

La pointe de Penform en Landévennec

L’histoire d’un port rêvé, 1834-1958

*Estuaires bretons*¹

« L’eau brumeuse de la rivière
S’éveille dans le matin clair.
Du fond calme de l’estuaire
Voici monter, monter la mer.

Elle entre au cœur de la vallée
Comme un brusque jet de sang fort
Et sa rude haleine salée
Ressuscite le pays mort. »

Landévennec, une presqu’île dans la Presqu’île

S’il est un endroit en Bretagne à qui ce poème donne vie, c’est bien dans les derniers méandres de l’Aulne, quand cernée par les bois denses de la forêt de Landévennec, agitée par les puissants courants de la marée, la rivière se jette dans la rade de Brest après avoir passé la pointe de la presqu’île de Landévennec, Penform. C’est ce site naturel bien particulier qui va faire basculer le « destin maritime de Landévennec ». C’est aussi l’histoire d’un port espéré tout au long du XIX^e siècle².

Pendant des siècles, l’ensemble des échanges entre la presqu’île de Crozon et les centres administratif et militaire se fait par la mer, façonnant ainsi le caractère de ses habitants d’« une âme d’îliens » écrit Didier Cadiou³.

1. LE BRAZ, Anatole, *La Chanson de Bretagne (Les Mouettes)*, Paris, Calmann-Lévy, 1901.

2. Remerciements à Isabelle Berthou-Bray, Roger Lars, à la commune de Landévennec et aux Archives et Bibliothèque de l’abbaye de Landévennec, à Yvette Guillemant, Hervé Le Bot, aux familles Le Menn et Disarbois, à l’association Le Doaré Archives (Châteaulin) et à Francis Cabon.

3. BUREL, Marcel, CADIOU, Didier, KERDREUX, Jean-Jacques, *La presqu’île de Crozon*, Plomelin, Palantines, 2008.

Pour accéder, par la terre, à la presqu'île, trois passages partant de Rosnoën assurent le franchissement de la barrière naturelle qu'est l'Aulne : les bacs de Térénez vers l'anse de Poulbec'hen⁴ en Landévennec, du Cosquer vers Trégarvan et plus en amont celui de Treiz-Guenhel⁵ vers Dinéault. Jusqu'à la Révolution, les deux premiers⁶ relèvent de l'abbaye de Landévennec, le troisième de la seigneurie du Parc en Rosnoën. Mais après avoir cheminé par les sentiers peu praticables de Rosnoën et franchi le fleuve, l'épreuve n'est pas pour autant terminée, et les voyageurs empruntant le passage de Poulbec'hen vers Landévennec doivent gravir les chemins pentus et forestiers en traversant le hameau aujourd'hui disparu du Stang. Un plan⁷ de 1752 révèle un autre parcours par le passage de Térénez vers l'anse de Porz an Treiz et le Folgoët par la chaussée du moulin à marée, carrefour de routes menant vers Crozon, Argol et Landévennec (en passant par les hameaux de Rangoulic, Neiscaouen...). L'accès au moulin à marée du Folgoët⁸ (aujourd'hui Le Folgoat, en Landévennec) est tout aussi difficile. Venant du passage de Térénez, il faut soit longer la mer soit prendre le chemin vers le hameau du Restou en Argol puis bifurquer sur une piste très escarpée vers le moulin !

On comprend mieux face à ces longs itinéraires, soumis aux flux des marées et aux intempéries, que les hommes aient cherché de meilleures conditions de circulation. Les religieux de l'abbaye vont ainsi orienter leurs investissements vers un autre bac pour les voyageurs rejoignant ou venant du Faou, de Daoulas ou de Hanvec en partant de Tibidy, en l'Hôpital-Camfrout. Cette volonté de maintenir ces traversées payantes est constante car, les bacs, adossés à l'exploitation des bois de l'abbaye, apportent à l'abbé des revenus non négligeables expliquant partiellement « la permanence de l'occupation monastique⁹ ».

4. LARS, Roger, « Toponymie côtière de Lomergat au pont de Térénez », *Bulletin du syndicat d'initiative de Landévennec*, n° 31, juillet 1977, p. 12-13.

