marc'hallac'h, la quatrième, à l'entrée de la rue des Brebis, la cinquième, sur le chemin qui conduisait aux Minimes de Saint-Fiacre, la sixième enfin, à trente pas de celle de la rue aux Brebis, à l'entrée de la rue Haute.

Saint-Melaine en avait cinq. L'une en haut de l'église Saint-Dominique située dans l'ancienne rue du Collège, l'autre près des Ursulines fermaient le faubourg de Viniec. Deux autres gardaient vers Sainte-Marthe l'entrée de la rue des Fontaines ; la dernière, vers le Créhou, protégeait la rue des Prêtres.

En Saint-Martin, une porte séparait le Fardel du Bourret, une autre était placée au bas de la rue Courte, une troisième fermait cette rue du côté de la Roche.

Deux autres portes se trouvaient situées au-dessus de Saint-Martin, l'une joignant le Prieuré, l'autre près de Porzmeur.

La porte Sainte-Catherine fermait vers la Villeneuve, la dernière issue de la ville.

Signalons encore deux autres ; celle qui fermait l'entrée du port vers Saint-Melaine et celle, ornée d'une tour, qui flanquait le Moulin au Duc.

Jusqu'à la fin du 15^e siècle, le port se terminait d'un côté au moulin au Duc (qui devait se trouver près de la maison Singer) et de l'autre à un pont joignant la place au Lait, en Saint-Melaine, au bas de la venelle du Four Saint-Melaine, à celle de l'Eperon, ainsi nommée en raison de sa forme triangulaire, partie de la place Thiers située devant l'actuel Hôtel de Ville, le pont Pichon.

3 16^e siècle

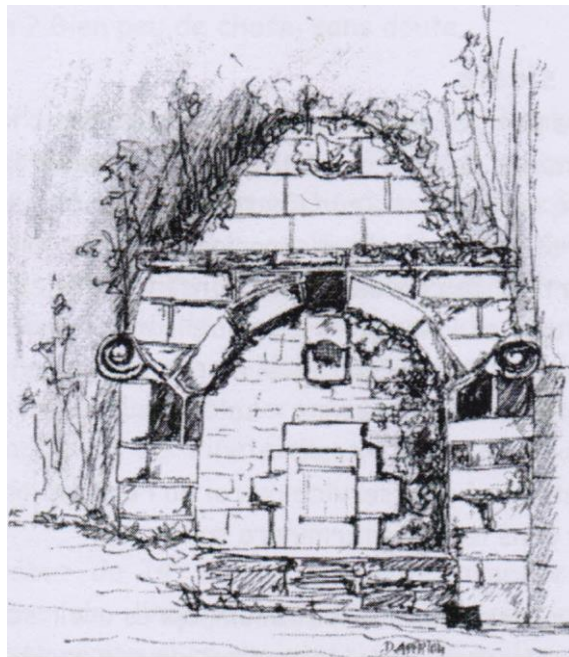
De ce port, dès le milieu du 15^e siècle, des capitaines de navire avaient déjà fait parler d'eux, notamment Jean Coatanlem, exportateur au profit des marchands morlaisiens, puis escorteur de convois, qui se constitue une flotte et se lance alors dans la piraterie envers les anglais et les espagnols, en particulier un de ses navires se nomme « La Cuiller» pour mieux écumer les mers !

Il entre enfin au service du roi du Portugal, pays dans lequel il terminera sa vie.

Son neveu, Nicolas Coatanlem, après avoir servi comme corsaire sous les ordres de son oncle, se consacra ensuite au commerce des toiles et y acquit d'immenses richesses. Il est enterré dans l'église des Jacobins en 1519.

Hervé de Portzmoguer, né vers 1470, plus connu sous le nom de Primauguet, commandait la grande nef de Morlaix : la Cordelière construite «au havre et cay de Mourlaix» de 1496 à 1498. Il sombrera avec cette majestueuse unité navale lors d'un combat contre les Anglais, au large de la pointe Saint Mathieu, le 10 août 1512.

