

Une avancée dans la mer. Le Pâl en Landévennec

Au fond de la rade de Brest, à l'embouchure de l'Aulne, une grande flèche de galets attachée au petit village de Landévennec perce l'estuaire de la rivière de Châteaulin. Celle-ci repose, selon les géologues, sur un fond de roches qui retient les sédiments. Appelée le Pâl par les riverains, elle a aussi reçu le nom de Sillon-du-Pâl ou tout simplement de Sillon (fig. 1) par de nombreux auteurs, Sillon pourtant à ne pas confondre avec celui n'apparaissant qu'aux grandes marées situé selon les connaisseurs du lieu plus au sud et plus proche du chenal de la rivière. En 1953, le géographe André Guilcher¹ donne trois dénominations locales «du sillon à la pointe



Figure 1 – Landévennec, le Sillon à marée montante (coll. Jos Le Doaré, Châteaulin) (cl. Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, Jean-Philippe Millot, 2011) (tous droits réservés)

¹ GUILCHER, André, *Toponymie de la rade de Brest et de ses abords*, Paris, Impr. nationale, 1953.

de Landévennec» : le Sillon-de-Landévennec (*Ero Landevenneg*), le Sillon-du-Pâl et un dernier, seulement usité dans son ouvrage, le Sillon-du-Pallet (*Ero ar Pâl*)². Pour ajouter à la complexité des choses, il convient aussi de savoir que dans certains dossiers, comme celui de l'implantation des premières «huîtrières d'élève³» d'Aristide Vincent et du comte de Chalus, habitants du village, le Sillon-de-Landévennec était en fait celui des Anglais, autre sillon plus au nord sur l'estran longeant la forêt domaniale et que l'on appelait aussi Grève-aux-Anglais. Parfois, aussi, le Sillon s'écrivait «seillon» sous la plume de M. Louarn, maire du village en 1845.

Au fil du temps, les noms de ces lieux auraient dû se figer mais, comme pour les espaces mouvants qui se couvrent et se découvrent, rien n'est moins sûr. Quand un lieu se dérobe au regard chaque jour et que toute trace de construction – car il y eut des constructions – s'évanouit, conter son histoire ou plutôt sa représentation à travers les activités humaines s'avère difficile et parfois périlleux. On doit s'interroger sur sa fluctuante représentation cartographique, sur le fait qu'on le nomme rarement et il convient aussi de mettre en lumière les usages et les activités humaines qui se sont greffés à travers le temps sur cette avancée naturelle dans la mer. Ce paysage aux contours changeants mérite qu'on tente d'en percevoir quelques mystères.

Une représentation incertaine

De l'impressionnante langue de terre cartographiée en 1684 à la simple annotation «obstruction» sur les dernières et récentes cartes du service hydrographique de la Marine, le Pâl semble s'être évanoui du paysage au fil du temps sous la plume des ingénieurs hydrographes et des cartographes.

Une des premières cartes sur laquelle on pouvait espérer voir apparaître notre particularité géologique, une carte portulan de 1666 intitulée *Plan de la Rivière de Chateaulain et rade de Landevennec*⁴ (fig. 2), nous laisse sur notre faim. Bien que la ligne que forment les pieux de la grande pêcherie de l'abbaye apparaisse nettement, le cartographe Bitault de Bléau passe sous silence la pointe du Pâl. Cependant, grâce à ses indications chiffrées, on devine une élévation ou plutôt une diminution des

² Une aide providentielle fut apportée à André Guilcher dans sa recension des toponymes nautiques de l'estuaire par les gardes maritimes Joseph Bescond et Louis Éon, respectivement de Logonna-Daoulas et de L'Hôpital-Camfrout, ce dernier étant originaire de Landévennec (c'est lui qui évoque Le Pallet), par un maître d'équipage au pilotage de Brest, Pierre Kerbrat, originaire de L'Hôpital-Camfrout et par le patron de la gabarre *L'Aulne*, Jean Cariou.

³ Arch. dép. Finistère, 4 S 133. «Huîtrières d'élèves» : ces concessions maritimes étaient destinées à capter le naissain et à tenter d'élever les jeunes huîtres.

⁴ Biblio. nat. France, Ge SH 18° PF 47 DIV 3 P1, service hydrographique de la Marine, BITAUT de BLÉAU, *Plan de la rivière de Chateaulain et rade de Landévennec*, 1666, carte portulan, ms. sur parchemin, 57.5x80.5, réf 047-03-01-0.



Figure 2 – BITAUT DE BLÉAU, *Plan de la rivière de Châteaulain et rade de Landevennec*, 1666, carte portulan, ms. sur parchemin, 57,5x80,5, extrait (Bibliothèque nationale de France)

profondeurs. Il donne de plus des conseils aux navigateurs pour éviter cette flèche de galets : «si vous désirez entrer dans la chambre de Penfour il faut un peu s'esloigner de la terre de Landévennec et ranger celle du Fou et pour en sortir mettre le moulin à vent sur la pointe du Fou». Et malgré les écrits définitifs sur la rade de Landévennec de Duquesne au duc de Beaufort en octobre de la même année : «Brest quoique bon ne paraît qu'une gueuserie auprès de cela», l'estuaire, avec son Pâl, son Sillon et les vasières de Térénez, reste dangereux. L'intérêt de ce document repose surtout sur le rôle que semble jouer le Pâl-de-Landévennec dans le fonctionnement de la grande pêcherie de l'abbaye.

