

SAMEDI 22 JANVIER 2022 ET SAMEDI 29 OCTOBRE 2022

APERÇU SUR LE COMMERCE MARITIME DU PORT DE LANNION (X^E-XX^E SIÈCLES)

PAR ANDRÉ LE PERSON¹

Lannion, capitale du Trégor, célèbre depuis les années 1960 pour son Centre de télécommunications, avait autrefois une toute autre activité grâce à son port actif sur le Léguer, situé à 5 kms de son embouchure. Elle vivait alors à un autre rythme, celui des marées qui menaient les navires jusqu'au cœur même de la ville. Ce port de fond d'estuaire a fait vivre toute une région grâce à son activité incessante depuis sa création au X^e siècle. La ville doit son essor et sa richesse à son trafic maritime. Elle a ainsi connu de grands moments d'histoire maritime et de prospérité, grâce à ses marins, armateurs et négociants qui assuraient l'approvisionnement du pays et le débouché indispensable à son agriculture, sa seule activité économique. Pendant longtemps, le port a été le seul moteur de la vitalité de la région en la mettant en relation directe avec les provinces françaises et l'étranger, suscitant des vocations dans la marine, et en assurant toutes sortes d'emplois à terre.

Cette conférence a pour objectif de rappeler l'importance de ce commerce maritime et de mettre en valeur les hommes qui ont fait fonctionner son port, à travers divers tableaux qui résument l'évolution de son trafic et les faits marquants de son histoire, et rehaussés de documents iconographiques, preuves de son activité et de l'animation qui régnait le long des quais, de la Corderie à celui d'Aiguillon. Elle explique également son déclin et permet de reconsidérer ce patrimoine maritime afin qu'il ne tombe pas dans l'oubli. Ce sont là les aboutissements de l'Inventaire du port qui vient d'être réalisé par l'ARSSAT pour la région Bretagne, ainsi que la publication d'une seconde édition du livre « *Lannion, un port sur le Léguer* », épuisé depuis plusieurs années.



Figure 1 : Goélettes et dundeas au quai d'Aiguillon (1896)



Figure 2 : Chasse-marée et dundeas (1890)



Figure 3 : Navires charbonniers au quai Joffre (1933)



Figure 4 : Cargo *Mona Lisa* chargé de bois (1965)

¹ Membre de l'ARSSAT

1 Évolution du trafic maritime

1.1 Importations - Exportations

Siècle	Date	Marchandise	Lieu
XII ^e		Imp : vin	Bordeaux, La Rochelle
XV ^e		Imp : vin et fruits draps et laine bois goudron sel	Espagne Angleterre Norvège Flandres Bourgneuf, Guérande, Croisic
	1410	Imp : vin Exp : céréales (froment en grande quantité)	Bordeaux Bordeaux
	1468	Export : produits locaux (légumes, volailles, beurre, lard, miel, fils de chanvre et de lin, cuirs) Réexport : produits locaux ou vin	Sud-ouest France, Espagne (Pays Basque, Galice) Sud-ouest Angleterre
	1496	Réexport : vin	
XVI ^e	1507	Export : toiles, canevas, courtepointes	Angleterre
	1550	Export de céréales, fils de chanvres et lins, toiles, en forte augmentation Imp : sel	Divers Guérande, Noirmoutier
XVII ^e	1631	Export : céréales Import : vin	Nantes Nantes (et Loire : Saumur)
	1621 à 1656	Import : vin (estimation : 880 tx ² chaque année)	Bordeaux
	1650	Import : divers marchandises pour entretien, construction, agrandissement d'édifices. Ex : église de Brélévenez	Châteaulin, Locquirec (ardoises) Sable, pierres de taille, (divers) Chaux-vive (St-Malo)
	1665	Export : toiles beurre	Divers St-Malo, Jersey, Rouen, Paris
	1668	Export : chanvre à cordage	Brest (Marine)
	1698	Export : beurre chanvre à cordage (3 milliers de livres pesants / an) blé (froment)	Bordeaux, La Rochelle St-Malo, Nantes, Port-Louis, Bordeaux et La Rochelle Brest (Marine), St-Malo
XVIII ^e	1729	Export : chanvre à cordage	Brest (Marine)
	1750	Export de céréales en trop grande quantité, d'où émeutes (disette)	Brest (Marine)
	1784	Export : céréales, lin, chanvre, fils, toiles. Import : vin, sucre, huile d'olive, savon, graines de lin	France Espagne, Angleterre, Lettonie
XIX ^e	1803	Import : faïences Export : beurres, graisses, chanvre, graines de lin et surtout des céréales (sauf à l'étranger : interdiction en temps de guerre)	France Europe
	1830	Import : 2 000 tx (dont 360 tx de sel, 700 tx d'alcool, 400 tx de bois et, nouveauté : 200 tx de charbon) Export : 6 500 tx dont 6 000 de céréales, soit 100 navires	France, Norvège, Royaume-Uni
	1845	Import : 4 100 tx dont 500 de houille Export : 10 500 tx	Russie, Norvège, R-U, France R-U (céréales), France