5. LARS, Yvonne, ROSMORDUC, Denise, RIOU, Yves, *Rosnoën à travers l'Histoire*, Spézet, Keltia Graphic, 1990.

6. On sait grâce à quelques rares sources, en particulier dans les aveux des abbés Pierre Tanguy (1639) et de Jacques Tanguy (1666) que ces deux bacs fournissent à l'abbaye des revenus substantiels (Arch. dép. Finistère, 2H7-8).

7. *Ibid.*, 2H92, plan de 1752, levé par Robert, géomètre juré des Eaux et Forêts de Bretagne.

8. Appartient à l'abbaye de Landévennec. La première mention de ce moulin date de 1503. Il faut attendre l'année 1885 pour qu'un chemin direct – 232 mètres –, entre le moulin et la cale du Passage, soit construit ! (LARS, Roger, « Les moulins de Landévennec », *Bulletin du syndicat d'initiative de Landévennec*, n° 10, juin 1986, p. 15-18).

9. BARDEL, Annie, PERENNEC, Ronan, « Landévennec : une abbaye de la mer », dans *Les religieux et la mer. Actes du colloque de Lille-Baie de Somme*, 2001, *Histoire médiévale et archéologie*, n° 16, 2004, p. 129.

Le passage de Landévennec¹⁰

En 1782, l'ingénieur Julien Barthélemy David chargé des réparations à la mense abbatiale rend un rapport¹¹ éclairant sur la situation de l'abbaye et du village de Landévennec. Une de ses principales missions est de mettre en avant les voies de communication aux trajets les plus rapides au profit des habitants et des religieux de Landévennec. S'il préconise de maintenir le bac de Poulbec'h'en, il note qu'il n'existe plus, pour assurer le passage de Landévennec, « aucun bateau ni canot depuis au moins quatre à cinq ans », faute d'embarcations en état. L'ingénieur recommande de construire un chaland de passage pour les chevaux et voitures¹², de réparer celui en mauvais état pour les passagers et il invite l'abbé à édifier une levée qui « formera cale¹³ » au levant du jardin de l'abbaye hors les murs sur la grève. Ces deux projets onéreux, réalisés en 1785¹⁴, vont pérenniser ce bac pour de longues années. Il va fonctionner cahin-caha jusqu'à la première moitié du XIX^e siècle avec des périodes de chômage assez longues qui vont favoriser le passage de Penforn vers le Faou. Il n'est d'ailleurs pas étonnant que Julien Barthélemy David s'y rende lors de son séjour à l'abbaye, même s'il constate qu'il n'y existe pas de port ! Malgré les nombreux et très fournis rapports des autorités militaires maritimes évoqués par Jean-Noël Éon et Hervé Grall¹⁵, rien, ou si peu, ne met en évidence la pointe de Penforn. Parfois, au détour d'une carte levée pour l'occasion, on semble y distinguer un éperon¹⁶. Est-ce une première représentation d'un débarcadère, d'une cale ou tout simplement celle d'un danger¹⁷ ? On apprend aussi, sous la plume de Vauban, qu'un corps de garde et des chaînes barrant l'accès au futur port y sont prévus¹⁸. Dans les « rêveries¹⁹ » des autorités maritimes, l'anse de Penforn doit se substituer à l'estuaire de la Penfeld...

10. JORET, Éric, « Une avancée dans la mer, le Pâl en Landévennec », dans Alain GALLICÉ, Bruno ISBLED, Éric Joret, Chantal REYDELLET, (coord.), *Talabardoneries ou échos d'archives offerts à Catherine Talabardon-Laurent*, Rennes, Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2011, p. 223-240.

11. Arch. dép. Finistère, 21 B 364.

12. Le chaland projeté est long de 8,40 à 9 mètres, large de 2,90 à 3,20 mètres et profond d'un mètre environ.

13. Les dimensions de cette levée : 60 toises de longueur, 3 de largeur, 6 pieds de hauteur vers la mer et 2 pieds proches du mur (116,4 m de long, presque 6 m de largeur, 1,94 m sur la mer, 0,65 m au niveau du mur).

14. 900 livres pour les bateaux et 2000 livres pour la cale (Arch. dép. Finistère, 21 B 324).

15. ÉON, Jean-Noël, « La vocation maritime de Landévennec », *Bulletin du syndicat d'initiative de Landévennec*, n° 7, janvier 1985, p. 18-22 ; GRALL, Hervé, *Landévennec et la Marine. 350 ans d'histoire*, Morlaix, Skol Vreizh, « coll. Bleue », n° 75.

