

DE TOULL AR C'HIRRI À PORT-MORVAN

PAR ANDRÉ LE PERSON

Ce port faisait partie de la Châtellenie de Lanmeur au XV^e siècle au temps des ducs de Bretagne. Locquirec à laquelle les actes anciens rattachent parfois Toul an Héry, était une trêve de la paroisse de Lanmeur et dont la châtellenie relevait de l'autorité du duc de Bretagne. Deux siècles plus tard, il est doté d'un bureau de l'Amirauté avec « *une recette des droits d'entrée et d'issue* » et d'une ferme pour le vin, le sel et l'eau-de-vie, ce qui indique une certaine importance. Sa plus ancienne mention date de 1634 où il figure sur une carte des « *costes de France* » de Christophe Tassin, avec la mention de « *rade de Toulhery* » portant la précision « *trou ou port de cherrettes* », valant pour « *trou de charrettes* », traduction du breton « *Toull ar C'hirri* », « *Kirri* » étant le pluriel de « *Karr* » (charrette). En aucun cas, il ne s'agit de port de « *Héry* », qui est aussi un patronyme breton valant pour Henri. D'ailleurs l'écriture « *Toularhiri* » figure bien sur la carte de Bellin de 1770.



Figure 1 : Carte de Tassin de 1634

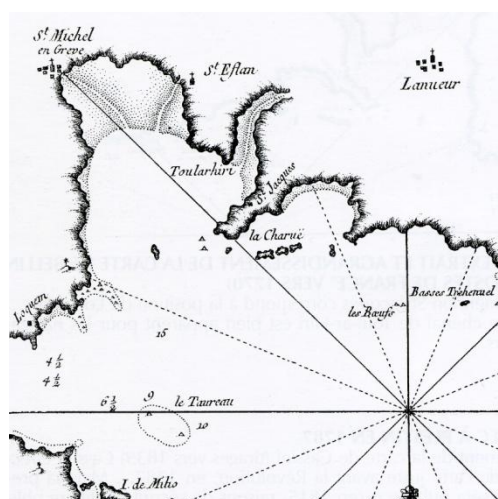


Figure 2 : Carte de Bellin de 1770

Il doit donc son nom au grand nombre de charrettes qui passaient le Douron à l'endroit le plus étroit et facile à traverser à marée basse, là où existait un gué puis un bac depuis le XVII^e siècle au moins, et où un pont a été construit en 1934, des rochers servant d'assises, à l'endroit précis où aboutissait le chemin de grande communication n°42, venant de Callac. Autrefois, tout le transport de marchandises se faisait par charrettes, les denrées provenaient des cales des navires de cabotage qui le fréquentaient et aussi des charrettes et tombereaux de cultivateurs qui venaient prendre le goémon apporté par des petits bateaux et surtout charger eux-mêmes le sable de l'estuaire. Celui-ci était utilisé comme amendement calcaire afin d'alléger et d'améliorer les terres et d'obtenir ainsi de meilleurs rendements pour les céréales, lins et chanvres. Ce sable de Toul an Héry et uniquement celui-là (tangue, trez, maërl) avait beaucoup de succès auprès des agriculteurs qui s'y rendaient même depuis les Monts d'Arrée, car il avait une teneur en carbonate de chaux évaluée à près de 63 %. Il était employé à raison de 20 à 40 m³ par hectare, selon un rapport de l'Office Agricole Régional de l'Ouest de 1921.