² 2,83168 mètres cubes, le nom de cette unité de mesure provient du type de conteneur en bois (un tonneau ou une barrique) couramment utilisé dans la marine à voile.

Siècle	Date	Marchandise	Lieu
	1848	Nouveauté : exportation de pommes de terre	R-U
	1854	Export : 5 000 tx de céréales	
	1856	Export : 8 500 tx de céréales	
	1858	Export : 9 000 tx de céréales. Mais inquiétude pour le port : le chemin de fer, concurrent (exp de céréales plus rapide, d'où moins de risques)	
	1862	48 bateaux jaugeant en moyenne 4 tx et montés par 4 hommes ont apporté 30 000 tx d'amendements marins.	
	1862	Import : 10 000 tx Export : 10 500 tx	
	1863	Export : nouveauté : monuments funéraires de M. Yves Hernot, statuaire.	
	1864	692 navires entrés et sortis. Export : 6 500 tx de céréales mais 3 000 tx d'avoine transportés par voie ferrée (Plouaret)	
	1867	Trafic en nette diminution. CM : « <i>Le mouvement de la voie ferrée dépasse considérablement celui de notre port, et il tend chaque jour à s'accroître.</i> »	
	1870 et 1871	Import : 9 200 tx Export : 8 000 tx dont 400 tx de pommes de terre Nouveau matériau importé : tuiles rouges anglaises doubles romanes.	R-U R-U (Bridgwater, Somerset)
	1875	Doublement des importations de houille	R-U
	1878	Import : 7 400 tx ; Export : 7 300 tx	
	1880	Import : 9 300 tx Export : 9 000 tx	
	1882	Des animaux sur pied ont été transportés : 536 chevaux, 299 bœufs et vaches, 525 veaux et porcs.	
	1884	Import : 6 800 tx dont 3 900 de houille Export : 10 000 tx	R-U
	1891	Import : 10 000 tx Export : 3 700 tx (2/3 des navires repartent sur lest ; mauvais signe)	
	1899	Reprise du trafic (23 000 tx en tout, Import / Export ; bon signe)	
XX ^e	1901 à 1913	Import : 4 700 tx à 7 000 Export : 8 600 tx à 2 600 Trafic en forte baisse. L'importation de houille passe de 2 000 à 5 000 tx, mais l'exportation de céréales baisse de 7 700 tx à 2 600 tx (mauvaises récoltes et concurrence du rail)	Pays de Galles, Ecosse, Angleterre
	1914 - 1918	Import : houille (tonnage inconnu : censure, registre pas tenu) Export : céréales (tonnage inconnu)	Pays de Galles France
	1919	Import : houille : 6 400 tx Export : 1 200 tx poteaux de mine	Pays de Galles
	1926	Import : houille : 2 000 tx	Pays de Galles
	1928	Import : houille : 4 000 tx Export : 90 tx	Pays de Galles