16. BOISSAYE DU BOCAGE, Georges, *Carte de la Baie de Brest et des environs de Portsall à Penmarc'h*, 1684, Le Havre, Jacques Gruchet, BnF, GE DD-2987 (1148).

17. 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 » (Litré).

18. BESSELIÈVRE, Jean-Yves, « Vauban et Landévennec », *Avel Gornog*, n° 19, juillet 2011, p. 44-49.

19. GRALL, Hervé, *Landévennec et la Marine...*, *op. cit.*, p. 23-24.

en lien avec Aristide Vincent²², fils du propriétaire de l'abbaye, Ambroise Méry Vincent, souhaite créer un nouveau bac. Il écrit qu'il n'existe plus aucun passage et qu'un nouveau pourrait partir de sa commune à un lieu-dit en Rosnoën, nommé par Aristide Vincent Dour ar Croichou²³, sur le chemin de Térénez au Faou qui suit alors en partie le rivage de l'Aulne. Ce site permet, grâce aux eaux du ruisseau se jetant dans l'estuaire de l'Aulne, de créer un abreuvoir pour les bêtes en attente de passage. Le maire de Landévennec ne précise pas d'où part ce bac mais les précisions qu'il donne dans sa délibération ne laissent guère de doute : il s'agit de Penforn car il rapporte que 200 journées de travail ont déjà été réalisées pour construire une chaussée sur la grève menant au lieu d'embarquement et qu'il va lancer la réalisation d'un quai accessible « à toutes marées ». La seule difficulté est d'ordre financier car il faut acheter deux chalands sans l'aide de l'État. Ce choix de placer le débarcadère à cet endroit en Rosnoën (sur le site aujourd'hui occupé par Les Viviers de Térénez) prend en compte les effets des forts courants de la rivière. Partir de la pointe de Penforn à marée descendante permet de rejoindre sans trop d'efforts et de mise en danger des passagers le site de Rosnoën. À marée montante, l'entreprise de traverser l'Aulne se passe dans les mêmes conditions²⁴. Faute de suite positive, le 13 septembre 1835²⁵, le conseil municipal de Landévennec présidé par Aristide Vincent, maire, qui a aussi à l'esprit l'ouverture prochaine du canal de Nantes à Brest, renouvelle sa demande en souhaitant sans ciller le transfert du bac de Térénez en Argol, non à Penforn mais au bourg de Landévennec car pour s'y rendre il faut s'engager dans la traversée périlleuse des bois de l'État aux chemins « défoncés », mais aussi sous la menace de « vagabonds et de forçats évadés ». Les élus de Rosnoën²⁶ s'y opposent, mettant en avant les dangers du site liés à « l'impétuosité des courants et [...] son exposition aux vents de nord et nord-ouest », et font remarquer que les abords du bac projeté sont inaccessibles « à l'époque des mortes marées et même durant presque toute l'année attendu les grandes masses de vases qui encerclent les deux rives ». Et pour clore le débat, ils font valoir que le

22. ÉON, Jean-Noël, « Aristide Vincent, ingénieur civil. Abbaye de Landévennec 1831-1844 », *Bulletin du syndicat d'initiative de Landévennec*, n° 5, p. 12.

23. Du nom aussi du ruisseau qui se jette dans l'Aulne (Arch. mun. Rosnoën, plans cadastraux, section A 1 et B 1, 1845. Aussi orthographié Dour ar Croachoux (cadastre 1845) ou Dour ar Rochou (DESHAYES, Albert, *Dictionnaire topographique du Finistère*, Spézet, Coop Breizh, 2003, p. 310).

24. Un rare témoignage, celui de Pierre Douguet, évoque un passage à la rame avec son père vers 1936, de Térénez à Penforn à marée descendante par mauvais temps. Il allait à l'école à Landévennec. Le canot dut longer le rivage jusqu'à l'île de Térénez, à l'abri des vents, pour se laisser mener vent arrière jusqu'au débarcadère de Penforn ! 1 km à remonter le courant pour pouvoir espérer accoster (*Bulletin du syndicat d'initiative de Landévennec*, n° 9, janvier 1986).

