



Les mille et un VISAGES DU LITTORAL

De Brest à la frontière du pays vannetais, au sud, se déploie sur moins d'une centaine de kilomètres une côte profondément déchiquetée, ponctuée de baies, de caps, de presqu'îles et de rias envahies par la mer. Synonyme de richesses comme de périls, ce littoral aux visages divers est inséparable d'un patrimoine qui raconte toute une histoire, au gré des lieux, des usages, des sociabilités, des traditions dont il témoigne. Aujourd'hui, face aux mutations que connaissent ces espaces côtiers, la conservation de leur mémoire apparaît comme un enjeu, une source d'identité et de nouvelles solidarités.

GUY PRIGENT*

Du Voyage dans le Finistère (1799) de Jacques Cambry, état des lieux précis et inspiré sur le département au sortir de la Révolution, au récit que Flaubert fit de son périple breton en compagnie de Maxime Du Camp, en 1847 (*Par les champs et par les grèves*, 1881), se constitue tout un parcours littéraire, rehaussée par la palette des peintres et des photographes, qui révèle l'architecture singulière du littoral. Là, les maisons bourgeoises des riches marchands armateurs rappellent que, du Moyen Âge au XVIII^e siècle, la région exporta dans toute l'Europe produits agricoles, pierres de construction et poissons fumés ou salés. Depuis le port de Penmarc'h, où l'on observe, sur la façade de l'église Saint-Nonna, des caravelles sculptées dans la pierre, jusqu'aux rives de l'Odet, les chasse-marée naviguent au cabotage ou nous entraînent au rythme des marées jusqu'aux moulins à mer, par exemple celui du Hénan en Névez, ancienne dépendance du manoir et de la seigneurie du même nom, datée entre 1426 et 1465. Pour se défendre et favoriser l'accès aux rivages, les côtes ont fait l'objet d'aménagements, avec la construction de nombreux ouvrages maritimes et de fortifications, comme à Brest et Concarneau (*lire encadré page 40*), et l'on doit à Vauban et Garengeau le fort de Bertheaume, édifié en 1689 sur un îlot en rade de Brest, ainsi que la tour Vauban, à Camaret-sur-Mer, édifiée entre 1693 et 1696. Cette côte réputée inhospitalière retient cepen-

dant une population nombreuse, combinant traditionnellement plusieurs activités, et toujours attirée par les ressources marines, depuis la grande pêche à la morue au XVI^e siècle jusqu'aux pêches côtières qui connaissent leur apogée au cours du XIX^e siècle. À l'aube de l'époque moderne, l'industrie des toiles (lin et chanvre), qui a →



PHOTOS: BERNARD GALÉRON

↑ Bateau de pêche rentrant au port de Saint-Guénolé. Au fond se détache la haute silhouette (65 m) du phare d'Eckmühl, à la pointe de Penmarc'h. Construit entre 1893 et 1897, il doit son nom au legs de la fille du maréchal

Davout, prince d'Eckmühl, qui, en souvenir de son père, affecta par testament 300 000 francs à la construction d'un phare sur un point dangereux de la côte bretonne.

← La maison-phare de Sainte-Marine fut bâtie en 1885. Située près du fort de Sainte-Marine et d'un sentier entouré de talus-murs, elle constitue un feu d'alignement signalant l'embouchure de l'Odet.

→ fait la richesse de la Basse-Bretagne, de Morlaix à Locronan (*lire encadré ci-dessous*) entre les xv^e et xvii^e siècles, s'est éteinte. Les familles de paysans abandonnent les terres pauvres des landes pour les conserveries (sardines, thon) et la pêche aux grands crustacés. Camaret est ainsi le premier port de France pour les homards et les langoustes en 1911. Dans le cours du xix^e siècle et jusqu'à la seconde moitié du xx^e siècle, le Finistère renforce ses activités liées à sa façade maritime au détriment de l'agriculture. Les ports se spécialisent et s'industrialisent grâce aux friteries (ou conserveries) et à une meilleure organisation de la filière pêche. Sont recensés à cette époque 43 ports de cabotage, 51 ports de pêche et 37 ports polyvalents.