Siècle	Date	Marchandise	Lieu
	1930 - 1934	Tonnage inconnu (registre pas rempli) mais petite reprise du trafic en 1932 -1933. Import : charbon, goudron, ciment, superphosphates Export : un peu de pommes de terre	Pays de Galles, France (Boulogne)
	1935 - 1936	Bonne reprise : Import : 13 900 tx (122 navires) Export : 9 500 tx	Idem
	1937	Import : 12 700 tx Export : 3 700 tx Lannion classé 4 ^e port du département	Idem
	1938	Import : 10 810 (houille, ciment) Export : 2 274 (céréales et divers)	Pays de Galles, France (Boulogne)
	1939	Import : 10 230 (houille, ciment, gravillon, paille) Export : 3 750 (céréales, divers)	Pays de Galles, France (Boulogne)
	1940 - 1944	Import : goudron, macadam, gravillon, ciment (tonnage inconnu) Construction piste en dur (aérodrome)	
	1945	Export : 600 tx de pommes de terre	Bordeaux
	1946	Ni import, ni export	
	1947-1952	Import : ciment, chaux, gravillon, engrais (moins de 400 tonnes)	Boulogne, Caen, Gravelines, Port-Barrier (Sables d'Or-les-Pins)
	1953	Import : 1 200 tx (chaux, ciment)	idem
	1956	Import : ciment (19 navires depuis 1953 pour l'entreprise Kerambrun)	
	1959	Reprise nette (début de la construction du CNET) Import : 2 652 tx (ciment, bois du nord, coke) ; 2 ^e entreprise lannionnaise : Le Gac-Corollou	France (Boulogne), Danemark, Russie (Léningrad)
	1960 à 1964	Le port reçoit entre 11 et 14 bateaux par an (ciment, bois du nord)	Finlande, Russie
	1965	5 navires par an (bois du nord, ciment)	Suède (Falkenberg)
	1966 à 1972	5 navires par an (bois seulement) Dernier caboteur international le 10 octobre (424 tx bois)	Finlande, Russie pour Daougabel (Louargat), Pineau, Le Gac.
	1973 à 1993	Cabotage pour le sable de rivière ou de mer seulement.	Rivière ou baie de Lannion

1.2 Preuves et faits marquants

Siècle	Date	Édifices, travaux, constructions, droits, présence, etc.
XII ^e	1163	Église (prieuré) de Kermaria an Draon : pont de Kermaria (Bulle du Pape Alexandre III) Lieu d'échouage des bateaux très en aval de ce pont, au confluent du Stanco, au point où l'effet du courant de marée diminue fortement. Plus tard : maisons, château (motte) et murailles.
XIII ^e	1220	Des Bretons dont des Lannionnais s'installent à La Rochelle (commerce du vin).
	1283	Droit de havage de 50 L cédé par la famille Guyomar au duc Jean Le Roux
XIV ^e	1356	Le duc Jean IV installe un <u>receveur des droits d'entrées et de sorties du port</u>