Parmi les premières cartes détaillées qui le mettent en lumière, celle de la *Baie de Brest et des environs de Portsall à Penmarc'h* dressée en 1684 par Georges Boissaye du Bocage est la plus étonnante⁵ (fig. 3). Cet hydrographe du roi a noté les «dangers»⁶ et parfois leur a donné des proportions telles – je pense au Pâl – qu'il est bien difficile de l'expliquer. Peut-être a-t-il été effrayé des récits et des témoignages des marins fréquentant ces parages ? Sous sa plume, il devient un large trait noir menaçant perçant la petite rade de Landévennec, la barrant presque en totalité, semblant jeter une muraille entre le village et l'île d'Arun avec pour toute porte le chenal de la rivière Aulne. Amers, îles et rochers y sont portés ; les points que la mer couvre et découvre aussi. L'auteur du «cercle universel»⁷, abaque⁸ qui permettait aux marins de faire leur route sans relevés ni calcul, a donné au Pâl une représentation curieusement différente de celle d'aujourd'hui. Sa pointe s'engage étrangement vers l'Aulne. La description graphique du Sillon-des-Anglais se révèle aussi surdimensionnée. Un an plus tard, *La carte anonyme des environs de Brest*⁹ (fig. 4), œuvre vraisemblable d'un des ingénieurs de Vauban, réalisée à des fins militaires, s'attache plus à faire valoir les voies de communication que les fonds marins et semble atténuer les traits menaçants du Pâl. Elle reprend pourtant le niveau de la laisse de basse mer de Boissaye du Bocage¹⁰. Il est vrai que le Pâl devient sous le crayon du cartographe la porte d'entrée de la presqu'île de Crozon, un des points du passage qui la relie à Tibidy et à l'anse voisine de Kerdriolet.

⁵ Biblio. nat. France, GE DD-2987 (1148), BOISSAYE du BOCAGE, Georges, *Carte de la baie de Brest et des environs de Portsall à Penmarc'h*, 1684, Le Havre, Jacques Gruchet, 580x465.

⁶ «Danger» : «En langage nautique, zone étendue (banc sablonneux ou vaseux, chaussée ou plateau rocheux) ou un haut-fond isolé sur lequel le navire risque de talonner» (Litttré).

⁷ «Cercle universel» : abaque de marine permettant au marin de résoudre sans calcul et sans table les problèmes liés à la navigation. Original car rassemblant sur une seule page, une planche dépliant, toutes les connaissances du moment. Cf. DUTARTE, Philippe, «Le cercle universel de Boissaye du Bocage. Un abaque de marine à la fin du XVII^e siècle», *Navigation, Revue de l'Institut français de Navigation*, 2005, vol.53, n° 210, p.27-45.

⁸ «Abaque» : nom donné à des tableaux permettant d'abrégier les calculs.

⁹ Biblio. nat. France, SH 18^E PF 46 DIV 1 P 2, *Carte anonyme des environs de Brest*, 1685, 890x1380, ms. coul.

¹⁰ *Ibid.*, GE DD-2987 (1148), BOISSAYE du BOCAGE, Georges, *Carte de la baie de Brest...*, *op. cit.*

C'est avec la publication de la 5^e *carte particulière des côtes de Bretagne contenant les environs de la rade de Brest*¹¹ du *Neptune françois* en 1693 par Denis de La Voie que le dessin du Pâl, «un banc de sable qui couvre et découvre» en forme d'éperon, se fige. Quand les ingénieurs hydrographes de la Marine, placés sous les ordres de Beautemps-Beaupré, lèvent en 1816 et 1817 la *Carte particulière des Côtes de France (Rade de Brest et baie de Douarnenez)*¹² du *Nouveau Neptune français* ; ils donnent au Pâl sa forme actuelle en arc de cercle, la pointe tournée vers la rade en précisant les élévations de ce banc : d'un pied de France à sa base, six en son centre, trois à son extrémité, deux dans sa flèche. En sachant que la valeur du pied est de 333,33 mm à cette époque, sa base s'élève ainsi à 34 cm, son centre à presque 2 m, son extrémité à 1 m et sa flèche à 60 cm. La nature du sol est même définie à son extrémité «v.d.» pour vase dure. Nicolas de Fer dans sa *carte du Gouvernement général du duché de la Bretagne*¹³ en 1711 l'évoque discrètement. De même Desnos, dans sa *Carte du gouvernement général du duché de Bretagne*¹⁴ de 1760, le décrit de façon similaire. Jacques-Nicolas Bellin dans sa *Carte de la rade de Brest et de celles de Bertheaume et de Camaret*¹⁵ de 1764 le dessine en forme d'éperon, forme reprise sur une carte anonyme de 1773 annotée douze ans plus tard intitulée *Baye de Brest. Rivière de Lan-Tévenec. Baye de Douarnenez*¹⁶ dont on pouvait croire à la lecture de l'intitulé y trouver le dessin détaillé de notre flèche de galets. Il n'en est rien. Cette carte militaire la fait apparaître comme un élément défensif naturel d'un ensemble plus vaste de fortifications enserrant Landévennec et l'anse de Penforn.

Un Pâl rarement nommé

Un autre fait surprend : le Pâl, jamais nommé sur les cartes générales, est très peu cité dans les ouvrages, relations de voyages ou document d'archives. Son orthographe est incertaine, on ne sait si l'accent circonflexe relève de la coquetterie ou cache un sens oublié ! À cela rien d'étonnant car des ensembles géographiques

¹¹ *Ibid.*, GE CC-1459, LA VOYE, Denis de, 5^e *carte particulière des côtes de Bretagne contenant les environs de la rade de Brest*, 1693, 603x805.