Des populations tournées vers le large

Deltas, baies, rades échancrées et profonds abers ou rias de l'Aulne (Landerneau) à l'Élorn (Landerneau) au nord, de la rivière de l'Odet à celle de Bélon au sud, entre dunes sablonneuses et falaises de granit, les littoraux de Cornouaille dessinent un paysage « glaz », bleu et vert, où la mer absorbe

la terre, comme le paysan est absorbé par le port. C'est par ces ports d'intérieur, de fond d'estuaire, aménagés entre les xvi^e et xvii^e siècles que s'internationalise le commerce (des céréales, des ardoises, des toiles de lin et de chanvre) et que se structure l'économie de la Bretagne. En effet, si la



PHOTOS: BERNARD GALÉRON

LOCRONAN CITÉ DE LA TOILE À VOILE

Depuis le xvi^e siècle, le chanvre fleurit en pays du Porzay autour de la petite ville de Locronan. De cette production associée à la culture du lin naquit une industrie manufacturière, qui produisait les fameuses toiles à voile appelées « olonnes », embarquées à Pouldavid [aujourd'hui quartier de Douarnenez] par les bateaux rapportant au retour le sel de Saint-Gilles-d'Olonne en Vendée. Avec les « créés » du Léon [Morlaix], ces toiles

tissées artisanalement équipaient les navires de la Royale, à Brest, et ceux de la Compagnie des Indes, à Lorient. Pendant plus de deux siècles, Locronan prospéra avant de décliner à la fin du xviii^e siècle en raison de la concurrence des manufactures royales.