25. Arch. mun. Landévennec, délibération, 13 septembre 1835.

26. Arch. mun. Rosnoën, délibération, 13 mars 1836.

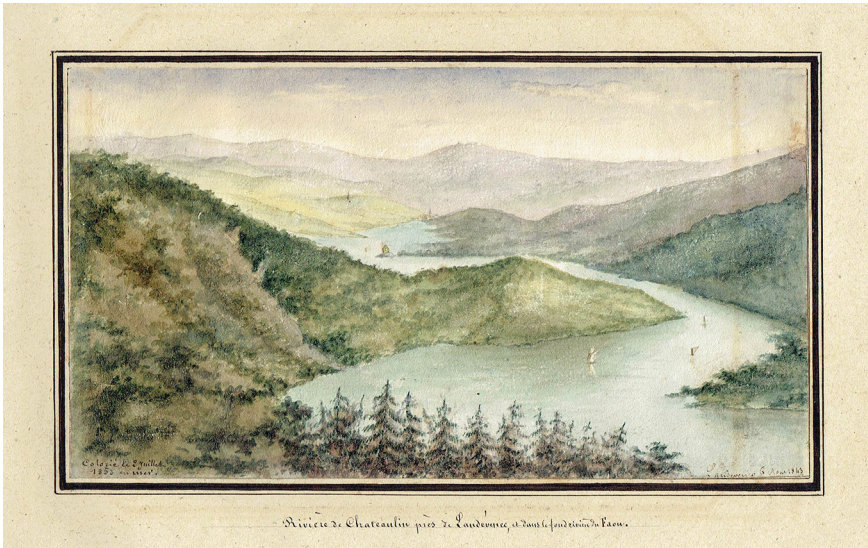


Figure 2 – MARANT-BOISSAUVÉUR, Félix, *Rivière de Chateaulin près de Landevenec, et dans le fond rivière du Faou*, dessin de 1843, mise en couleur 1853 (coll. part.)

chemin du Faou au bac de Térénez est praticable²⁷. Les démarches de la municipalité de Landevenec n'aboutissent pas.

Aristide Vincent ne s'avoue pas vaincu et relance en 1840, par l'intermédiaire d'une association des grands propriétaires riverains du canal de Nantes à Brest²⁸, le projet de transfert du bac de Térénez non vers le bourg mais à la pointe de Penform²⁹; prudent, il demande, si son premier souhait est refusé, de pouvoir créer un second bac. Les autorités sont frileuses car ce bac ne se trouve point sur la rivière, mais en rade, et est donc non imposable souligne le directeur des contributions indirectes du Finistère. L'ingénieur des Ponts et Chaussées ajoute qu'il faut que les bateaux « soient solidement confectionnés³⁰ » et ne pas accepter plus de 50 passagers ou 6 bestiaux en même temps. Les arguments opposés aux tentatives de 1834-1835

27. Les passages difficiles sous la montagne de Kérangoff (Kérango ?) et de Coantivoric en Rosnoën ont été pris en compte en 1809-1810 et 1817 pour le premier avec l'ouverture d'un chemin au-dessus de la grève puis son élargissement et pour le second en 1836 par la construction d'un pont.

28. Arch. Abbaye de Landevenec, copie dactylographiée des *Mémoires d'Aristide Vincent* (1804-1879), s.l., s.d., p. 74.

29. Un dessin de la pointe de Penform a été réalisé en 1843 : voir DELOUCHE, Denise, GUIGON, Philippe, *Félix Marant-Boissauveur, album breton*, Rennes, Presses universitaires de Rennes/Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2017, p. 255.

30. Arch. dép. Finistère, 3 S 95.



Figure 3 – GLON de VILLENEUVE, Paul, *Landévennec. Rivière de Châteaulin*, s.d. (coll. part.)

sont une nouvelle fois avancés par Rosnoën qui accepte en revanche la création d'un second bac³¹. Les élus d'Argol font savoir que leurs habitants et encore moins ceux de Crozon, Saint-Nic et Telgruc, ne sont pas intéressés par ce détour important³². Les élus de cette dernière commune, informés par les marins familiers des lieux, précisent aussi que ce site est « exposé à un remous continu des flots qui poussés de la rade de Brest rencontrent les côtes de Rosnoën et [y] reviennent sur eux-mêmes³³ ».