Siècle	Date	Édifices, travaux, constructions, droits, présence, etc.
	1365	Nouvelles taxes portuaires
XV ^e	1408	- Saisie par les Anglais de navires de Lannion (La <i>Marguerite</i> du Chevalier Jean de Lannion) - Âge d'or du commerce breton sous le duc Jean V (Bretagne indépendante) : « Jacques Gaultier, fils d'un bourgeois de La Rochelle va demeurer en Bretagne pour apprendre le <u>langage breton bretonnant</u> ». La Bretagne tire profit de sa politique de neutralité (paix, prospérité et monnaie forte / guerre et misère en France / Normandie et Aquitaine entraînées dans une guerre interminable). - Existence de <u>chambres à sel</u> ou greniers dans les jardins des propriétés de bourgeois ou marchands de Lannion (stockage : détention et revente)
	1410	Lannion redistribue le vin acheté à Bordeaux ou La Rochelle ; « <i>un devoir est prévu sur chaque tonneau de vin qui va hors de la dicte recepte par charroy de mer</i> »
	1417	Missive envoyée au roi d'Angleterre pour obtenir la restitution du <i>Christophe</i> de Lannion, victime des pirates de Fowey (R-U). Ce navire, commandé par Hervé Queillé et Prigent Le Merscen, mais qui appartient à Alain Queyriou, est chargé de 18 tx de vin d'Aunis.
	1442	Création de la <u>confrérie des cordonniers</u> du Saint-Sacrement (exportation de cuirs de Lannion)
	1450	Manoir de Langonaval (Kerampont : fonction commerciale et militaire)
	1454	Les religieux Augustins de Lannion obtiennent des bourgeois de la ville la perception d'un droit de trois pots et demi de vin sur chaque vaisseau déchargeant au port.
	1461	Le départ pour le sel et le vin se fait au printemps et le retour à l'automne. Ainsi, 18 navires partent de Lannion du 4 mars au 5 juillet 1461.
	1484	Quelques armateurs et capitaines de navires lannionnais fondent la <u>Confrérie de Saint-Nicolas</u> (prospérité du commerce maritime ; 1 ^{er} syndicat de marins)
	1486	Lannion obtient des Etats de pouvoir percevoir une surtaxe d'ancrage des navires, pendant huit ans, pour assurer le financement des travaux portuaires. À la fin du siècle, le « <i>cail</i> » est agrandi.
	1492	Parmi les gros navires qui fréquentent le port, on cite la <i>Grande Nef</i> de Bréhat, et la <i>Grande Nef</i> de Lannion, avec 200 tx.
XVI ^e	1532	Le Livre des « Mandements et Edits royaux » de 1532 donne les tarifs pratiqués dans les ports, mentionne tous les produits qui transitent à Lannion et l'augmentation des droits.
	1536	Le 16 février, Yvon Cadou vend à Tugdual Nicol, une maison avec ses appartenances, au nombre desquelles figure une « <i>chambre à sel</i> ».
	1548	<u>Lannion apparaît sur une carte marine pour la première fois</u> : il s'agit d'un portulan établi par le cartographe du Conquet Guillaume Brouscon, qui donne l'emplacement de tous les ports et havres dignes d'intérêt en Europe, de l'Ecosse au Maroc, et jusqu'à la Hollande. Les tisserands dont le nombre augmente considérablement dans la ville, se regroupent et forment la <u>Confrérie des Texiers</u>. Anne de Bretagne leur a donné le droit de lever une taxe sur toutes les toiles qui se vendent à Lannion. Ils résident principalement dans la rue au Fil.
	1562	Les États accordent 20 000 F à la communauté de Lannion pour le faire réparer.

Siècle	Date	Edifices, travaux, constructions, droits, présence, etc
	1599	Le Roi parvient à rétablir la perception de deniers d'octroi, suspendue pendant la Ligue. Le produit en est affecté au paiement de <u>la reconstruction du quai</u> soit « <i>six sous par pippe de vin sortant par charroy de la ville que de tout temps immémorial en ont levé sur ceux du tiers étant appelés deniers d'issues ou billettes.</i> » Le quai est prévu sur 220 m de long et rectiligne.
XVII ^e	1610	Le Roi accorde le droit de lever durant six ans, six deniers par pot de vin vendu dans la ville et faubourgs, ceci afin de réparer les quais, les halles, la prison, les ponts et les routes.
	1629	Trafic portuaire en augmentation, aussi on nomme en 1629, un « <u>Commis au nom du Cardinal</u> », le sieur Lagaix, chargé de faire payer toutes les taxes et droits portuaires.
	1631	Année de disette, la Bretagne joue bien son rôle de « <i>grenier à blé</i> ». Les navires de Lannion vont à Nantes avec du blé et reviennent avec du vin, car les Bretons « <i>ne peuvent se passer de boire.</i> » Les marins ont le droit de « <i>breuvaige</i> » : pouvoir boire le vin de la cargaison pendant la traversée (125 litres maxi par voyage)
	1621 à 1656	- Selon les comptes de la frairie de Saint-Nicolas « <i>la charge de six deniers par tonneau de vin</i> » rapporte en moyenne 22 livres annuellement. - En transitant par le centre-ville pour le charger à bord des bateaux, le beurre fait l'objet d'une taxe dénommée « <i>tolleau</i> »
	1668	La <u>Marine Royale, grande consommatrice de chanvre à cordage</u> , s'intéresse beaucoup à l'évêché de Tréguier qui fait une culture intensive de chanvre. La plus grande partie de la production, soit trois millions de livres pesants, est acquise par les Commissaires de la Marine.
	1695	Vauban constate l'existence d'un « <i>nouveau quay.</i> » Il en conseille le prolongement et suggère aussi de créer une cale.
	1698	L'Intendant de Bretagne, Béchameil de Nointel procède à une enquête économique : Lannion fournit « <i>une grande quantité de chanvres pour les cordages des navires, et ils y sont très bons ; on y fait acheter la plus grande partie de ceux dont on a besoin pour les magasins de Brest, ce qui monte, année commune, à trois millions de livres pesants, et le Roy y a des commissionnaires qui en font l'achat de la main du paysan, à raison de 13 livres le cent.</i> »
XVIII ^e	1712	Les édiles, à la recherche de fonds pour financer des travaux, ont créé un droit destiné à améliorer la circulation. Ce « <u>droit de pavage</u> » consiste à percevoir « <i>six deniers par tonneau de vin qui se décharge sur le quai, et trois deniers par chaque barrique de vin sortante par chaque charrette ou harnois hors ville, cens et cordées d'icelle.</i> »
	1742	L'Intendant de Bretagne, Pontcarré de Viarmes, interdit la « <i>vente de chanvres à des négociants particuliers tant que la totalité des besoins de la marine n'auraient pas été satisfaits</i> » dans l'évêché de Tréguier.
	1753	<u>Fin des travaux de l'anse de Viarmes</u> ordonnés par Pontcarré de Viarmes (pont, ruisseau canalisé, grève d'échouage en pente douce, quai rectiligne vertical perpendiculaire au Léguer). Lannion commence la modernisation de ses équipements portuaires, signe de trafic maritime conséquent. Débuts d'émeutes sur les quais contre l'exportation de blé, suite à la famine.
	1757	Le Président des Etats de Bretagne, de Robien, affirme : « <i>Les lins et chanvres (de Lannion et Tréguier) y sont plus beaux et en plus grande quantité que partout ailleurs, et font une branche considérable du commerce de ce diocèse.</i> »