¹² Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 16 Bi 6.

¹³ *Ibid.*, *Carte du Gouvernement général du duché de la Bretagne divisée en Haute et Basse Bretagne*, 24 Fi 17.

¹⁴ *Ibid.*, *Carte de Gouvernement général du duché de la Bretagne divisée en Haute et Basse Bretagne*, 24 Fi 18.

¹⁵ Biblio. nat. France, collection d'Anville, 01153 (GE DD-2987 (1153), BELLIN, Jacques-Nicolas *Carte de la rade de Brest et de celles de Bertheaume et de Camaret*, 1764, 210x325.

¹⁶ *Ibid.*, SH 18° PF 047 DIV 01 P 29, *Carte anonyme de la baye de Brest, R..re de Lan-Tevenec, baye de Doüarnenez*, 1773.



Figure 4 – Carte anonyme des environs de Brest, extrait (Bibliothèque nationale de France)

plus vastes comme l'estuaire de l'Aulne n'ont bénéficié que récemment d'une telle attention. Dans son article «Nommer l'estuaire», Jean-Jacques Kerdreux¹⁷ remarque qu'avant le XVIII^e siècle le terme Aulne n'apparaît pas dans les registres paroissiaux ; les recteurs évoquent plutôt la rivière de Châteaulin, de Port-Launay ou de Landévennec. Selon ses recherches, le nom Aulne s'impose à la fin du XVIII^e siècle ou au début du siècle suivant et provient du nom breton *Aon* qui signifie rivière. Émile Souvestre¹⁸ associe plutôt Aulne à *Aoun*, la peur, plaçant ainsi la «chartreuse bretonne au confluent des rivières du Hêtre et de la Peur» (rivières du Faou et de l'Aulne). André Guilcher rapporte la dénomination *Richer Meilh-ar-Wern*, rivière de Port-Launay et ajoute en observation rivière du Moulin-des-Aulnes. On évoque facilement le banc du Capelan¹⁹, le Sillon-des-Anglais (*Ero ar Soazon*) appelé aussi Grève-aux-Anglais mais très rarement le Sillon-de-Landévennec, pourtant très connu et redouté des riverains, et encore moins le Pâl !

Ceci est confirmé par *La Feuille de Brest de la carte d'État-major*²⁰, levée en 1848-1849 par le capitaine Mercier ne fait que cartographier (fig. 5) précisément le banc du Capelan, la Grève-aux-Anglais et en revanche ne dessine que l'amorce de notre Pâl. Même constat pour les cartes du ministère des Travaux publics de 1881²¹ ou de l'Intérieur de 1917²² qui ne s'attachent qu'à représenter et à nommer le banc du Capelan. Et même sur le plan d'ensemble du rivage de Landévennec²³, associé à l'implantation d'un débarcadère en 1867, l'ingénieur ne fait figurer qu'une mince et courte langue de terre. C'est surtout à la suite des travaux récents des géographes et des géologues sur les cordons littoraux de la rade²⁴ que ces espaces du rivage deviennent sujets d'études, sont nommés et identifiés : le Loc'h²⁵, le Sillon-des-Anglais, le sillon de l'Auberlac'h²⁶, celui d'*Aod ar Mengleuz*²⁷ et le Pâl. Dans la revue

¹⁷ KERDREUX, Jean-Jacques, «Nommer l'estuaire», *Avel Kornog*, n° 5, 1997, p. 47-50.

¹⁸ SOUVESTRE, Émile, *Le Finistère en 1836*, 2 t. en un vol., Brest, Come fils aîné et Benetbeau fils, 1838.

¹⁹ *Bank ar Skoteilh* des Bretons que l'on peut traduire par le banc des algues-calcaires est un haut-fond situé en face de la pointe de L'Hôpital et qui se trouve entre les deux anciens bras de l'Aulne. Il ne découvre jamais mais il est fort dangereux pour les navires.

²⁰ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 7 Fi 12/24, *Carte d'État-major, feuille de Brest sud-est*.

²¹ *Ibid.*, 7 Fi 29, *Carte du Ministère des Travaux publics*, 1881.

²² *Ibid.*, 7 Fi 15/3, *Carte du Ministère de l'Intérieur*, 1917.

²³ Arch. dép. Finistère, 16 S.

²⁴ Sur les flèches de galets de la rade de Brest, on peut consulter, STEPHAN, Pierre, «Mobilité des flèches de galets en rade de Brest», *Pen ar Bed*, n° 199/200, décembre 2006-mars 2007, p. 25-38 ; STEPHAN, P., FICHAUT, B. et SUANEZ, S., «Les cordons littoraux de Mengleuz (Logonna-Daoulas) et du Loc'h de Landévennec : aspects récents et actuels de l'érosion de deux flèches de galets en rade de Brest», *Bulletin de la société géologique et minéralogique de Bretagne*, 2005, n° 2, p. 1-19.

²⁵ Le Loc'h, cordon littoral sur le rivage nord de Landévennec.

²⁶ L'Auberlac'h, cordon littoral sur le territoire de Plougastel-Daoulas.

²⁷ Aod ar Mengleuz, cordon littoral sur le territoire de Logonna-Daoulas.