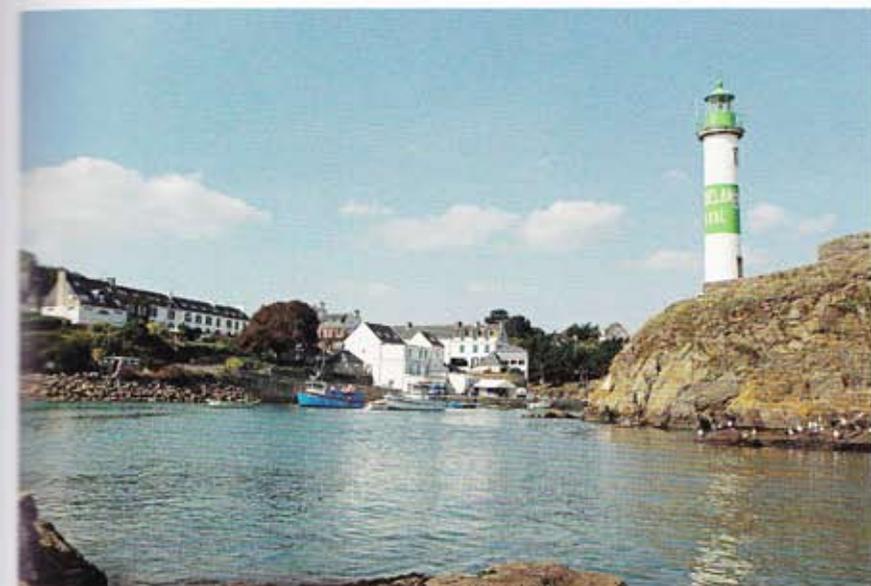
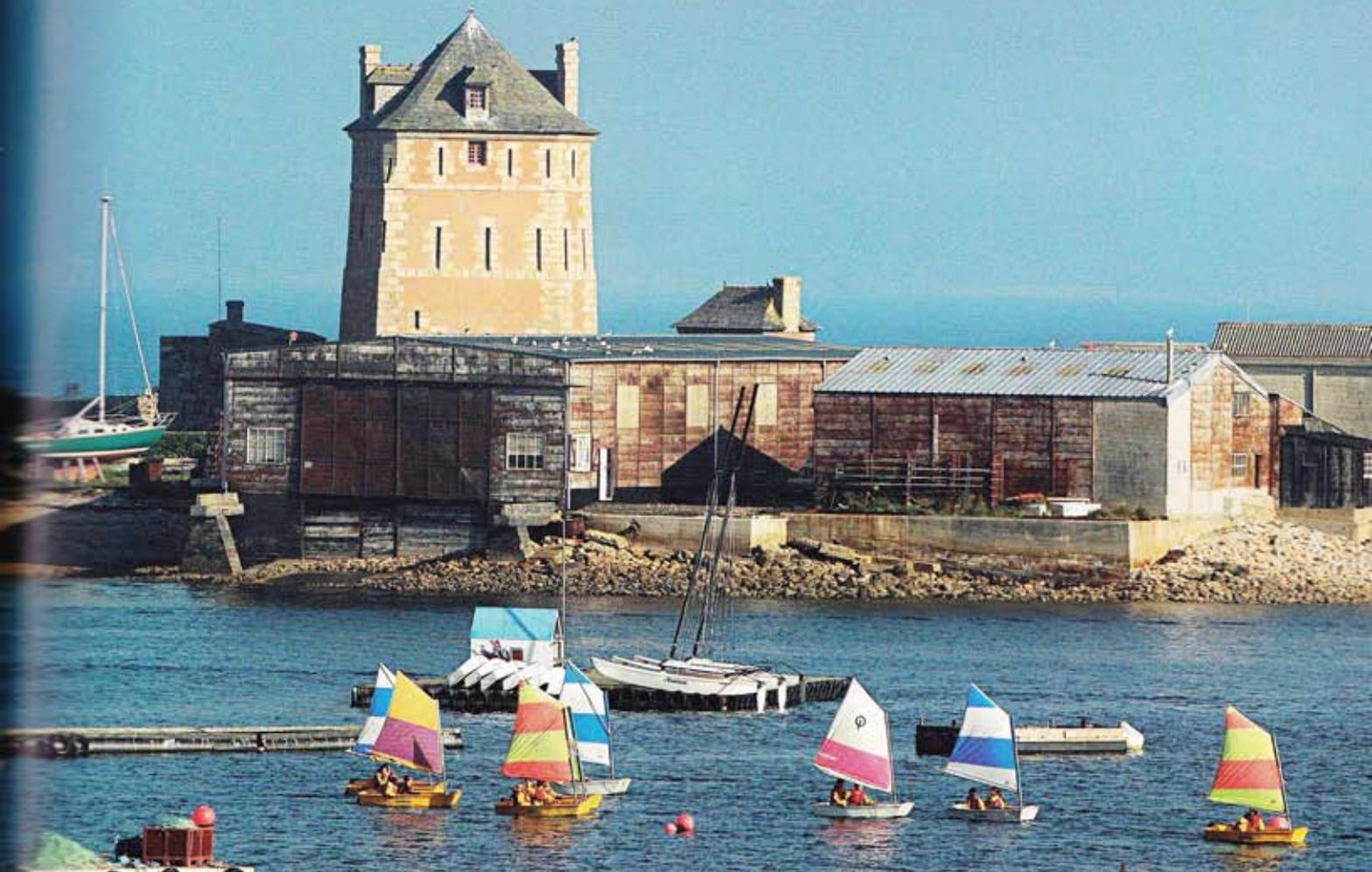
De cette époque de prospérité restent de belles demeures particulières en granite édifiées par les riches marchands toiliers et les notables, ainsi que le Bureau des toiles et l'hôtel de la Compagnie des Indes. Quatorze de ces demeures composent un ensemble architectural remarquable autour de la grande place, où s'élève l'église Saint-Ronan, édifiée en 1480 par les ducs de Bretagne, que jouxte la chapelle du Pénity [xvi^e s.] abritant le gisant de saint Ronan. L'actuelle rue Moal était la rue des tisserands, dont les conditions de vie ne cessèrent de se dégrader jusqu'au xix^e siècle, qui vit l'activité textile de la ville cesser définitivement, face à la concurrence irrésistible de l'industrie mécanique du nord de la France.



géographie de ce *finis terrae* explique les liens étroits qui unissent ce pays à la mer, c'est l'histoire culturelle qui a déterminé la vocation maritime du Finistère, depuis l'arrivée des premiers saints bretons venus de Grande-Bretagne aux v^e et vi^e siècles et la création de l'évêché de Cornouaille. Ces moines qui ont évangélisé les populations littorales apportèrent avec eux l'usage des algues (pour se chauffer, se nourrir, engraisser les terres), l'art de la navigation (curraghs en bois et en peau) et des techniques de pêche vivrière. Dès le néolithique, cependant, toute une civilisation du coquillage avait précédé les pêches embarquées, ce dont témoignent les anciennes sépultures insulaires que l'on trouve beaucoup plus au sud, sur l'île d'Hoedic, dans la baie de Quiberon. Les pêcheries en pierre ont pris le relais de cette cueillette, à l'usage des marins-paysans bigoudens qui

↳ Construites aux xvi^e et xvii^e siècles, les habitations des riches marchands toiliers de Locronan se distinguent par leurs lucarnes ouvragées de style Renaissance, amorties de frontons courbes ou triangulaires et parfois de boules.