Pendant longtemps, les navires de charge s'échouaient simplement sur l'estran sableux tout près des lieux propices aux manutentions, le tonnage moyen de ces navires le permettant, ainsi que la forme de leur coque. Puis, le port d'échouage s'est développé entre le ruisseau qui arrive près de la chapelle Sainte-Barbe et la rive droite du Douron. Mais les conditions hydrographiques et nautiques sont demeurées très médiocres et contraignantes, ce qui explique qu'il ne se soit pas développé davantage. Elles obligeaient les capitaines de navires à prendre un pilote à hauteur de Locquirec. Suivant l'amplitude des marées, divers écueils et bancs de sable qui se déplacent, présentent un grand danger pour la navigation : la Roche rouge, la Roche du Lièvre et le Pichodour ne seront signalés par des perches ou balises que très tardivement au XIX^e siècle. Le port n'est donc pas constamment accessible : seulement après trois heures de flot et quatre ou cinq jours par grande marée. Aucune facilité ne permet le chargement et déchargement des navires avant 1845 où le

Ministère des Travaux Publics décide de la construction d'une cale débarcadère. Mais les problèmes restent : la longueur des quais est insuffisante pour y recevoir plusieurs navires en même temps, la largeur de 6 mètres est trop faible pour la circulation des voitures. Ce n'est qu'en 1883 que la jetée est portée à 150 mètres de long sur 14 de large avec seulement 90 mètres disponibles côté est pour les caboteurs, ce qui permet à trois navires de stationner en même temps. Mais le port ne dispose toujours pas d'outillage ou de grue de manutention, et surtout reste dangereux voire impraticable lors de fortes tempêtes de nord et de nord-est, sans compter les nombreux envasements dus aux sables mouvants qui, sous l'effet du vent, peuvent s'accumuler jusqu'à empêcher les navires de repartir, ce qui s'est produit à plusieurs reprises. Dans ce cas, les navires de fort tonnage sont donc obligés de désensabler le navire à la pelle et d'attendre la marée suivante soit quinze jours de perdus avec parfois des céréales qui fermentent dans les cales.

Plestin est le chef-lieu de canton et Toul an Héry le seul port permettant le débouché d'une riche région agricole. Des quantités fort appréciables de fils, de grains et farines (orge, blé, avoine, froment et son), puis de pommes de terre à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle y sont expédiées à destination des grands ports de France et de l'étranger. Par contre, les importations n'intéressent que les besoins d'un artisanat et d'un commerce local, car le pays est dépourvu d'industrie. D'après les registres, les importations principales sont le charbon provenant du Pays de Galles, la pierre à bâtir et quelques chargements de tuiles rouges. Les navires arrivent souvent sur lest.

Il n'y a jamais eu une forte tradition d'armement au commerce à Plestin. Les propriétaires de navires sont rares jusqu'aux années 1880. D'après les Antiquités des Côtes-du-Nord du chevalier de Fréminville écrites en 1827, le port eut jadis quelque importance : *« Il est de tradition dans le pays qu'il a longtemps servi d'entrepôts pour diverses villes des Côtes-du-Nord et du Finistère, telles que Callac, Belle-Isle en Terre, Carhaix et Guerlesquin. Les vastes magasins attenants à chaque maison, ne permettent pas de douter que ce petit port n'ait eu plus d'importance autrefois qu'il n'en a maintenant. »* Habasque en donne une description plus précise en 1832 : *« Le port ne possède que deux navires et dans les 18 dernières années, il n'en a été construit que quatre, jaugeant depuis 34 jusqu'à 90 tonneaux. On y charge des bâtiments de 200 tonneaux, et en 1823, le Thobias de Hambourg y entra sans difficulté bien que ce fût un brick de 300 tonneaux. On y compte deux bonnes maisons de commerce et notamment celle de M. Rochelau, mais plusieurs commerçants de Plestin y font des chargements. Il est annuellement embarqué 700 à 800 tonneaux, moitié froment, moitié avoine. Le commerce consiste en outre en bois, fer, et charbon de terre ».*

En 1882, le port exporte 2500 tonnes de céréales. Les importations sont légèrement supérieures.

L'administrateur du quartier maritime l'estime à environ le tiers de Lannion, soit environ 3000 tonnes avec principalement du charbon et du bois du Nord pour la construction. Les châteaux de Kergadiou et de l'Île Blanche, les manoirs de la Tour d'Argent, du Petit Locrénan, du Puill et de Beauport répartis sur les rives gauche (Finistère) et droite (Côtes d'Armor), témoignent de cette époque florissante.