Figure 5 – Carte d'état-major, feuille Brest Sud- Est, 1853, extrait
(Arch. dép. Ille-Vilaine, 7 fi 12/24) (cl. Jean-Philippe Millot, 2011)

Avel Kornog créée en 1992, les cartes historiques publiées afin d'illustrer les recherches de ses auteurs le mentionnent. Quoi qu'il en soit, pendant de longs siècles, le Pâl semble absent du paysage alors même que les administrations doivent se pencher sur les nombreux conflits d'usages et de servitudes que cette curiosité naturelle impose aux riverains et aux navigateurs.

Des usages maritimes disparus

C'est grâce aux archives produites²⁸ lors de la création des parcs de dépôt à huîtres, au milieu du XIX^e siècle, que nous connaissons les principaux usages attachés au Pâl. Les édiles de Landévennec, soucieux de préserver des traditions ancestrales (la récolte du goémon, la pose de filets de pêche mais aussi la préservation d'un abri aux chaloupes prises dans la tourmente) y détaillent leurs arguments à charge, en particulier lors des créations des second et troisième parcs. Le premier parc est érigé en 1843 par un négociant de Saint-Vaast-La-Hougue, Charles Lépine. Ce parc ou «réservoir d'huîtres, situé au-dedans du bout du Sillon de Landévennec dans l'ouest», écrit le demandeur, est de 60 m de long, 30 m de large, entouré d'un mur de pierres sèches avec en son centre de la glaise, d'un mètre de hauteur et d'1,35 m de largeur ! «L'ouvrage imposant ne gênera en rien la navigation» soutient le marchand d'huîtres. La nouveauté du procédé et l'emplacement de l'installation, suffisamment proche du rivage, n'attirent pas de protestation officielle. C'est lors du second projet, en 1845, défendu par Marianne Malgorn, aubergiste au bourg, que le conseil municipal s'oppose en avançant des arguments juridiques et économiques. Le maire objecte que le Pâl «n'était point des lais de mer²⁹ mais bien une partie du rivage proprement dit couvert et découvert pendant les nouvelles et pleines lunes et rentrant à ce titre dans le domaine de l'administration maritime». Il considère également que la construction sera préjudiciable à l'agriculture : c'est là que se récolte le goémon, écrit-il, ajoutant que ce projet «allait détruire la servitude la plus commode pour la circulation des voitures pour le transport du goémon³⁰». En ce milieu du XIX^e siècle, on récolte annuellement au bout du Sillon, en général de mi-février à fin mars, de 100 à 120 charrettes d'algues. Le goémon de rivage est coupé à la serpe ou à la faucille, chargé sur des civières appelées aussi drômes que l'on fait dériver vers le Pâl à marée montante pour le transférer sur des charrettes. On y décharge aussi des chaloupes qui viennent s'y échouer avec leur cargaison d'algues ramassées sur les bancs de l'embouchure de l'Aulne. La chaloupe de Plougastel et le sloop borneur ponté du Faou participent à cette activité essentielle à l'amendement des champs.

²⁸ Arch. dép. Finistère, 4 S 133.

²⁹ «Lais de mer» : atterrissement, alluvion, ce que la mer donne d'accroissement à un terrain (Littré).

³⁰ Arch. dép. Finistère, 4 S 341.

Quand en décembre 1845, Launay, un négociant, demande, à son tour, à créer un parc sur le côté ouest du Pâl, dans le prolongement des deux autres et aux mêmes dimensions, la protestation du conseil municipal est immédiate³¹. Selon le plan fourni dans le dossier, le Pâl est alors long de 350 m et le parc projeté, avec les deux autres déjà en place, prive de 230 m l'aire d'accostage des chaloupes. Outre les embarras occasionnés à la récolte du goémon, ce projet bien plus éloigné du rivage perturbe la pêche au filet qui s'y pratique. En effet, à cette époque, il est fréquent de voir des filets tendus entre des pieux fixes le long de l'estran. Outre cette forme de pêche qui disparaît peu à peu, au fil du temps, après l'ordonnance de 1853 sur la pêche côtière, «la grande seine à jet, la seine à prêtres, les rets à sardines, à maquereaux, à hareng, le filet à saumon, le carreau ou hunier» sont d'usage fréquent dans le quartier maritime de Brest.

De tout temps, le Pâl a joué un rôle de premier plan dans le domaine de la pêche. Il s'entoure de courants très puissants lorsqu'aux grandes marées, au jusant, l'Aulne mêle ses eaux à celles de la mer. Si l'on en croit la carte de Bitault de Bléau de 1666, le Pâl apparaît comme le prolongement naturel des milliers de pieux³² de la grande pêcherie de l'abbaye située sur la vasière, la grande vasière de Landévennec, *lec' hidenn Landevenneg*, dont la ligne partait du rivage. Des documents conservés aux Archives de Quimper corroborent la représentation cartographique car ils évoquent une longueur de 856 toises, soit environ 1,7 km, confortant en partie aussi ce que rapportent la tradition du lieu et les recherches de Roger Lars qui lie le nom de Pâl à un élément de la pêcherie de l'abbaye³³. Ces courants providentiels poussaient et poussent toujours à marée descendante les bancs de poissons venant de l'Aulne vers la barrière naturelle. Du temps de la pêcherie de l'abbaye, thons, sardines, maquereaux, saumons, bars venaient s'y perdre à marée descendante tout occupés à chasser le menu fretin.