↑ Anciennes maisons de pêcheurs à Lesconil. Les façades chaulées sont rehaussées de volets de couleur encadrant les ouvertures, tournées vers le sud.



↑ Le port de Doëlan s'est niché dans une ria, non loin du Pouldu. Le site est balisé par le phare « aval » [en vert] situé à l'extrémité de la côte, et le phare « amont » [en rouge et blanc], à l'intérieur du port.

↑↑ À Camaret, la tour dite « Vauban » est équipée d'une batterie basse semi-circulaire. Cet ouvrage, élevé dans le troisième quart du ^{xvi}^e siècle, défend le mouillage de Camaret contre une éventuelle prise à revers de la pointe des Espagnols. Au premier plan, des bâtiments de chantier naval.

ont su tirer partie des végétaux marins pour amender leurs terres.

Il n'existe pas de déterminisme naturel et la présence de la mer n'entraîne pas systématiquement son exploitation, mais il est certain que ces populations littorales ont su très tôt la cultiver en pêchant les huîtres sauvages dans les rias pour en faire commerce depuis l'époque romaine, en pratiquant des formes d'aquaculture extensive (à Penfoulic et Beg Meil) et en ménageant ses ressources halieutiques. L'aventure de la sardine bretonne date au moins du ^{xvii}^e siècle, comme l'industrie linière, selon les sources écrites. La sardine, consommée en vert (c'est-à-dire fraîche et recouverte de sel) depuis l'an 408 en Bretagne, pressée ou confite, fait l'objet d'un commerce avec la ville de Nantes dès le Moyen Âge.

À la veille de la Révolution française, quelque 1800 chaloupes non pontées traquent le « poisson vif argent », entre Le Conquet et Le Croisic. Les pêcheurs de Cornouaille représentent la polyvalence des pêches, en armant selon les saisons et les cycles des espèces, au chalut, à la drague, aux lignes et aux casiers. À l'exemple de Kéerty, de Saint-Guérolé, de Doëlan, le village-rue, avec ses maisons alignées, mitoyennes de parcelles →



CONCARNEAU FORTERESSE DE LA MER

Née de la pêche, tournée vers l'océan, Concarneau vit au rythme des marées atlantiques entre la sardine et le thon. Dès le ^{xvi}^e siècle, les maîtres de barque désertent la Ville-Close pour s'établir dans le faubourg de Pénéroff, où se négocie la roque venue de Norvège. En 1900, 2 000 ouvriers travaillent la sardine dans les trente usines du port. Après les deux crises sardinières, le renouvellement des flottilles et la saga du thon sauvent la capitale bretonne de la pêche. En 1932, 159 thoniers hissent fièrement leurs tangons devant les remparts à l'apogée de la pêche thonière. En 1859, Coste, inspecteur général des pêches, fonde la station biologique de Concarneau, le plus ancien laboratoire au monde, où seront réalisés les premiers essais d'aquaculture et de pisciculture. De l'écloserie de homards dans leurs viviers à la reproduction du turbot ou de la sole, les scientifiques s'allient aux marins-pêcheurs et rêvent de réensemencer la mer nourricière. L'utopie de cette fin du ^{xix}^e siècle va entraîner l'effort de pêche et une meilleure gestion de la ressource, déjà réclamée par l'inspecteur des pêches Le Masson du Parc en 1727. Aujourd'hui, Concarneau conserve une économie mixte diversifiée, où coexiste pêche à la bolinche, petite pêche et plaisance, construction navale et mareyage. Bénéficiant du label Ville d'art et d'histoire, Concarneau valorise son identité maritime en proposant trois itinéraires de découverte de son patrimoine culturel dans les lieux où se mêlaient les pêcheurs, les ouvrières d'usines et les artistes peintres (Achille Granchi-Taylor, Alfred Guillou, Paul Signac). L'ancienne conserverie a été reconverte en centre des arts et de la culture et les anciens viviers abritent le Muséum d'histoire naturelle. Le musée de la Pêche jouxte le bateau-musée à flot. Créé en 1905 pour venir en aide à la pêche sinistrée, le Festival des Filets bleus est, au mois d'août, un des rendez-vous incontournables de la région et une vitrine de la culture bretonne et maritime.



PHOTOS BERNARD GALÉON

↖ Vue de la Ville-Close de Concarneau. Au centre, la demi-lune fut dotée d'un campanile en 1906.