Siècle	Date	Édifices, travaux, constructions, droits, présence, etc.
	1762	Suite de la modernisation du port : début des travaux ordonnés par le commandant en chef de la province, le duc d'Aiguillon : un quai rectiligne entre le quai de Viarmes et le pont de Sainte-Anne, d'où augmentation considérable de la surface du terre-plein de chargement et déchargement.
	1786	<u>Fin des travaux du quai d'Aiguillon.</u>
	1784	Lannion devient la plaque tournante commerciale du pays. Son port, son marché du jeudi, ses douze foires dans l'année, en font le lieu de rencontre de nombreux marchands de tous les alentours.
	1785	<u>Construction d'une Corderie Royale</u> le long du Léguer pour subvenir aux besoins de la Marine (Arsenal de Brest)
	1789	Nouvelles émeutes suite à l'exportation en masse de grains pour Brest.
XIX ^e	1825	<u>Début de la construction du chemin de halage</u> à la demande des capitaines et armateurs, afin de diminuer le temps du trajet port-embouchure et éviter de longs délais et avaries.
	1846	46 navires inscrits au port
	1846 - 1850	<u>Rectification du chenal</u> à la demande des capitaines et armateurs, construction d'un quai vertical en RD qui rejoint celui de la Corderie ; quai oblique en RG jusqu'au bois de Loguivy.
	1860	Amélioration de la signalisation maritime (3 tourelles en maçonnerie à l'embouchure) et du balisage de la rivière (9 perches-balises en bois et ferraille pour signaler les bancs de vase)
	1870	Nouveauté : mise en service d'un <u>navire à moteur</u> pour assurer une liaison avec Morlaix : <i>Hubert-Delisle</i> (50 tx de marchandises).
	1875	<u>Fin de la construction du chemin de halage</u>
	1878	Événement qui ne s'est pas produit depuis longtemps : la construction et le lancement d'un navire : goélette <i>Souvenir</i> de 120 tx (chantier Trégoat).
	1881	Une gare est implantée à proximité du port en RG ; le charbon est réexpédié par rail jusqu'à Belle-Isle en Terre (Papeterie Vallée). Idée de raccorder le port et la gare.
	1884	Un phare est construit à l'embouchure (Beg-Léguer)
	1893	Construction d'un grand entrepôt de stockage des céréales à l'anse de Viarmes par M. Henri Morvan, négociant armateur (Lannion et Plestin), avec ventilation pour 30 000 quintaux.
	1896	Projet de bassin à flot depuis Loguivy (avis défavorable de la CCI)
	1897	M. Le Fiblec, négociant en grains à Plestin, achète un navire à vapeur (<i>Le Buzulzo</i>), puis un deuxième (<i>Le Marche-Droit</i>).
XX ^e	1900-1913	Années difficiles ; le trafic s'essouffle ; signe de décadence ?
	1914-1918	La Grande Guerre : le quartier maritime de Lannion perd dix caboteurs à voiles coulés par les sous-marins allemands.
	1920	Petite reprise puis régression.
	1925	<u>Nouveau quai vertical en RG</u> (Loguivy : quai Foch) ; ce quai est relié à la gare ; une petite grue est installée.
	1930	Reprise du trafic.