³¹ *Ibid.*, 4 S 133. Cette opposition ne fut pas sans résultat puisque tous les projets postérieurs retrouvés dans les archives se situent soit sur la grande vasière de Landévennec (1865, concession de 4 hectares à Aristide Vincent...) soit au Sillon-des-Anglais (1861, deux concessions à Aristide Vincent à Styvell-Ber sur le littoral nord de Landévennec...).

³² Arch. service historique de la Défense, Brest, 2 A 505 ; Arch. dép. Finistère, fonds de l'abbaye de Landévennec, 2 H ; Archives de l'abbaye de Landévennec. De ces longues perches de bois prises dans le bois de Poulbihan, possession de l'abbaye le long de l'Aulne sous le village du Crip, il ne reste rien : elles ont été brisées par les tempêtes, pliées et arrachées par les coques de navires (dom Pelletier consigne en particulier les dégâts occasionnés par le passage en 1692 de l'armada royale de 42 navires de l'amiral François Louis Rousselet de Château-Renault) ou enlevées par les autorités lors des marées exceptionnelles comme celle de 1860, année où les capitaines des gardes marines avaient «fait disparaître les pieux des anciennes pêcheries qui gênaient la navigation» car avouaient-ils étonnés, dans leur rapport : «jamais de mémoire d'homme, on n'avait vu une marée aussi basse». En 1676, on dénombrait 4 280 pieux de 10 à 12 pouces de diamètre (environ 30 cm) et de 10 à 12 pieds de longueur (environ de 3,20 à 3,50 m).

³³ Le nom Pallet relevé par André Guilcher est également intéressant car, en Normandie, le terme «Palet» évoque des pieux que les pêcheurs enfonçaient dans les grèves pour fixer leurs filets.

On y voit encore de nos jours le Pâl bloquer des bancs de sprats³⁴ pourchassés par les maquereaux et les bars et les enserrant dans la petite baie qu'il forme avec la cale de Port-Maria, le port de Landévennec. Sur le Pâl ne subsistent aujourd'hui qu'un modeste vivier abandonné, érigé pour conserver les crustacés de l'ancien restaurant du village, faisant aujourd'hui le bonheur des pêcheurs à pied qui peuvent y laver leur marée, et surtout les milliers de pierres ayant servi à édifier les murs des parcs !

Des voies terrestres impraticables

Longtemps on n'aborda la presqu'île que par la mer, une façon de faire qui modela le caractère de ses habitants. « Cette omniprésence de la mer, écrit Didier Cadiou³⁵, a donné aux habitants de la presqu'île une âme d'iliens ». Le voyage par mer est souvent privilégié car il offre les voies les plus directes ou les moins longues par rapport aux voies terrestres plus ou moins carrossables. Le chemin, le sentier plutôt, qui mène à Landévennec, n'échappe pas à la règle. Lors de l'étude de la construction de la cale en 1867, l'ingénieur en chef Maitrot de Varennes souligne que ce projet est « d'autant plus utile que cette commune et les autres limitrophes n'ont d'autre voie que la mer³⁶ ».

À cette date, rien n'a vraiment changé depuis des décennies. Accéder ou quitter par la route Landévennec relève de l'exploit, d'autant plus qu'il faut emprunter la route de Gorreker³⁷. Émile Souvestre en 1836 venant en bateau du Faou pour se rendre à Crozon et débarquant à Landévennec trouve « horrible le chemin que l'on qualifie de grande route³⁸ ». En 1847, Gustave Flaubert a conservé de son arrivée au village des détails révélateurs sur cette même route : « nous marchions sans prendre garde et les cailloux chassés devant nous déroulaient vite et allaient se perdre dans les bouquets de broussailles³⁹ ».

Quand le journaliste Victor-Eugène Ardouin-Dumazet en 1901 se rend de Morgat à Landévennec, il semble soudainement descendre dans un abîme en empruntant la toujours difficile route de Gorreker, qualifiée, par les marins de la station navale de Penform, de rue Casse-Cou à la descente et de Crève-Cœur à la montée. Sans

³⁴ « Sprat » : nom anglais d'un petit poisson de la Manche, le harenguet, qui se vendait fumé en France sous le nom de sprat. Salés, ils servaient aussi d'appât à la pêche à la sardine. Il s'agit de la *clupée spratte*, de la famille des harengs (Littré).

³⁵ BUREL, Marcel, CADIOU, Didier, KERDREUX, Jean-Jacques, *La Presqu'île de Crozon*, Plomelin, Éd. Palantines, 2008.

³⁶ Arch. dép. Finistère, 4 S 133.

³⁷ Gorreker : nom d'un hameau en Landévennec, sur la route menant au village et situé sur la hauteur dominant la rivière et la réserve des bâtiments militaires de Penform.

³⁸ SOUVESTRE, Émile, *Le Finistère en 1836...*, *op. cit.*

³⁹ FLAUBERT, Gustave, DU CAMP, Maxime, *Par les champs et les grèves*, Paris, 1847.

exagérer, l'enfant du pays, Auguste Dupouy, avançait en 1940 que «l'endroit est à peine plus accessible qu'au temps des moines⁴⁰». Dans le roman *Gaît la mystérieuse*, Georges-Gustave Toudouze évoquant le retour de Geneviève de Penforn et de Jean-Marie Le Bihan vers Landévennec, écrit : «enfin c'est la grande descente qui annonce l'approche du petit pays pittoresque⁴¹». Dans les guides de voyage ou dans la presse, l'accent est mis naturellement sur la voie d'eau pour se rendre en presqu'île : «le moyen le plus commode pour atteindre la presqu'île est sans conteste l'utilisation des vapeurs brestoises» souligne *Ouest-France* dans un article d'août 1928.