→ cultivables, ordonne l'agencement des habitations, tournant traditionnellement le dos à la mer et aux vents dominants, là où, aujourd'hui, l'occupation foncière du littoral contredit cette forme ancienne d'urbanisme en regroupant sur les hauteurs les résidences avec « vue sur mer ».

« Qui n'arrête pas la mer ne mérite pas un port »

De Brest à Concarneau, les ports de mer vont prendre le relais de ceux plus abrités, au fond d'estuaires, à partir des années 1860, marquées aussi par l'arrivée du chemin de fer (la ligne Nantes-Quimper-Brest via Landerneau date de 1864). La

croissance des villes moyennes, le développement du cabotage et des pêches côtières (du goémon aux espèces pélagiques), l'ouverture des carrières profitent sous le Second Empire et la Troisième République aux nouvelles infrastructures portuaires : quais, digues, jetées, terre-pleins, formes de radoub, bassins à flot, viviers, sur fond d'amélioration continue de la signalisation maritime – sous l'effet conjoint du premier programme national d'éclairage des côtes de France, en 1825, et de la loi de 1882 destinée à moderniser la signalisa-

↑ L'île-Tudy fait face au port de Loctudy. À marée basse, un passe-pied permet d'accéder aux habitations de l'île, reinteillée de murs de défense contre les assauts de la mer.



tion maritime de ses côtes, notamment en procédant à l'électrification de ses phares les plus importants. Cette ceinture lumineuse de phares comme celui d'Eckmühl (1897) ou de maisons-phares sur le modèle de celle du Millier, au cap Sizun, édiflée en 1881, améliore la surveillance et la sécurité des côtes, en complément des abris et cales de sauvetage (Sainte-Evette, Esquibien, Saint-Guénolé, Trévignon...). Le relais social est fourni par les premiers abris du marin (*lire*

l'article en page 44), alors que la côte s'urbanise progressivement au tournant du siècle. À côté des chaumières traditionnelles des communautés de pêcheurs, que rien ne distingue de la maison rurale, se forment de nouveaux quartiers maritimes en ville (Tréboul, aujourd'hui rattachée à Douarnenez, Léchiagat face au Guilvinec). Les premiers magasins, criées et bâtiments d'usine coiffés de toitures en sheds côtoient les maisons bourgeoises des mareyeurs et conserveurs de Pont-Labbé, de Lesconil ou du Pouldu. Car, tandis que les premières usines d'iode remplacent les fours à goémon du cap Sizun, à partir du Second Empire les usines et conserveries s'égrènent le long de la côte à la place des sécheries de poisson. L'industrie de la conserve représente même le premier secteur industriel des communes littorales jusqu'au milieu du →

↑ Séchage du poisson devant une conserverie de Loctudy. Début du xx^e siècle. Publicité pour les sardines Chancerelle, à Douarnenez (vers 1910).

↑ Bassins ostréicoles du port de Bélon, sur la rivière du même nom. Le site a donné son nom à la célèbre huître plate que l'on y élève.



↑ La chapelle Notre-Dame-de-la-Joie, bâtie au xv^e siècle entre Saint-Guénolé et la pointe de Penmarc'h, se dresse véritablement « contre vents et marée » ! Les rescapés des tempêtes venaient y remercier la Vierge pour sa protection, lors d'un pardon le 15 août.

→ xx^e siècle. Elle emploie une abondante main-d'œuvre féminine, des acheteuses concarnoises appelées « commiserez » aux ouvrières dans les friteries, lesquelles se reconvertissent en dentellières lorsque les crises menacent.

Vers de nouveaux usages des littoraux ?

À l'aune des enjeux contemporains du développement durable, le pays littoral et maritime finistérien se trouve confronté à de nombreux défis : une pression foncière très forte sur ses espaces littoraux en mutation, qui nécessite un rééquilibrage par le biais d'une démarche de gestion intégrée des zones côtières (GIZC), une nouvelle urbanité portuaire à inventer, avec la notion de « port durable » et celle de « port d'intérêt patrimonial » (voir encadré page 43), de nouvelles liaisons et relations avec

← Four à goémon près de Lesconil. Échoué en grandes quantités sur les côtes en hiver, le goémon était ramassé et brûlé pour fabriquer de la soude. Ces fours sont tapissés de pierres plates assemblées par de la glaise. Une tonne d'algues environ est nécessaire pour fabriquer 50 kg de soude.