Siècle	Date	Édifices, travaux, constructions, droits, présence, etc.
	1935	De moins en moins de caboteurs à voiles (fin de la construction navale à Paimpol)
	1940-1945	Deuxième guerre mondiale : commerce maritime interrompu. Arrivages de gravillon et goudron pour la construction de la piste de l'aérodrome pour la Luftwaffe.
	1946	Trafic très ralenti pendant douze ans.
	1959-1968	<u>Début de la construction du CNET</u> (décentralisation) sous l'impulsion de l'ingénieur des télécommunications lannionnais, Pierre Marzin. Nouvelles constructions : bâtiments, usines, nombreuses maisons individuelles, collège, lycée. De nouveaux quartiers apparaissent. Deux entreprises de bâtiments, Kerambrun et Le Gac-Corollou (puis Le Grand-Mateco), font venir des bateaux de ciment et de bois du nord.
	1972	<u>Fin du cabotage international</u> (les importations se font à partir de Tréguier qui peut accueillir des navires 10 fois plus grands). Quai de Loguivy agrandi pour les sabliers.
	1974	Construction du nouveau pont de Viarmes : le quai d'Aiguillon n'est plus accessible. Les bateaux stationnent en aval en RG (Foch et Loguivy)
	1993	<u>Fin du trafic maritime ou du cabotage</u> (commerce de sable de rivière ou de mer uniquement) : extraction de sable interdite.

Abréviations : Imp : Import, Exp : export tx : tonnes R-U : Royaume Uni
CM : conseil municipal L : livre RD : rive droite RG : rive gauche
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

2 Animation et ambiance

Le port de Lannion était jadis actif et assurait les débouchés du commerce et de l'agriculture du Trégor, l'alimentant en denrées indispensables pour le fonctionnement de son économie, et le mettant en relation avec la province, la France, et l'Europe... Un fait exceptionnel montre l'importance de son commerce au Moyen Âge, preuve de la prospérité de son commerce maritime : dès 1484, quelques marchands, armateurs et capitaines de navires lannionnais, fondent la Confrérie de Saint-Nicolas qui est en réalité le 1^{er} syndicat de marins de France !

Le port de Lannion était en relations étroites avec deux ports voisins : Plestin-les-Grèves (Toull an Héry) pour les céréales, et l'Ile-Grande pour le granit. On pouvait donc voir au XIX^e siècle et jusqu'à la Première Guerre Mondiale, une noria de navires évoluer sur le Léguer, chargés de marchandises diverses, tandis que dans les rues avoisinantes des quais, c'était une succession de charrettes tirées par trois ou quatre chevaux venues apporter les produits de son agriculture (chanvre, lin, céréales, pommes de terre, poteaux de mine) ou de sa modeste industrie, puis repartant avec du sable ou du goémon pour amender les terres, mais aussi des pavés, du charbon ou du bois de construction.

Cette animation et ambiance particulière à un port ont été décrites par l'écrivain lannionnais C. Barré, au début du XX^e siècle : « *Nous quittons Lannion vers les neuf heures du matin, au moment même où le premier flot de la marée montante arrive, et va bientôt soulever quelques navires de commerce alignés dans le port. Les quais sont animés : des équipes d'ouvriers et d'ouvrières ventilent les avoines et les blés qu'on embarque à bord, et un peu plus loin, les portefaix déchargent les planches venues de Norvège et les charbons d'Angleterre, tandis que le douanier de service, regardant tout d'un œil distrait, se promène mélancoliquement au milieu des travailleurs. Le pont de bois du port de Viarmes va bientôt s'ouvrir et déjà quelques barques chargées de goémons et de sables attendent le moment de pouvoir entrer pour se délester de leurs engrais. Sur le chemin de halage, nous croisons un grand trois-mâts qui glisse lourdement, halé par cinq robustes matelots attelés à un cordage.* »



Figure 5 : Arrivée des flambarts de sable dans l'anse de Viarmes



Figure 6 : Déchargement du sable.