Malgré ces réticences, Aristide Vincent est autorisé en 1841 à y bâtir un quai avec l'appui financier de l'association des propriétaires. Le succès de son entreprise est patent. Un rare dessin de la cale de Penforn par Paul Glon de Villeneuve illustre bien l'activité avec ce vapeur qui fait route vers Brest. Le chaland *Le roi Gradlon* qu'il fait construire transporte maërl et engrais marins aux propriétés en amont

31. Arch. mun. Rosnoën, délibération, 28 août 1840.

32. Arch. mun. Argol, délibération, 8 août 1840.

33. Arch. mun. Telgruc, délibération, 1^{er} septembre 1840.

et revient avec leurs productions : bois de chauffage et de construction, ardoises, avoines et blés qu'Aristide Vincent écoule sur les marchés. Face à la demande, il projette de construire quatre chalands mais les autorités militaires lui interdisent toute extraction de maërl pour assurer la protection des huîtres³⁴. Son entreprise est condamnée alors que le premier vapeur, *Le Brestois*³⁵, commence à assurer des liaisons Brest-Châteaulin ! Faire fructifier un commerce de denrées périssables avec les chalands ou gabarres est aléatoire et beaucoup de produits sont perdus lors des transports retardés par les marées ou le mauvais temps. Tout change avec les navires à vapeur et la possibilité de respecter des horaires et des temps de transport corrects. Aristide Vincent en parle amèrement dans ses *Mémoires*³⁶.

Le rêve d'Aristide Vincent de voir Penforn devenir un véritable port s'estompe lorsque son père se sépare en 1843 de la propriété de l'abbaye au profit d'Ambroise Isidore Bavay. Dans le dossier le concernant, conservé aux Archives de l'abbaye de Landévennec, un plan non daté nous révèle de précieuses informations sur le site de Penforn et le chemin d'accès à partir du bourg. Une partie du littoral attire aussi notre attention. On remarque une forme de sillon en formation dont le centre est envahi par la mer. Le futur propriétaire, Louis de Chalus, va y aménager un terre-plein adossé à un mur de pierres sèches côté mer. On note aussi qu'une maison du passeur – avec son puits, élément essentiel – et une cale sont sur le site de la pointe de Penforn, accessibles par un ancien chemin. Finalement, toutes les infrastructures sont bien présentes pour permettre un fonctionnement optimal du site. Avant l'arrivée d'Aristide Vincent à Landévennec, il existe déjà un chemin partant de l'extrémité de la route de la Rive (aujourd'hui rue du Pâl) qui longe le rivage pour ensuite atteindre la ferme de Penforn³⁷. L'accès à la pointe passe alors probablement par cette métairie pour conduire au bac. Mais rien n'est moins sûr, il existe sans doute un chemin longeant la grève comme on a pu le lire en 1834.

Grâce aux sources produites à l'occasion de la visite en 1858 de Napoléon III et de son épouse, l'impératrice Eugénie de Montijo, à la réserve de Penforn, désormais station navale, on apprend que le maire est invité par le préfet à rassembler ses administrés sur les rives de l'Aulne, à dresser un arc de triomphe en feuillage et

34. Voir BOSSEBŒUF, Lucas, « Étude de la variation des ressources en rade de Brest, 1866-1963 », *Historade* (<https://historade.fr/>). Le maërl était alors présent dans l'estuaire de l'Aulne.

35. Navire à passagers à aube à coque métallique de 24 mètres de long et 1,70 m de tirant d'eau. Il transporte aussi des marchandises. Il assure son voyage inaugural le 24 avril 1840.

36. *Mémoires d'Aristide Vincent...*, *op. cit.*, p. 77. Aristide Vincent évoque des voyages vers Brest de 8 à 10 heures !

37. La ferme de Penforn, aujourd'hui disparue, se situait approximativement sur le site actuel de la nouvelle abbaye.

surtout à leur préparer un chemin car l'empereur doit débarquer à Penforn³⁸. Le site est sans aucun doute en bon état quand on estime les courts délais entre le vote des crédits municipaux le 8 août et la venue de l'empereur le 11 ! Le yacht *La Reine Hortense* va donc mouiller à la pointe de Penforn en milieu d'après-midi ; mais, à la grande déception des autorités et des citoyens massés sur la cale, leurs majestés ne descendent pas à terre faute de temps.