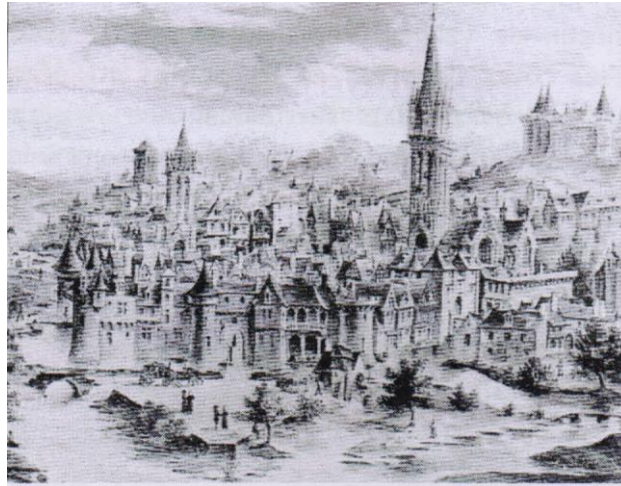
Désireux de venger leur demi-échec de 1512 sur les côtes de Brest et les pertes infligées par Jean et Nicolas Coatanlem, les Anglais décidèrent en 1522, d'une expédition contre la ville. Entrés en rade à bord de 60 navires certains d'entre eux pénètrent dans la cité, habillés en paysans ou en marchands. Vers minuit, appuyés par des pataches issues de leur flotte, ils s'emparèrent de Morlaix sans éprouver de résistance, mirent la ville à sac, et brûlèrent la maison commune avec presque toutes ses archives.



Fontaine aux Anglais

Le seigneur de Laval, lieutenant du roi de France en Bretagne, inspecteur de la montre à Guingamp, averti par quelques fuyards s'empressa d'accourir avec les gentilshommes du pays. Il surprit les ennemis qui étaient encore à moitié ivres, les tailla en pièces et recouvra le butin dont ils s'étaient emparés.

En souvenir de cet évènement, une fontaine, qui se trouve toujours sur le quai de Tréguier, prit le nom de Fontaine aux Anglais.



Morlaix au XVI^e

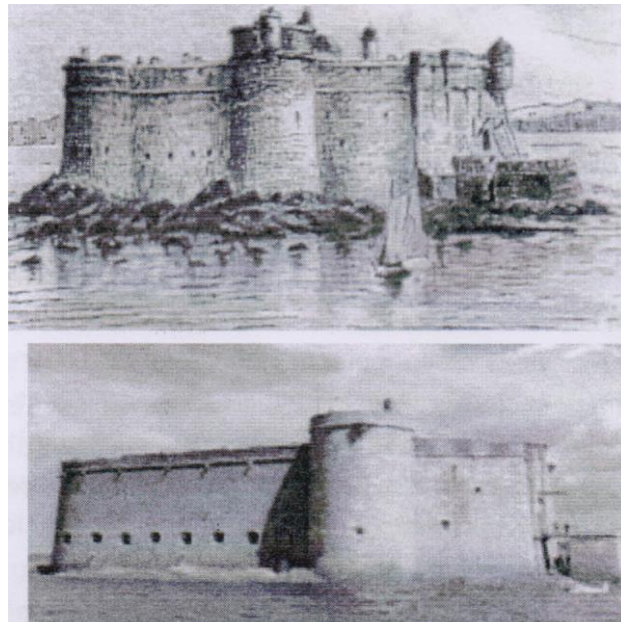
Une autre fontaine, située plus haut et sur le même ruisseau, en Coatserho, se nomme depuis cette sanglante boucherie, la Fontaine Rouge. La ville de Morlaix, complètement ruinée, demeura dix ans dans la désolation. Après la conclusion de la paix, les habitants revinrent, rebâtirent leurs maisons, mais cela se fit lentement.

Un second raid effectué entre 1522 et 1544 aurait d'ailleurs ralenti la reconstruction de la cité.

A la suite de ces terribles coups du sort, la communauté morlaisienne, pour espérer en éviter le retour, établit des corps de garde à l'entrée de la rade ainsi que quelques batteries sur les passes de Tréguier et de Léon.

Les habitants de la ville close et de Saint-Martin, assistés des paroissiens de Taulé, Henvic et Carantec, firent le guet à la pointe de Penlan.

Ceux de Saint-Melaine et de Saint-Mathieu veillèrent avec les habitants de Ploujean, Plouézoc'h et Plougasnou au poste de Barnenez. Fatigués par ces gardes auxquelles ils étaient continuellement astreints, les édiles profitèrent d'un passage du duc d'Etampes, gouverneur de la Bretagne, pour lui demander l'autorisation d'édifier à leurs frais, à la sortie de la rivière, une forteresse maritime, ce qui leur fut accordé en 1543.



Château du taureau

Le Taureau Elle se composait d'une tour d'artillerie: la tour Française, peut-être due à Philibert de l'Orme, et de canonnières situées au ras de l'eau.

Le 6 juillet 1544, le château du Taureau reçut son premier gouverneur : Jean de Kermellec, écuyer, sieur de Kergoat.

La garnison comprenait 23 soldats, un canonnier, un trompette et un aumônier.