Figure 3 : Le manoir et les entrepôts de M. Le Fiblec

Le port garde son activité de cabotage jusque dans les années 1930, où il est petit à petit désaffecté et envahi par la vase. Parmi les négociants-armateurs de Plestin entre 1880 et 1930, il faut citer M. Yves Le Fiblec qui possédait de grands entrepôts pour stocker les grains à côté de son manoir du Puill à Toul an Héry. Il a armé plusieurs navires de cabotage et a été le premier à utiliser des petits vapeurs (le *Buzulzo* et le *Marche Droit*) dès 1898, pour ce commerce de céréales, notamment à partir de Lannion. Une autre famille laisse son empreinte sur l'armement plestinais il s'agit de la famille Morvan, représentée au départ par les frères Jean-Claude et François, qui ont épousé les sœurs Huet, filles d'un négociant en grains à Plestin. Ils se sont installés comme armateurs et négociants en céréales à partir des ports de Toul an Héry et de Lannion dès 1870. Leurs affaires ont si bien marché, qu'à eux deux, ils ont possédé une cinquantaine de voiliers de

cabotage. Ce commerce florissant a été repris par leurs fils respectifs, Henri et Eugène, qui ont eux aussi armé une cinquantaine de navires au quartier de Lannion ou de Morlaix. Le nombre de navires possédés peut paraître important mais il s'explique par les pertes importantes qu'ils ont subies pour des infortunes de mer, avaries et autres naufrages. Entre Toul an Héry et Lannion, deux ports du même quartier, pas trop éloignés, un trafic intense de céréales s'établissait en particulier quand il fallait compléter des chargements. Dans les années 1890, Henri et Eugène ont fait construire en bordure de l'anse de Viarmes à Lannion, un vaste entrepôt qui leur permettait de stocker 30 tonnes de céréales dans de très bonnes conditions grâce à une ventilation qui évitait la fermentation, c'est-à-dire, qu'il était muni de très nombreuses ouvertures, mais n'avait pas de fenêtres. A l'origine de cette construction, les déboires de leurs pères qui avaient perdu beaucoup d'argent dans de mauvais entreposages à Brest entre autre. Après la guerre 14-18, Henri et Eugène n'ont pas voulu prendre le virage des navires à vapeur qui commençaient à s'imposer partout. Puis ils ont axé de plus en plus leur commerce sur les pommes de terre nouvelles dont ils ont été les initiateurs export sur la Bretagne Nord. Pour cela, ils ont développé des succursales à Perros-Guirec et à Tréguier, tenues par leurs fils, Jean et Louis. A Plestin, le nom de Morvan a été conservé : sur la carte IGN, on peut lire « Anse de Port-Morvan » en lieu et place de Toul an Héry. Jacques Morvan, petit-fils de Henri, a laissé un témoignage sur cette époque et sur son grand-père : « Avant la déclaration de guerre de 1914, il ne lui restait plus qu'une dizaine de bateaux de commerce, car pour ses affaires d'exportation, il affrétait des bateaux appartenant à des armateurs britanniques et français. Au début de XX^e siècle, il lui arriva de charger pour son compte, plus de 360 bateaux par an, soit pratiquement un par jour, bateaux principalement chargés de grains, de lin, puis de pommes de terre. C'est en 1927 qu'il avait orienté son commerce vers les pommes de terre. Je me souviendrai toujours du jour où il nous avait tous réunis et déclaré d'un ton très grave : « Mes enfants, nous sommes ruinés ! » Les Anglais venaient juste de supprimer l'importation de pommes de terre françaises à cause d'une invasion de doryphores. Je me rappelle bien des bateaux qu'il a possédés : le dundee Jacques (cap Cozic), la goélette Marguerite, du nom d'une de ses filles, décédée à 18 ans, le sloop Jean, du nom de son fils, le dundee Andrée, (capitaine Cabon de Locquirec), le dundee Léonie, le Louis du nom de son deuxième fils. Mon grand-père connaissait bien la langue anglaise et le droit britannique, car ayant été orphelin de mère très jeune, il fit ses études en Grande-Bretagne dans une famille anglaise amie. »



Figure 4 : Dundee de cabotage *Etoile de la Mer* immatriculé à Boulogne, stationné à Toul an Héry au début du XX^e siècle. A gauche, on distingue le clocher de la chapelle Sainte-Barbe.