Le lancement en 1859 du projet de construction de la cale de Port-Maria au bourg de Landévennec marque un tournant³⁹. Et l'ingénieur, dans son rapport du 27 mars 1860, écrit étonnamment « qu'il n'existe à Landévennec ni cale ni ouvrage quelconque de débarquement⁴⁰ ». Il semble condamner toute velléité de transformer Penforn en un port ! Les projets de développement portuaire reviennent sur le site de Port-Maria ; le débarcadère y est réalisé en 1866-1867. Pourtant, le successeur du docteur Bavay à la tête de la propriété, Louis de Chalus (1842-1927), va poursuivre le rêve d'Aristide Vincent. D'autant que la voie reliant Landévennec au passage du Folgoët n'est toujours guère en bon état⁴¹. Rien ne change vraiment ! Penforn reste un passage apprécié des habitants⁴².

Grâce à l'acte d'adjudication sur surenchère de la propriété du docteur Bavay à Louis de Chalus, le 9 novembre 1875, les conditions de fonctionnement du bac et de son accès à partir du bourg de Landévennec sont formellement établies⁴³. Dans l'état des terres et bâtiments acquis figure une maison de passeur avec deux crèches et sa cour ; le chemin de la grève à l'ancien village de Penforn puis au bac éponyme apparaît bien avec des servitudes de passage... Les données inscrites sur le plan du docteur Bavay confirment celles de cet acte.

On apprend ainsi qu'en 1877 sont lancés des travaux de colmatage des brèches dans le mur de clôture de l'abbaye, côté rivière⁴⁴. Après avoir demandé la délimitation du rivage de l'estuaire de l'Aulne⁴⁵, dès 1890, Louis de Chalus améliore le débarcadère sur la grève en aval des cales en remblayant une portion de la grève et en aménageant

38. LARS, Roger, « Une visite impériale », *Bulletin du syndicat d'initiative de Landévennec*, n° 11, janvier 1987, p. 15-21.

39. *Id.*, « La cale de Port-Maria. D'étapes en étapes », *ibid.*, n° 20, juin 1991, p. 16-27.

40. Arch. dép. Finistère, 16 S non coté art. 34.

41. Arch. mun. Landévennec, délibération, 5 septembre 1867.

42. BARRET, abbé, *Vie de Charles Thépaut, aspirant de marine*, 1871, p. 82.

43. Arch. abbaye de Landévennec, dossier Louis de Chalus.

44. *Pax, Chronique de Landévennec*, nouvelle série, n° 10, avril 1977, p. 45.

45. Arch. mun. Landévennec, registre de correspondance, lettre du maire au sous-préfet de Châteaulin, 13 mars 1900. Lors de la délimitation du rivage de l'Aulne à la demande de Louis de Chalus en 1889 une partie du terrain vague – entre la laisse de mer du grand flot de mars et sa propriété – est octroyée à ce dernier par les Domaines.

On peut le supposer car, à la lecture des journaux quotidiens de sa famille⁴⁹, on observe la forte fréquentation du site par son chaland pour le transport des goémons, des pierres prises sur le littoral de Landévennec et de Rosnoën pour construire murs et rampes, empierrer les chemins... On a aussi beaucoup de précisions sur les embarquements de fagots de laurier, des produits agricoles sur le vapeur *Saint Joseph*. Louis de Chalus poursuit le combat d'Aristide Vincent pour faire de Penforn le port de Landévennec ! Il va même donner de l'argent au passeur pour maintenir le bac⁵⁰ ! Plusieurs familles de passeurs vont s'y installer au fil du temps⁵¹. Au début du xx^e siècle, Louis de Chalus propose même à la municipalité de lui céder du terrain sur le bord de la rivière pour rejoindre aisément le bourg. Les autorités veillent d'ailleurs à ce que ce chemin soit toujours libre pour les passagers et les charrettes⁵². Pourtant, la municipalité reste attachée au développement de Port-Maria, bien que Penforn reste toujours utilisé pour le transbordement à la pelle du sable des lourdes chaloupes⁵³ de Logonna, Loperhet et du Faou dans les chalands qui remontent jusqu'à Port-Launay ! Et aussi que les vapeurs *Saint-Michel* et *Hoche* y font escale en fonction des intempéries rendant Port-Maria inaccessible⁵⁴.