Cette puissante forteresse, dont la construction ne s'acheva qu'en 1552, obligeait les bateaux de la côtoyer à un demi-trait d'arquebuse.

Il en résulta pour le port une plus grande sécurité et pour le négoce un renouveau : activité et de prospérité.

Les clients anglais recommencèrent alors à fréquenter Morlaix, y furent même bien accueillis, commerce oblige. De nombreux grands-bretons s'y établirent commissionnaires en toiles.

L'import-export reprit aussi avec la Hollande, Espagne et le Portugal.

Le port est alors le lieu d'autres échanges: papier des moulins léonards et trégorois, blé, beurre, lard, cuir, chevaux, poissons, cidres locaux croisent les vins, agrumes, épices, sel, provenant d'honnêtes commerces ou de prises corsaires et pirates.

Quelques marchands et armateurs morlaisiens amassent d'immenses fortunes.

4 17^e siècle

Port d'échouage accessible par un chenal étroit et sinueux, bordé de « paluds », vasières qui font que ce chenal est parfois dévié après envasement, il faudra attendre l'année 1600 pour que des quais de pierres soient construits. Sans doute, deux siècles plus tôt, le trafic y était-il intense : importations de vins d'Anjou, de Thouars, d'Aunis, de Nantes, de sel de Guérande et de Rhuys, de fer, étain, plomb, mais encore raisins et huiles... Sans doute, des marchands et courtiers anglais, espagnols, fréquentaient-ils assidûment la cité, grande exportatrice de toiles de lin tissées, il n'empêche que son port se trouvait réduit à une bien simple expression.

C'est alors que l'on revêtit de pierres de taille le quai qui se trouve face à la porte Notre-Dame. Ensuite le port ne fera que descendre toujours plus en aval ; des quais en moellons seront établis côté Trégor jusqu'aux Lances, futurs entrepôts de prises ; et, côté Léon, jusqu'à la Venelle de la Roche.

Mais la rivière s'ensable constamment. En 1668, 4300 livres sont affectées à son curage ; la même année, un arrêt du Conseil de Communauté emploie 500 livres du produit des octrois, aux réparations des quais et du port. Même subventions en 1670. Tous ces efforts fragmentaires, d'importance insuffisante, étant donné, d'une part, la longueur du chenal et la quantité de vasières qui le bordent, d'autre part, l'absence de fond aux quais d'accostage, auront pour effet une décadence très nette du port, encore accélérée par le fait que le commerce de la toile périclita après 1680. En effet Colbert instaure des mesures protectionnistes sur les draps anglais. Par représailles, les anglais se passent des toiles bretonnes dont ils absorbaient les trois-quarts du marché.

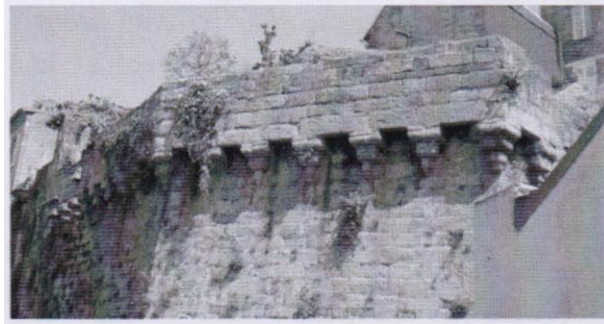
Toutefois, à la fin du siècle, le fort du Taureau est renforcé. Un nouveau fort se construit sur l'ancien. Le schéma directeur de la reconstruction est celui de Vauban, mais ce furent les ingénieurs Siméon Garangeau et Frézier qui l'entreprirent. Le château n'est totalement achevé qu'en 1745.

5 18^e siècle

L'accès des quais devient difficile, de nombreux bâtiments se mettent au sec. Aussi veille-t-on soigneusement à faire respecter l'arrêt du Parlement de Bretagne du 14 juillet 1707 « faisant défense à tous capitaines de navires, tant français qu'étrangers, de jeter leur lest dans tous les ports, bassins et rades, et enjoignant aux maires, syndics et échevins de désigner et fournir des emplacements pour recevoir lesdits lests ». Mais rien n'y fait.