Un article signé J. Jacob du *Lannionnais* du 6 décembre 1931, témoigne de son importance : « J'y ai vu dans mon enfance, des bricks de petit tonnage, mais gréant cacatois et bonnettes. Des cotres et des bisquines, marqués Lorient, Morlaix, Lannion, Tréguier, Paimpol, fréquentaient notre port. Le commerce des grains y était florissant : maisons Cotty, Morvan, Le Fiblec. Exportation de pommes de terre, entrées de

charbon de Cardiff. J'y ai même vu des bois norvégiens, évocateurs des fjords profonds distillant sur le quai leur odeur de résine parmi les camomilles brûlées et les goémons roux. Que de temps écoulé et quelle déchéance ! Le chemin de fer, plus dispendieux, mais plus rapide, a tué le fret. » Dans le Guide des Promenades au pays de Plestin, un autre témoignage, celui d'un riverain du port, fait revivre les derniers moments : « Je me rappelle voir devant chez moi, le long du quai, les bateaux anglais qui nous envoyaient de l'excellent charbon (du Cardiff) et jusqu'en 1922, les voiliers exportaient le grain de Plestin et de la région vers l'Angleterre et l'Espagne ». Le déclin du port s'amorce à partir de la 1^{ère} guerre mondiale : le tonnage passe ainsi de 4300 tonnes en 1899, à 1459 tonnes en 1914, puis à 368 tonnes en 1919, et enfin 76 tonnes en 1923, et il s'ensuit des années sans trafic à signaler... Cette décadence peut s'expliquer par la création d'une voie ferrée d'intérêt local de Lannion à Morlaix desservant Plestin, par l'insuffisance ou l'absence des crédits d'entretien du port pour lutter contre l'envasement, et enfin par la disparition progressive du cabotage à la voile à partir des années 30.

Toul an Héry a aussi armé pour la petite pêche mais en très petite quantité : la plupart des bateaux étaient armés tout près des lieux de pêche comme Locquirec et Locquémeau, tournés depuis longtemps vers la pêche côtière dont celle du maquereau et surtout de la sardine, aux beaux jours. La construction navale a été de faible importance à Toul an Héry avec quelques petites embarcations de moins de 2 tonneaux destinées à la petite pêche et aux amendements marins, et parfois à la plaisance à partir de 1890.



Figure 5 : Cotre de plaisance *Denise*, du quartier de Morlaix, partant de Toul an Héry. A gauche la tourelle de Pichodour.



Figure 6 : Baptême d'un cotre de plaisance avant 1900. (Photo de Charles Barré)

Vers 1960, le port voit une activité de commerce de sable renaître sous l'impulsion de M. Lopez qui armera des sabliers qui viendront décharger le sable destiné à la construction : avec le sablier en bois *Azalée* qui a fait naufrage devant Locquémeau en 1966, et qui a été remplacé après par le *Douron*, une ancienne péniche en acier. Ce bateau représente le dernier navire de commerce armé à Toul an Héry jusqu'au milieu des années 70. Dès lors, le port n'est plus fréquenté que par les navires de plaisance et de pêche-promenade qui trouvent là un excellent abri ou un port d'hivernage.



Figure 7 : Sablier en acier dans les années 1960.

On doit aussi citer les deux derniers armateurs plestinais, les frères de Kergariou, propriétaires du château de Lesmaes, qui possédaient et commandaient deux pinardiers assez connus dans le Trégor, le *Guyomard* et le *Sloughi*, car ils ravitaillaient la région en vin d'Algérie jusque dans les années 80,

notamment via le port de Tréguier. Toul an Héry n'a pas trop subi les assauts des promoteurs avides de constructions et reste un petit port discret mais utile.