Le projet de l'État

L'État va à plusieurs reprises retarder voire refuser les projets de prolongement de la cale de Port-Maria, en connaissant trop bien les limites. En 1894, les élus de Landévennec, bien que conscients des faiblesses et des dangers du site, le souhaitent pourtant⁵⁵. Évidemment, l'État n'y donne aucune suite. Les travaux sont trop onéreux en regard du maigre bénéfice apporté aux usagers. Et, surtout, ils seront vains face aux dépôts réguliers de galets. Une nouvelle tentative en 1914, suspendue par la Grande

49. Arch. Abbaye de Landévennec, registres des dépenses et recettes de la propriété de Chalus.

50. *Ibid.*, journaux de recettes et de dépenses de Louis de Chalus, 1879-1899. En 1879, il emploie un passeur, Jean Runambot.

51. ÉON, Jean-Noël, « Les passeurs de Penforn », *Bulletin du syndicat d'initiative de Landévennec*, n° 9, janvier 1986, p. 6-8.

52. LARS, Roger, « Les villages disparus, Penforn », *Bulletin du syndicat d'initiative de Landévennec*, n° 7, janvier 1985, p. 13-15 ; Arch. dép. Finistère, 4 S 54. Autorisation Piquenot.

53. Ces bateaux appelés *Bag Minou* étaient des embarcations à deux mâts qui jaugeaient de 8 à 10 tonneaux et étaient grées de deux voiles au tiers et d'un foc (Le Minou, site de récolte du sable à la sortie du Goulet de Brest) ; Association Ar Faou, *L'activité oubliée du port du Faou. La construction des quais du Faou. Les marins-Leurs bateaux*, 2004, p. 53.

54. Pourtant en 1879, l'ingénieur Mengin considère Port-Maria comme un « port accessible aux embarcations à toute heure de marée » ! *Ports maritimes de la France, ports secondaires de la rade*, t. iv, *D'Ouessant au Pouliguen*, ministère des Travaux publics, p. 167.

55. Arch. mun. Landévennec, délibération, 4 mars 1894.

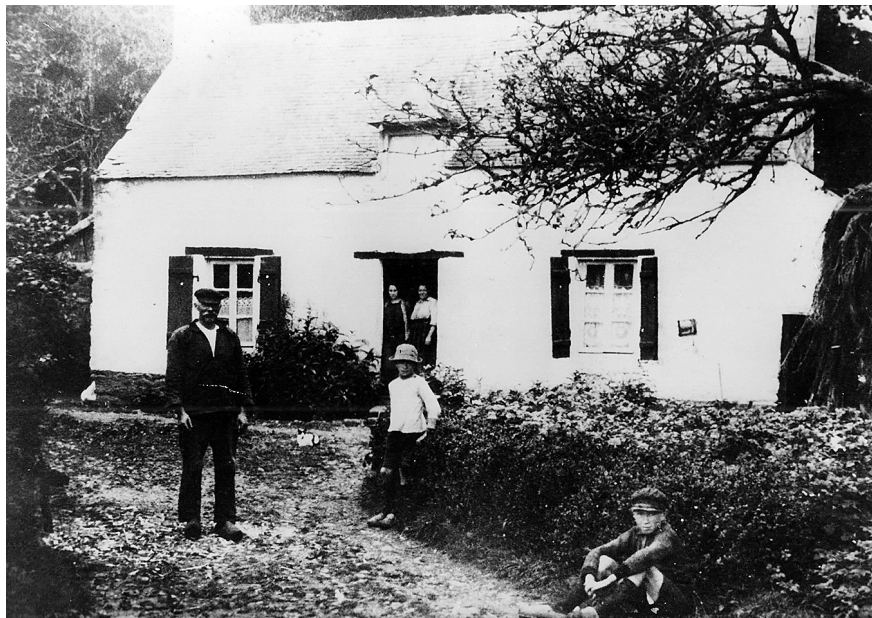


Figure 5 – Penform, la maison de Penform du passeur de la famille Kervella, photographie, première moitié du xx^e siècle (coll. part.)



Figure 6 – Penform, le passeur, début xx^e siècle (Association Le Doaré Archives, Châteaulin)

Guerre puis reprise en urgence en 1920, reste vaine⁵⁶. L'ouverture du pont de Térénez et la suspension des projets au bac de Térénez incitent, en 1939, la municipalité à prolonger la cale de Port-Maria⁵⁷.