Un débarcadère oublié

La première mention du Pâl comme débarcadère apparaît avec le bac, attesté dans les actes dès les années 1630, qui permet le passage jusqu'à la fin du XVIII^e siècle de la presqu'île vers l'autre rive aujourd'hui en L'Hôpital-Camfrout, des marchandises, des hommes et des chevaux. La carte de 1685 le fait apparaître comme un véritable pont tant les traits sont accentués et grossis. Le bac partait du Pâl pour rejoindre Tibidy ou l'anse de Kerdriolet, à proximité d'un chemin menant à L'Hôpital puis vers Daoulas, Irvillac et Landerneau. Les religieux de l'abbaye, à qui reviennent les droits de passage, obligent le fermier, outre le versement d'une redevance et d'un boisseau d'huîtres par semaine pendant le carême, à construire lui-même le chaland pour les bêtes et la barque pour les chevaux, à la différence des deux autres bacs plus en amont sur l'Aulne, ceux de Poulbihan et du Cosquer. En 1651, deux passeurs, demeurant à Kerdriolet, les dénommés Le Bris et Salaün, obtiennent la ferme de ce bac pour six ans. Ils doivent fournir le «battiau» et sont «obligés au premier signal qui se fera de venir quérir» et «sans retardement» précise le scribe⁴². Ce passage n'est pas sans risque et la fréquentation maritime des lieux est déjà importante, même par mauvais temps. Lors de la première visite du père Maunoir à l'abbaye en 1641, il doit accoster en catastrophe sur le rivage nord de Landévennec et faire une longue marche pour rejoindre l'abbaye, son esquif ayant perdu sa voile, heurté par une grosse barque poussée par des vents tempétueux !

En 1847, Gustave Flaubert emprunte ce passage sur une chaloupe qui «en vingt minutes nous eut passés de l'autre côté de la rade et déposés dans une anfractuosité du rocher, sur de grandes lames de pierres couvertes de goémon⁴³». Jusqu'à la construction de la première cale à Port-Maria en 1867, le havre de Landévennec, la grève de Port-Maria et le Pâl restent des lieux de relâche pour les bâtiments «qui

⁴⁰ DUPOUY, Augustin, *La Basse-Bretagne*, Grenoble, Arthaud, 1940.

⁴¹ TOUDOUZE, Georges-Gustave, *Gaît la mystérieuse*, Paris, A. Bonne, 1964.

⁴² Arch. dép. Finistère, fonds de l'abbaye de Landévennec, 2H14.

⁴³ FLAUBERT, Gustave, Du CAMP, Maxime, *Par les champs et par les grèves...*, *op. cit.*

amortissaient [à marée de mortes eaux] avant de pouvoir gagner Port-Launay». Au milieu du XIX^e siècle, lorsqu'on projette de construire les murs des parcs sur le Pâl, le maire de Landévennec, alerte en vain le préfet sur les dangers qu'ils représentent pour les bateaux qui accostent. Il regrette l'attitude de la Marine «qui méconnaît l'impact d'une telle construction sur les bateaux».

L'embarquement et le débarquement sur la grève de Port-Maria, qui est en forme de glacis, sont malaisés. Les navires doivent «s'arrêter à une certaine distance de la terre et c'est au moyen d'une planche de quelques mètres que les objets de commerce et les passagers débarquaient».

Souvent, la planche n'ayant pas une longueur suffisante pour atteindre le rivage, les marins employés à ce transport «étaient dans la nécessité d'entrer dans l'eau en portant sur le dos les marchandises ou des voyageurs». Quand la marée n'est pas là, le transit s'effectue par Penform plus au sud où fonctionne un bac de la fin du XIX^e siècle à 1950.

À la fin du XIX^e siècle, les canots *Cinq sœurs* et *Trois frères* assurent le transbordement des marchandises et des passagers des vapeurs *Saint-Michel* et *Rapide*. Sur ce sol vaseux, par temps de vent et de clapot, l'exercice est périlleux. Les marins du village qui après une navigation pénible ne peuvent débarquer restent à bord plusieurs heures. Aussi des barques préfèrent-elles s'échouer sur le Pâl, quand la marée le permet, du côté abrité des vents et sur un sol moins mouvant.

Un pilote à Landévennec

Devant Landévennec, de l'île de Térénez jusqu'au sud du banc du Capelan, se trouve un des trois méandres de l'embouchure de l'Aulne, lorsque cette rivière s'écoulait librement avant la remontée des eaux marines⁴⁴. De faible profondeur, il rend de fait délicate à certaines heures de la marée et en fonction des vents, la manœuvre pour les navires à voiles. «C'est ce qui fut cause que l'on abandonna cet endroit» écrit en 1784 le lieutenant général Filley qui visite le site en compagnie de Choquet du Lindu, ingénieur en chef de la Marine⁴⁵. Or, la consultation des archives et des ouvrages⁴⁶ consacrés à la vie quotidienne dans cette partie de la rade révèle une intense activité maritime que l'on a peine aujourd'hui à s'imaginer et qui nécessite la création d'une station de pilotage au milieu du XIX^e siècle.