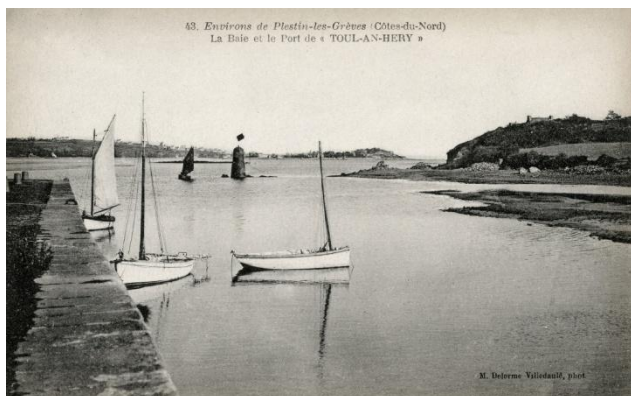


Figure 8 : Le port dans les années 20.



Figure 9 : Vue actuelle du port.

Un gué, un bac puis un pont

A l'origine, pour traverser le Douaron, on utilisait un passage à marée basse, à l'endroit le plus resserré, avec tous les risques que cela comportait, au gué dit de « Toull ar C'hirri », ou « trou des charrettes ». Puis au XVI^e ou XVII^e siècle, un bac fut installé et une maison pour le passeur construite au même endroit, ce qui permettait le passage d'un grand nombre d'habitants et également d'animaux dans de meilleures conditions mais pas toujours sans risques. Le plus tragique accident connu est celui relaté dans le registre des sépultures de Plestin : le 1^{er} mai 1646, un des chalands assurant le passage fut emporté par le fort courant, à la suite d'une grosse tempête. Les passagers étaient en fait des pèlerins de la région de Locquirec qui devaient prendre un navire accosté à Toul an Héry pour se rendre au pardon alors très fréquenté de Notre Dame du Yaudet. 48 personnes furent noyées et une dizaine fut sauvée par des témoins du drame, dont des marins d'un navire anglais qui chargeait de l'orge à Toul an Héry et qui avaient entendu les cris de détresse.

Parfois, les gens qui désirent traverser à gué plutôt que par le bac n'y réussissent pas pour diverses raisons : sables mouvants, trop d'eau, trop de courant, trop tard car la mer commence à monter. Un document de 1860, certifié par le maire de l'époque, mentionne que « tous les ans, 2 à 3 personnes y trouvent la mort ; 5 à 6 charrettes y sont abandonnées au courant, sans compter un très grand nombre (quelquefois 2 à 3 par jour) que l'on ne réussit qu'avec beaucoup de peine à retirer des sables mouvants, avant l'arrivée de la mer qui y monte très rapidement ». Le gué a environ 80 cm de profondeur d'eau en hiver, et moins l'été, en période d'étiage.

Ce passage a connu plus d'un drame, mais aussi d'amusantes traversées qui se sont bien terminées. En voici une rapportée par Louis le Guennec dans son livre « Un coin du Trégor finistérien » de 1913 : « Un brave pêcheur de Locquirec avait acheté à la foire de Plestin un gros et gras pourceau, en dessein de le sacrifier dès la semaine suivante. Là, plus de monnaie dans le gousset, et par conséquent, pas de place dans le bac. Sans s'émouvoir, notre homme se mit en tête, malgré la marée montante, de traverser la rivière à gué, et il se lança d'un cœur léger au milieu des vasières. Sentant la fraîcheur de l'eau, Messire Porc eut de la méfiance, se raidit, protesta bruyamment. Il y eut lutte et culbutes grotesques, à la grande joie des spectateurs. L'homme, comme il convient, eut le dessus et entraîna malgré ses vociférations le cochon récalcitrant. Bientôt, tous deux perdirent pied : la scène menaça alors de tourner au tragique. Mais ce fut au tour de l'habillé de soie de montrer sa vaillance. Il nagea droit au rivage de Locquirec, remorquant son conducteur affolé, qui avait saisi entre ses dents la queue de l'animal, la serrant d'autant plus fort qu'il redoutait d'être séparé de lui et de se noyer piteusement... On devine les cris aigus de la pauvre bête, les rires et la jubilation du public ! Enfin, après un quart d'heure de prouesses nautiques, nos deux héros touchèrent terre et continuèrent paisiblement leur route. Ingratitude humaine ! Le magnanime cochon n'en fut pas moins mis à mort par celui qu'il avait sauvé, et le récit de cette traversée mouvementée égaya la traditionnelle « fest ar gwadigennoù » (fête des boudins) ».