Comme en 1920, les autorités préfectorales dissuadent la municipalité d'y relancer des travaux au profit de la pointe de Penform⁵⁸. La création d'un « véritable petit port susceptible d'apporter à Landévennec une prospérité maritime que l'envasement de Port-Maria lui a ravi » est désormais leur priorité⁵⁹. La chambre de commerce et d'industrie de Brest et la Compagnie des vapeurs brestois sont prêtes à participer au financement car elles croient au potentiel économique de ce site⁶⁰. Le propriétaire de l'abbaye, René de Chalus (1887-1968), fils de Louis, s'engage à céder les terrains nécessaires à la construction du chemin vers le bourg. Les élus de la commune approuvent le projet. Rien ne peut désormais s'opposer aux rêves d'édifier un port à Penform ! La guerre y met pourtant un terme. Un passeur va y exercer ses talents jusqu'en 1950, puis cales et maison vont peu à peu se dégrader. La reconstruction du pont de Térénez et l'amélioration du réseau routier dans les années 1930 vont faire le reste.

La cale de la nouvelle abbaye

La construction de la nouvelle abbaye va remettre en selle une des deux cales. Les déblais des excavations finissent de combler en totalité la crique qui séparait la cale du chemin de terre. Le creusement de la grève et la maçonnerie des blocs que recouvre une chaussée de ciment vont permettre aux sabliers et aux chalands d'apporter les matériaux de construction de la nouvelle abbaye. Reliant le chantier à l'embarcadère, le « petit chemin sans importance » est devenu après rechargement une importante voie de communication⁶¹ ». La route de Penform, citée dans les actes du XIX^e siècle, reprend vie. La voie qui relie l'ancien bac de la pointe au bourg est aussi rechargée, permettant ainsi aux habitants de se promener « à pied sec et même aux grandes marées ». La petite maison du passeur va aussi disparaître du paysage. Et c'est, face à la pointe de Penform en Rosnoën, entre le village de Térénez et le fameux site de Dour ar Croachieux, que la Marine nationale construit, après la Seconde Guerre mondiale, un quai et une cale, obérant définitivement les rêves d'un port sur les rives de Landévennec⁶².

56. Le bac de Térénez ne reçoit plus d'investissements pour accueillir les vapeurs car un projet de pont est lancé en 1909 : il ouvre en 1925, *ibid.*, délibération, 1^{er} août 1920. Le vapeur *Saint-Michel* ne fait plus étape à Landévennec pour des raisons économiques et de sécurité.

57. *Ibid.*, délibération, 23 juillet 1939.

58. Aucune source antérieure consultée n'avait soulevé ces deux constructions.

59. Arch. mun. Landévennec, dossier de la cale au passage de Penform, 3 0 1.

60. *Ibid.*

61. *Pax, Chronique de l'abbaye de Kerbénéat*, n° 17, janvier 1954.

62. Racheté en 2009 par la communauté de communes Aulne maritime, le site devient un port de plaisance.



Figure 7 – Penforn, sablier déchargeant du sable à la cale de Penforn pour la construction de la nouvelle abbaye, photographie (Archives de l'abbaye de Landévennec, années 1950)



Figure 8 – Penforn, le chêne en 1985, photographie (Archives de l'abbaye de Landévennec, © Jean-Yves Uguet)

La pointe de Penforn et son chemin d'accès le long de la rive de l'Aulne vont bénéficier d'aménagements paysagers : nettoyage du petit chemin en 1961, aménagement et amélioration entre 1972 et 1984, et devenir ainsi un lieu de promenade apprécié où un rare témoin de la vie de ce passage, un chêne multiséculaire, aux ramures baignant dans la mer, accueillait les visiteurs jusqu'à la tempête Ciaran de novembre 2023. Contée par Philippe Le Guillou, la traversée de l'Aulne pour se rendre à l'abbaye semble tellement réelle pour celui qui navigue dans l'anse. La magie des lieux est bien là⁶³.

Avec les cales d'Aristide Vincent de 1841 et de l'abbaye des années 1950, aujourd'hui toutes deux partiellement enfouies sous les goémons envahissants, les murs de soutènement du terre-plein de Louis de Chalus gagnés par les herbes et ce chêne abîmé, difficile de s'imaginer la vie intense qui animait la pointe de Penforn.

ÉRIC JORET

Conservateur du patrimoine, archiviste

63. LE GUILLOU, Philippe, *Le Passage de l'Aulne*, Paris, Gallimard, Folio, 1996, p. 230-232.