Figure 7 : Flambart de pêche



Figure 8 : Déchargement de goémon.



Figure 9 : Dundee El Djezaïr vers 1935



Figure 10 : Navire de plaisance vers 1905.

Toutes ces scènes font partie des « *grandes heures* » de l'histoire de Lannion et de son port. Le va-et-vient incessant des gabares, des flambarts, des borneurs et des caboteurs, témoigne d'une certaine vitalité et prospérité. Nombre de Lannionnais se souviennent encore de l'animation qui régnait, il n'y a pas si longtemps, le long des quais au moment des opérations d'accostage, de déchargement, et d'appareillage d'un navire. Jeunes et vieux accouraient, et les commentaires allaient bon train. Certains réussissaient même à monter à bord ! Bon nombre étaient présents pour le départ, surtout celui de la pleine mer du soir, et restaient assister au demi-tour que le cargo devait faire devant le quai d'Aiguillon avant de redescendre la rivière, manœuvre délicate suivant la longueur du navire (65 mètres maximum), mais toujours bien réussie grâce à l'adresse du pilote du port.



Figure 11 : Vapeur faisant demi-tour en 1933.



Figure 12 : Déchargement de sacs de ciment en 1957



Figure 13 : *Le Roger-Martha* décharge son sable près de la poste.



Figure 14 : *Le Sir Cédric* accoste à Loguivy en 1992

3 Les hommes qui ont fait fonctionner le port

Cet aspect humain est important pour comprendre la bonne marche d'un port de cabotage, d'une part, tous ceux qui ont œuvré pour modifier ses infrastructures, dans le but de l'améliorer ou de le moderniser, d'autre part tous ceux qui l'ont fait fonctionner à travers de nombreux corps de métiers. Ils sont regroupés ici par ordre d'importance, mais en réalité ils sont tous complémentaires. La région de Lannion a connu de nombreux capitaines au cabotage et gens de mer.

- Les armateurs et négociants ou marchands
- Les capitaines et / ou capitaines-armateurs
- Le maître de port
- Le pilote lamaneur
- Les douaniers
- Les constructeurs de navires et charpentiers des grèves
- Le forgeron de marine
- Le fournisseur de navires ou « *shipchandler* »
- Les marchands de sable et de goémon
- Le fabricant de glace et d'électricité
- Les entrepreneurs de bâtiments
- Les gens de mer (marins, bateliers, matelots)
- L'Administrateur de la Marine
- Les portefaix
- Les tailleurs de granit

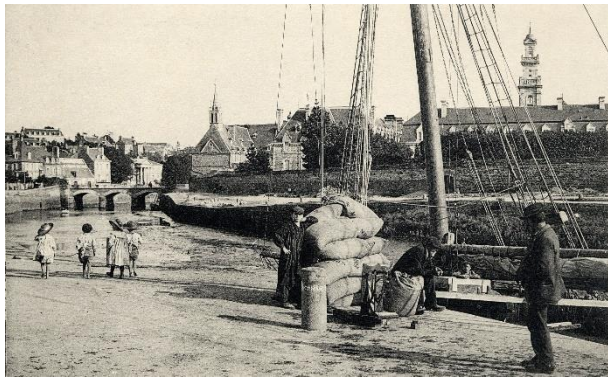


Figure 15 : Embarquement et pesage des sacs de céréales.



Figure 16 : Douanier de faction près d'un caboteur.



Figure 17 : Équipage et famille à bord d'une goélette à la Corderie vers 1900.



Figure 18 : Goélette Anne de l'armateur lannionnais Jules Prigent, vers 1900.

4 Le déclin

Les caboteurs ne fréquentent plus le port depuis 1972, et ne viendront plus jamais s'amarrer au quai d'Aiguillon à cause de la construction du nouveau pont de Viarmes en 1974. Dès lors, pour certains, la rivière est apparue plus comme une gêne que comme un avantage.