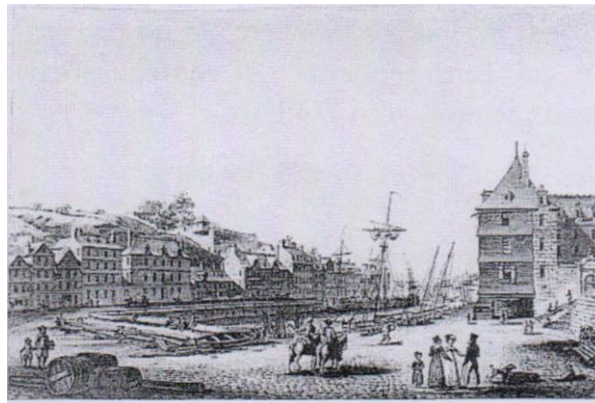
Les commerçants se voient, en effet, obligés de charger les navires en rade et d'aller chercher leurs marchandises en barques ; d'où perte de temps et dépenses inutiles. Là où on avait lancé des bateaux de 400 tonneaux, seules des barques de 10 tonneaux pouvaient à peine accéder !

Alors en 1728, les rivières sont mises sous voûtes afin de construire au-dessus de leur confluence une vaste place pavée, aujourd'hui située à l'arrière de l'Hôtel de Ville. Elle avait pour but de rapprocher les charrettes des bateaux.



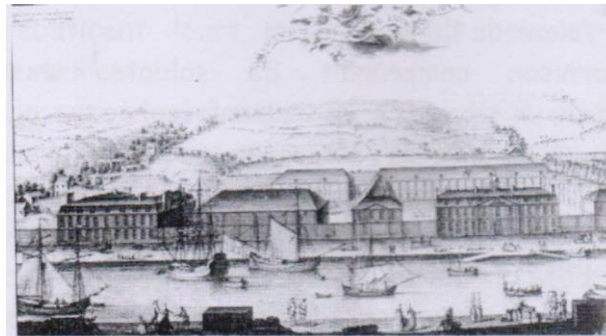
Muraille de Morlaix

Les quais se revêtent de pierre de taille et sont prolongés, côté Tréguier, depuis les Lances, bien au-delà de la fontaine du St yvel ; côté Léon, jusqu'au-delà du Clos Morand.



Port de Morlaix depuis la grand'place.

Les fermiers généraux devenus propriétaires dudit Clos terminent les travaux d'assèchement et d'assainissement de celui-ci et collaborent à la construction des nouveaux quais en bordure desquels ils élèvent entre 1736 et 1740, le premier bâtiment de leur Manufacture Royale des Tabacs.



Manufacture des tabacs au XVII^e

En 1733, l'on pave tout le quai de Léon. Il s'orne d'une belle balustrade en fer, de la cale jusqu'à la rue de Villeneuve que l'on vient d'ouvrir.

Pour ce faire, il avait fallu raser trente-quatre maisons qui venaient auparavant s'appuyer immédiatement contre l'ancien quai.

Cette même année, les travaux du port recommencent, côté Tréguier. Ils se poursuivront jusqu'en 1742, et s'interrompent faute de fonds.

De son côté le Taureau, qui ne fait plus très peur aux marins, se transforme en bastille, maison de force où étaient emprisonnés des gentilshommes bretons, à la demande de leur famille. Un certain Tapin de **Cuillé**, écrivain fourbe et menteur, y passera 20 ans, sur simple lettre de cachet!

De 1760 à 1768, l'on se contente d'entretenir les quais de Léon et de Tréguier. Ils seront rebâtiés en 1768-69, sur les plans de Gerdroy, ingénieur à Brest. On construira également deux quais de repos: le quai de Morlaix ou Calle Neuve, et le quai de Plomennou. Trois mille livres sont consacrées à la continuation du chemin de halage et à l'ouverture d'un canal dans la palue Saint-François.



Port devant la Manufacture

Au cours de l'été 1770 le port reçut la visite de l'Intendant de Bretagne, Dupleix, qu'accompagnait l'ingénieur Le Roy. Ils adoptèrent un plan présenté par le maire et les commissaires locaux qui permettrait, par aménagement du chenal, d'attirer des navires de 7 à 800 tonneaux, même des corsaires et des frégates du Roi de 32 canons.

L'année suivante, on bâtit de nouveaux quais, en pierres de taille de granite, qui s'avançaient de trois quarts de lieue plus en aval. On établit des cales bien aménagées, ce qui permit de laisser aborder des navires de 3 à 400 tonneaux. Les espérances n'étaient pas encore atteintes!

Les productions qu'on exportait de cette ville, soit à l'étranger, soit dans les ports de France, consistaient alors en grains, beurres, miels, suifs, graisses, cuirs, papiers, plombs des mines de Poullaouen et du Huelgoat. Les toiles de différentes espèces fabriquées dans le pays avaient surtout une réputation extraordinaire, et l'on en transportait en Espagne, en Portugal, aux îles de Guernesey et de Jersey, en Hollande et dans les pays du Nord ; à Rouen, au Havre, à Nantes, à Bayonne et à Bordeaux, où on les embarquait pour l'Amérique.