→ Des caravelles ornent la façade latérale de l'église Saint-Nonna, édifiée à Penmarc'h au début du xvi^e siècle. Elles rappellent que l'édifice fut bâti grâce aux dons des armateurs locaux.

PHOTOS : BERNARD D'ALENDRON

l'arrière-pays rural et le maintien de ses activités primaires (pêche, conchyliculture, agriculture). Malgré ces mutations, ce territoire reste animé d'une vie littorale intense, avec un ancrage fort et une identité maritime vécue : du cabotage à l'industrie des pêches, de la construction navale à la



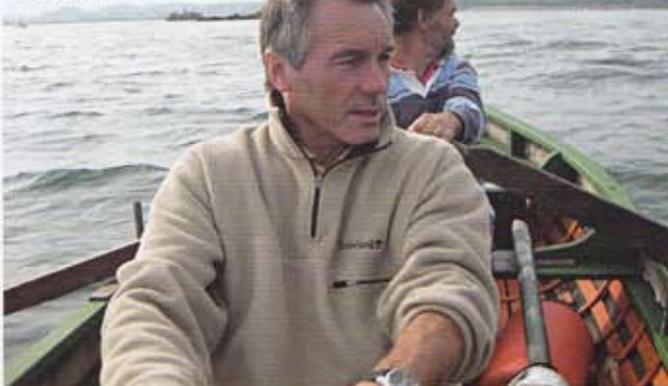
plaisance, des nouvelles énergies de la mer aux nouvelles cultures marines, une soixantaine de petits ports, associés au grand port de Brest et à 136 autres sites portuaires, concentrent aujourd'hui l'activité maritime du Finistère. Cette vie littorale intense et multiple confirme la pérennité de l'identité maritime du territoire et l'ancrage fort des hommes à ce dernier, tandis que le « désir de rivages » que l'on sent poindre annonce de nouvelles formes de tourisme culturel maritime et de nouveaux usages des littoraux... ●

*Guy Prigent, ethnologue, est spécialiste des patrimoines littoraux.



↑ Le port de Concarneau vers 1911. Autochrome de Jules Gervais-Courtellemont. Réf. A768.

L'ethnologue Guy Prigent à bord d'un curragh. C'est sur un bateau de ce type que des moines irlandais vinrent évangéliser la Bretagne aux ^{vi} et ^{vii} siècles.



UN NOUVEAU LABEL « PORT D'INTERÊT PATRIMONIAL »

Trois questions à Guy Prigent, chargé de mission auprès du conseil général des Côtes-d'Armor (direction de la mer et du littoral)

« Conserver l'ancrage d'une identité maritime. »

Comment est née l'idée de ce label ?

Ce projet, esquissé au cours de nombreuses discussions avec Alain Decaux, aujourd'hui décédé, le « Monsieur Patrimoine maritime et fluvial » de la Drac Bretagne, et Françoise Péron, géographe, responsable de l'Observatoire du patrimoine culturel maritime au sein de l'université de Bretagne occidentale, a mûri pendant une bonne dizaine d'années. Il est né du constat qu'il n'existe aucun label pour les sites maritimes, contrairement aux cités de caractère, par exemple, et que le patrimoine portuaire pâtit d'un déficit de protection, alors que les vieux gréements – et on ne peut que s'en féliciter – sont reconnus depuis longtemps comme des objets patrimoniaux.

Où en est-il aujourd'hui ?

En 2011, Françoise Péron a été à l'origine de la création, dans le Finistère, d'une Association des ports d'intérêt patrimonial, pour la promotion du patrimoine bâti, dans les domaines de l'aménagement urbain littoral et du domaine public maritime. Elle est présidée par Jacqueline Donval, maire d'Audiernne, et compte aujourd'hui plus d'une vingtaine de communes adhérentes, toutes finistériennes, et devrait s'élargir prochainement aux Côtes-d'Armor. L'idée est de rayonner à l'échelle régionale pour mettre en réseau les différents ports et aller plus loin encore, puisque la Cornouailles britannique est très intéressée par la démarche.

À quoi servira-t-il ?

Pour le moment, une communauté d'experts indépendants travaille sur la charte et les obligations qui accompagneront ce label. Le cahier des charges soumis aux communes visera notamment à introduire dans les PLU la notion de « patrimoine maritime bâti », permettant de mettre en valeur cette histoire sans figer l'affectation des sites et des édifices dans lesquels elle s'incarne. La démarche est tout sauf passiste !

Propos recueillis par JEAN-BAPTISTE RENDU