⁴⁴ VACHER, Antoine, «La rade de Brest et ses abords. Essai d'interprétation morphogénique» *Annales de Géographie*, 1919, p. 177. L'auteur reprend les *Instructions nautiques* qui découpent la rade en trois zones : le goulet de Brest, la rade de Brest et la rade de Châteaulin qui part d'une ligne entre la pointe de l'Île longue à celle de l'Armorique jusqu'à l'entrée de la rivière de Châteaulin.

⁴⁵ Arch. mun. Brest, fonds Langeron, 2 S.

⁴⁶ PELLENNEC, François, TRÉDUNIT, Jean-Charles, *Au temps de la voile dans la rade de Brest*, Spézet, Coop-Breizh, 1998.

Port-Launay, un des trois ports importateurs les plus actifs du Finistère derrière Brest et Morlaix, génère, du XVIII^e siècle au début du XX^e siècle, une très forte activité de fret à destination des autres ports de la rade et crée sur le cours de l'Aulne un très important trafic maritime. La revue *Avel Kornog* a publié, sous la plume de Marcel Burel, des extraits des deux carnets d'Adolphe Maréchal, garde-maritime au Prioldy en Rosnoën de 1892 à 1895⁴⁷. Ces écrits journaliers rapportent la grande fréquentation des lieux, les liaisons maritimes nombreuses entre les villages et l'inspection annuelle de la flottille à Port-Maria !

Un riverain de l'Aulne en Rosnoën a laissé un autre témoignage⁴⁸ de cette activité de l'estuaire, lorsqu'avec ses yeux d'enfant, de petit pâtre sur les grèves, dans les années 1920 puis de retour de captivité, il évoque le ballet incessant des caboteurs du Faou, de Logonna, de L'Hôpital, des chaloupes, des vapeurs qui descendent «plein de bêtes de boucherie pour Brest» élevées dans les campagnes de Châteaulin, Pleyben ou Châteauneuf, les dizaines de coquilliers de Plougastel, L'Hôpital, Logonna et Loperhet chargés du sable du Minou, puis après la guerre, les gabarres montées par «les gars de l'Aber», des marins de Plouarzel ou de Lampaul, les sabliers *La Reine des Abers* et *Le Mermoz*. Les bateaux de pêche fréquentent aussi assidûment les lieux.

En décembre 1899, le journal *Le Finistère* rapporte la présence de 300 senneurs de Douarnenez à la poursuite d'un banc de sardines. Situé à l'entrée de l'estuaire, le port de Landévennec, Port-Maria, bénéficie de sa bonne situation. Un rapport de l'administration⁴⁹ donne un tableau saisissant de son activité en 1914 : 600 tonnes de fret et 3000 passagers y ont transité. Navires et gabarres viennent y charger du bois de chauffage et des céréales. Des bateaux de pêcheurs y débarquent des marchandises de consommation courante et surtout des engrais marins, le fameux maërl de la rade. Les vapeurs brestois du service Brest-Port-Launay y font halte alors sept fois par mois.

Mais ce havre de paix au climat si sain et au pardon réputé attire aussi de plus en plus de touristes. De fait, de 1875 à 1938, la cale de Port-Maria est prolongée ou exhaussée de plusieurs dizaines de mètres favorisant le trafic. Les vaisseaux de la Marine de guerre et les canots des douanes participent aussi à ces nombreux mouvements maritimes. Les Douanes possèdent de nombreux postes de garde dont un à l'entrée du Pâl. Entre inspections et simples promenades, la réserve de la rade attire les ministres et les amiraux : en 1846, M. de Mackau, ministre de la Marine

⁴⁷ BUREL, Marcel, «Adolphe Maréchal, garde maritime au Prioldy en Rosnoën, 1892-1895», *Avel Kornog*, n° 5, juillet 1997, p. 24-26.

⁴⁸ LARS, Yvonne, ROSMORDUC, Denise, RIOU, Yves, *Rosnoën à travers l'histoire*, Spezed, Keltia Graphic, 1990.

⁴⁹ Arch. dép. Finistère, 4 S 133 et sous-série 6 M, des postes de surveillant de port, d'ouvrier des ports, de marin passeur sont créés à côté de celui de garde maritime.

et des Colonies, prend pied sur l'île de Térénez pour visiter le futur lieu destiné à recevoir l'entrepôt des charbons de la Marine, en 1911, le vice-amiral Marquis inspecte les bâtiments et en 1920, le ministre Landry croise le Pâl à bord d'une canonnière.