Citons aussi la construction effectuée en 1787 d'un parapet, bordant le quai en face de la Manufacture des Tabacs.

Il fallut attendre 1779 pour avoir un chenal en ligne droite jusqu'à Toul-Maho, un chemin de halage rive droite, vers le quai de Tréguier. Cette année-là, la ville contracte un emprunt de 50.000 livres pour construire les quais, rectifier et creuser le lit du Jarlot.

Après la Révolution, entre en jeu Charles Cornic Duchesne, né à Morlaix le 5 septembre 1731. Il appartient à une des plus riches familles d'armateurs et fait son apprentissage de marin dans la marine marchande puis dans l'armement en course dont Morlaix s'est fait la spécialité. A 18 ans, lieutenant il entre dans la marine royale dans le corps des officiers bleus. Il sort en décembre 1778, comme capitaine de vaisseau de réserve, et se plonge alors dans des travaux d'hydrographie, fait construire en 1793 la propriété de Suscinio, en Ploujean, se fait nommer directeur des mouvements du port de Morlaix.

Pendant 13 ans il veillera sans arrêt à son bon fonctionnement, fera réparer les quais, allonger les chemins de halage, armera des navires à fond plat pour l'entretien du port, fera émailler les pointes des roches dans la passe, établir des balises et des tourelles dans la baie, dresser une carte détaillée de la rade, sans qu'il n'en coûte rien à la République. Sa maison du bas de la Rivière servira d'arsenal pour les corsaires et les vaisseaux de l'Etat, ainsi que d'Ecole de marine. Il décède en 1809.



Maison Cornic

Au cours de ce siècle les ponts de l'Hôpital et de la Prison furent rebaptisés respectivement ponts de Viarmes et d'Aiguillon et reconstruits de bois en pierre.

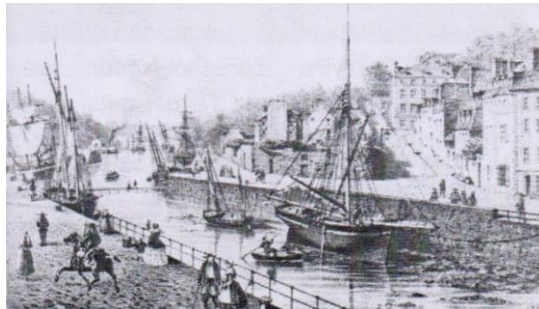
En 1744, il est procédé à l'ouverture de la route de Brest par la Villeneuve ; en 1760, à celle des routes de Rennes et de Lannion par Saint-Nicolas.

La porte Saint-Yves fut démolie en 1780 ; celle de la Prison, en face des Jacobins, en 1794 ; celle du pont Notre-Dame, en 1804.

A la fin du 18^e siècle, le Queffleut et le Jarlot étaient presque entièrement recouverts au long de leur passage en ville, de même que leur confluence qui allait se jeter alors dans le bassin, face aux escaliers de Saint-Melaine.

6 19^e siècle

De 1846 à 1855 est construit un bassin à flot. Dans les premiers temps, il sert de bassin de chasse pour désenvaser un peu le chenal. Il faut ensuite signaler que la venue du chemin de fer en 1864, puis le développement des transports routiers finit par avoir raison du transport maritime des marchandises, au profit d'une belle activité plaisancière, sous un beau viaduc, construit de 1861 à 1863.



Le port de Morlaix vers 1850

Le bassin à flot sera recouvert en 1897, sur 140 m de longueur à partir du viaduc, créant ainsi la place Cornic.



Place Cornic sous les eaux 1880

7 20^e siècle

De port marchand le port devient plaisance. Il est géré par la CCI depuis 1940 pour la concession commerce et depuis 1979 pour la concession plaisance.

Trois accès possibles: par le chenal de Tréguier, par le Grand chenal, par le chenal Ouest.

Trois éclusées à l'entrée du bassin à flot: 1 h 30 avant la pleine mer, en pleine mer et 1 h après la pleine mer.

Mouillages d'attente à Locquéolé, rive gauche et au Dourduff, rive droite.

Tirant d'eau dans le bassin: 3,5 m.

Nombre de places:

à quai: 30,

sur ponton: 120,

disponibles pour passagers, 32.

Et toujours, en descendant la rivière par le long et étroit chenal serpentant entre des espaces boisés, on progresse vers la superbe ouverture de l'estuaire sur la baie.