Le port, autrefois vecteur de l'animation et de la prospérité de la ville, tombe dans l'oubli. Mais à travers la pêche, le bornage, et le cabotage national ou international, Lannion a connu de grands moments d'activité maritime, et vu toutes sortes de navires : les nefs, puis les caravelles apportant le sel de Bourgneuf et le vin de Bordeaux, les chasse-marée exportant les céréales, les chanvres et le lin du Trégor, les bateaux corsaires à la poursuite de l'Anglais, les flambarts apportant la pêche ou les engrais marins, les sloops et gabares chargés du granit de l'Île-Grande, les dundees, goélettes, bricks et trois-mâts goélettes assurant l'approvisionnement du pays en graines de lin de Riga, en rogne de Norvège (l'appât pour la pêche à la sardine), en houille ou en tuiles rouges doubles romanes de Grande-Bretagne, repartant avec des poteaux de mine ou des céréales, des pommes de terre nouvelles, et enfin les vapeurs, cargos et sabliers amenant les matériaux nécessaires à la construction. Le port, qui enregistrait en 1880 autant de mouvements de navires que de jours dans l'année, a été le seul moteur de l'activité économique de toute une région, en la mettant en relation directe avec les provinces françaises et l'étranger, suscitant des vocations maritimes, ou simplement assurant toutes sortes d'emplois à terre en liaison avec son trafic : avitaillement, construction, entretien et réparation de navires, sans oublier le négoce, le courtage, les services administratifs... Les différentes municipalités l'ont bien compris, et de tout temps, les édiles ont tout fait pour améliorer les infrastructures et développer le cabotage. La ville elle-même y doit son essor. Puis, d'un coup, c'est la fin d'une époque...

On dispose maintenant du recul suffisant pour pouvoir analyser les différents changements intervenus pendant les cent dernières années au niveau du tissu économique et social, et expliquer ce déclin. Le virage vers l'électronique en 1960 annonce presque la diminution de l'activité portuaire. Les derniers avatars avec la fin du cabotage international en 1972 et la disparition des navires sabliers vingt ans après, ne sont que l'aboutissement d'une lente transformation de la société.

Une énumération des différents facteurs entrant dans cette mutation permet de mieux comprendre comment on a pu en arriver là. L'apparition de la vapeur au XIX^e siècle n'a pas été une révolution, mais une évolution à laquelle le port a essayé de s'accoutumer. Elle a cependant mis progressivement un terme aux voiliers caboteurs pourtant particulièrement bien adaptés à un port en rivière. De son côté, le chemin de fer n'a pas provoqué le bouleversement spectaculaire que certains craignaient. Comme la vapeur, il n'a pas été à l'origine d'un brusque effondrement du trafic portuaire. Ce n'est que longtemps après que la concurrence s'est vraiment fait sentir. Par contre, il a grandement influé sur le développement du tourisme. Quant à la guerre de 1914, curieusement, elle a provoqué moins de répercussions sur le transport maritime que la crise économique qui a suivi. Dans les années 1925-1930, le transport routier timidement mis en place, a été vécu comme une menace encore assez vague. Bien sûr, l'ambiance des quais a changé et le travail s'est transformé avec l'arrivée des premiers camions et la disparition progressive, mais inéluctable, des charrettes à cheval. La modernisation a porté un coup fatal au cabotage à voile. Les voiliers ont presque tous disparu juste avant la Seconde Guerre Mondiale, laissant la place aux vapeurs puis aux cargos, plus rentables et rapides.

Séparément aucun de ces éléments n'est responsable de l'évolution du port. Mais leurs efforts conjugués avec l'absence cruelle de vraies infrastructures modernes sont à l'origine du déclin. Les dernières décisions ont eu raison de lui, notamment celle d'extraire le sable de la rivière. Les cargos ne le fréquentent plus, tout comme Morlaix et Paimpol, depuis que les armateurs et affréteurs ont décidé de rentabiliser le transport au maximum, à partir de 1970. Finis les navires de 500 tonnes et les camions de 5 tonnes. Seuls Tréguier et Saint-Brieuc, qui ont changé leurs structures et qui ont pu lutter, peuvent à présent accueillir des navires de 2 000 tonnes et plus. Lannion, comme d'autres ports de fond d'estuaire, n'a pas pu s'adapter à ces nouvelles normes et a dû se résigner à voir son commerce maritime disparaître.

Crédit photos : André Le Person