Au milieu du XIX^e siècle, des mesures sont prises pour sécuriser le trafic. Le 26 janvier 1859, un décret impérial crée une station de pilotage à Landévennec, deux ans après celles de Brest et du Passage en Plougastel. Une station pour l'entrée et la sortie de la rivière de l'Aulne et de celle du Pont-de-Buis. Le pilotage est exécuté par un lamaneur pratique⁵⁰ qui réside au bourg. Lui seul peut conduire les navires de «l'entrée de la rivière de Châteaulin au port Launay et au Pont de Buis jusqu'à Tibeuze». La limite entre les stations de Brest et de Landévennec passe par le clocher du petit village et la poudrière d'Arun. Un pilote est nécessaire pour cette petite partie de la rade si dangereuse ; en juin 1893⁵¹, il est lui-même victime du remorqueur *Le Chameau* de la Marine de guerre qui brise en deux le bateau pilote causant la noyade d'un des marins. L'ouverture du pont de Térénez en 1925 et la création d'un chemin de grande communication entre Landévennec et Crozon précipitent le déclin de l'activité portuaire. En 1914, Landévennec fait partie des seize stations postes de secours de seconde classe de la société centrale de sauvetage en mer⁵². Elle possède normalement un fusil porte-amarre et des engins divers comme des bouées couronnes. La puissance des courants, si précieuse pour entraîner les poissons dans la pêche, a toujours créé des périls. Un sentiment confus de crainte est lié à ces lieux car sur l'eau, comme à la baignade, le danger est omniprésent : le 8 mai 1873, un sous-brigadier des douanes en retraite qui pêche des palourdes sauve un novice du canot Jules «renversé» en face du village. Les deux autres marins sont engloutis⁵³. En 1893⁵⁴, deux pêcheurs disparaissent dans les flots après le naufrage de leur chaloupe trop chargée de goémon. Seul un marin de *La Sémiramis*, qui les aidait au ramassage des algues, en réchappe. Le 5 août 1937, trois baigneuses emportées par les flots ne doivent leur salut qu'au courage d'un maître-torpilleur⁵⁵.

Si aujourd'hui, l'activité maritime se résume à quelques passages de coques, de remorqueurs et de vedettes de la gendarmerie maritime – pour le cimetière des bateaux –, de bateaux de plaisance vers Port-Launay, ou bien encore à quelques navigateurs qui sur leur catamaran tirent sans fin des bords de Port-Maria à la pointe de L'Hôpital en passant par Traon, l'île d'Arun ou le Seillou. Cette petite rade fut aussi le lieu de la Coupe de l'Aulne, comme celle de juin 1928 qui marqua les esprits

⁵⁰ «Lamaneur pratique» : pilote qui connaît particulièrement l'entrée d'une rade, d'une rivière, d'un port et qui guide les bâtiments à la sortie et à l'entrée (Littré).

⁵¹ *Journal des débats politiques et littéraires*, 10 juin 1893, édition du matin, p. 4.

⁵² *Annales du sauvetage maritime*, tableau des stations de porte-amarre et des postes de secours de la société centrale, 1914, p. 42-43.

⁵³ *Ibid.*, 1874-1875, p. 133.

⁵⁴ *Journal des débats politiques et littéraires*, 6 mars 1893, édition du soir.

⁵⁵ *Annales du sauvetage maritime*, 1938, p. 60.

tant les voiliers y furent superbes. Les plaisanciers très informés ou tout simplement respectueux du balisage du chenal se gardent bien d'approcher leurs esquifs de ce Pâl si redoutable et du Sillon qui à quelques encablures tend ses rets.

Les navigateurs pressés qui veulent prendre au plus près ou ceux qui, charmés par les bois, l'abbaye et ce cirque de verdure si réputé oublient ces pièges, regrettent, le temps d'une marée, leur empressement ou leur divagation poétique. On se doit de garder à l'esprit l'environnement maritime si particulier de la petite station balnéaire, «l'oasis marine⁵⁶» d'Yves Le Gallo.

«Sur la route bienheureuse» ?

Ce bras de terre, qui désormais n'accueille que de petits canots apparaît aux habitants comme une invitation à entreprendre une traversée. On s'y promène d'ailleurs souvent et parfois, sur l'esplanade enherbée qui y mène, sur le camping du Pâl, on peut y vivre l'espace de quelques jours ou de quelques mois dans des abris de fortune à la merci des grains.

Et si pour rejoindre le «beau vallon ouvert sur le soleil levant» entouré de bois et protégé des vents, Guénolé et ses onze disciples, quittant l'île de Thopepigie (Tibidy), cernée par les flots et battue par les vents, «digne aucunement d'être habitée par les hommes», avaient emprunté le Pâl devenant ainsi une partie de la «route bienheureuse» suivie par le saint ? C'est par la mer et à pieds secs, raconte la légende, qu'ils franchirent la rivière pour rejoindre ce vallon «façonné comme le creux d'une fronde». Et lorsqu'en 818-819, Gurdisten, abbé de Landévennec, écrit que pour accéder au monastère qui est tourné vers l'Orient, «il n'y a en tout et pour tout qu'une seule porte» (par l'ouest, puis en longeant le rivage vers le sud), évoque-t-il l'amorce du Pâl ? On aimerait s'en convaincre. Et pour écrire ces quelques lignes sur cette flèche de galets, encouragé par des amoureux du pays, venant de partout et même d'Outre-Manche, «des citoyens du Pâl», ai-je même entendu, ils se reconnaîtront, j'ai aussi emprunté un chemin bien défriché par plusieurs historiens et connaisseurs de la presqu'île, «le chef-d'œuvre de la mer d'occident» écrivait Francis Gourvil en 1929⁵⁷ : Auguste Dizerbo, frère Marc, Roger Lars, frère Jean-Baptiste, Isabelle Berthou, les rédacteurs de la revue *Avel Kornog*, Didier Cadiou, Jean-Jacques Kerdreux, Marcel Burel... et les regrettés abbé Calvez et Jean-Noël Éon...

Éric JORET

conservateur en chef aux Archives d'Ille-et-Vilaine

⁵⁶ LE GALLO, Yves, *Bretagne*, Paris, Arthaud, 1977.

⁵⁷ GOURVIL, Francis, *En Bretagne : de Saint-Brieuc à Brest et de Quimper à Vannes*, Grenoble, Arthaud, 1929.