Sous l'Ancien Régime, le droit de passage appartenait au seigneur de Kergadiou-Leingouez, qui devait entretenir cinq bacs, un grand et un petit pour les personnes et trois autres pour les animaux. Les droits

s'élevaient à 6 sous par personne et un sol par bête. Dans la liste des détenteurs du passage après la Révolution, on remarque que ce sont principalement des habitants de Locquirec qui occupent cette fonction, sans doute parce que la maison du passeur est située sur cette commune et que la fréquence d'utilisation est plus importante de la part des Finistériens attirés par les nombreux marchés et foires qui se tiennent à Plestin et aussi par le port de commerce de Toul an Héry qui assure un débouché à leur production de céréales plutôt que celui de Locquirec qui ne peut pas accueillir des unités de gros tonnage comme les caboteurs.

Le nombre de personnes, chevaux et charrettes empruntant le bac, ajouté aux difficultés liées à la traversée qui ne s'effectue uniquement que de jour, ou son bon état, ont incité les édiles des deux communes concernées à réclamer la construction d'un pont sur le Douron. Plusieurs demandes ont eu lieu à partir de 1820. Mais rien ne se passa pendant 100 ans malgré les demandes répétées. Dans les années 1920, les choses évoluent avec l'essor de l'automobile, et conséquemment du tourisme. Les études d'un pont, à péage ou pas, reprennent. Mais il faut aussi réaliser des voies d'accès, surtout du côté de Locquirec et une autre sur la rive droite du Douron, côté Plestin jusqu'aux rochers, dits « *rochers du bac* ».

Ce n'est que le 2 septembre 1934 que le pont et les routes y menant sont inaugurés ; le pont prend le nom de Cornic rappelant les démarches à effectuer auprès de deux départements et le travail acharné du conseiller général de Plestin afin d'obtenir les fonds nécessaires à sa construction. Les premières années, un péage est instauré : 4 F pour une auto et 0, 25 F pour un piéton ou un voyageur, paiement effectué à la maison construite à l'entrée en venant de Plestin et production d'un ticket. Plus tard, le péage a été supprimé. Le pont n'a jamais été menacé pendant l'occupation allemande. Il a cependant été mitraillé par erreur par un avion britannique, mais sans dégâts. Il trouve aujourd'hui toute son utilité avec des centaines de véhicules qui l'empruntent tous les jours pour se rendre d'un département à l'autre et éviter un long détour.

Sources :

Le Guennec Louis : « Un coin du Trégor finistérien » (1913)
 Lucas Désiré : « Guide des promenades au pays de Plestin » (1979)
 Centre Culturel de Plestin, ouvrage collectif : « Le Douron et Toul an Héry » (1998)
 Le Person André : « Lannion un port de cabotage », 2004, p 365 à 372
 Inventaire du Patrimoine (AD 22)

Photos : collection privée et AD 22



Figure 10 : Dans les années 1920, le bac arrive devant le manoir de l'Île Blanche.



Figure 11 : Projet d'un pont depuis les rochers du bac en Plestin jusqu'à la maison du passeur en Locquirec (Document AD 22, Inventaire du Patrimoine).



Figure 12 : Le pont Cornic vu d'avion et l'estuaire du Douron.