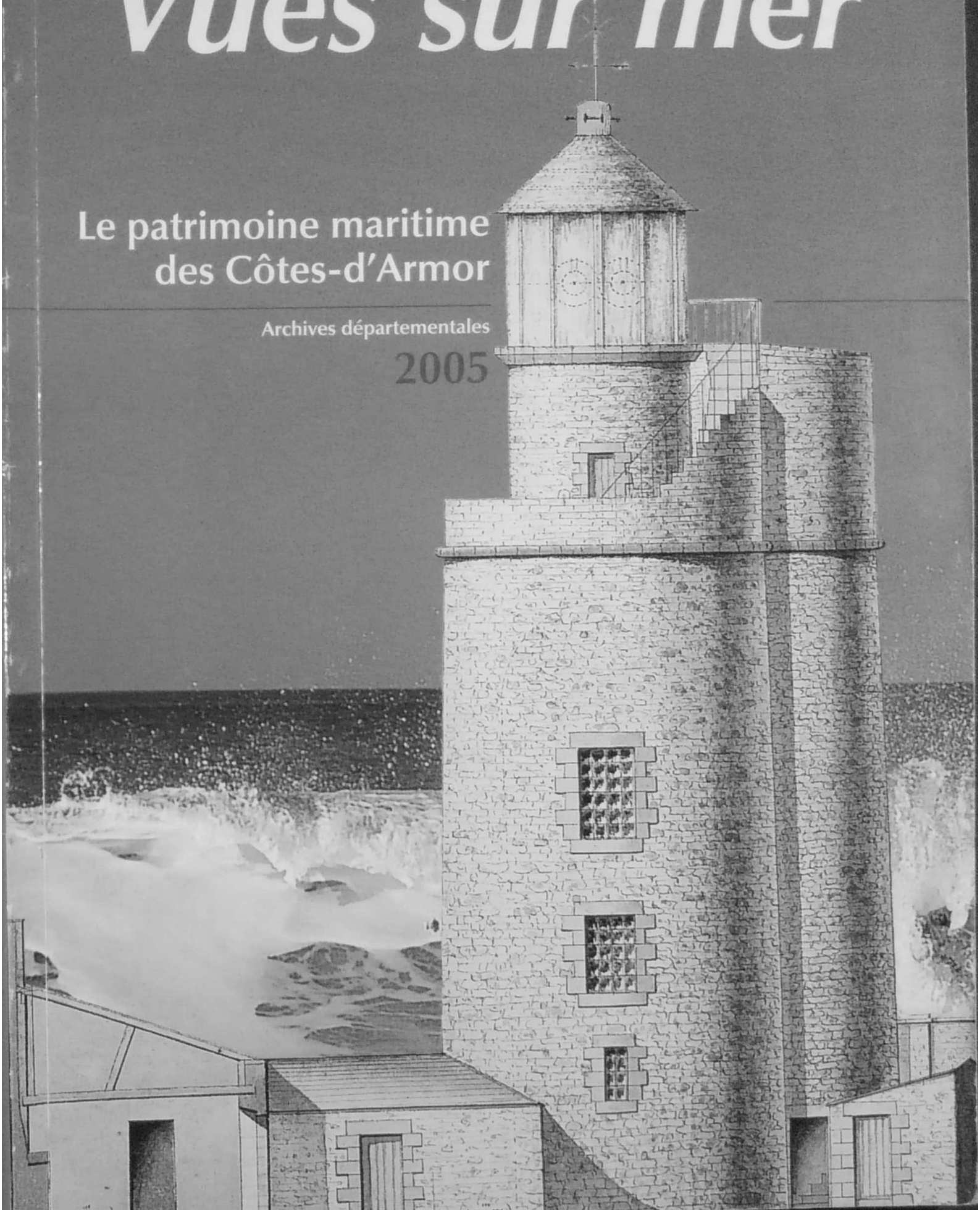


Vues sur mer

Le patrimoine maritime
des Côtes-d'Armor

Archives départementales

2005



« Vues sur Mer »

Le patrimoine maritime des Côtes-d'Armor

Catalogue de l'exposition

- Publication du service éducatif des Archives départementales des Côtes-d'Armor

Réalisation

- **Xavier Laubie**, conservateur du patrimoine aux Archives départementales des Côtes-d'Armor

Sous la direction de

- **Anne Lejeune**, directeur des Archives départementales des Côtes-d'Armor

Avec la collaboration du personnel des Archives départementales des Côtes-d'Armor

- **Dominique Aubry**, adjoint administratif principal
- **Bernard Carré**, bibliothécaire
- **Marie-Joëlle de Beckers**, agent technique qualifié, photographe
- **Catherine Dolghin**, assistant de conservation du patrimoine
- **Françoise Fourdilis**, agent technique principal, relieur-restaureur
- **Patrick Pichouron**, chargé de mission, inventaire du patrimoine des communes littorales du département des Côtes-d'Armor
- **Guy Prigent**, chargé de mission, inventaire du patrimoine des communes littorales du département des Côtes-d'Armor
- **Philippe Quéhec**, agent de maîtrise, photographe
- **Brigitte Salou**, chargé d'études documentaires

Avec la participation de

- **Emmanuel Laot**, professeur chargé du service éducatif et professeur d'histoire géographique au collège Racine (Saint-Brieuc)

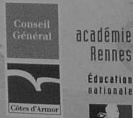
Avec le soutien actif de

- **Yvon Carluer**, responsable du fonds régional à la Bibliothèque des Côtes-d'Armor
- **Véronique Chesnet**, responsable de la Compagnie Caméléon
- **Yvon Connan**, responsable du Centre d'Etude et de Recherche en Histoire de l'Education (C.E.R.H.E.) à Saint-Brieuc
- **Yolaine Coutentin**, directeur des Archives municipales de Saint-Brieuc
- **Catherine Gallardon**, responsable du domaine de La Roche-Jagu
- **Gilles Godefroy**, directeur du Centre Départemental de Documentation Pédagogique à Saint-Brieuc
- **Dominique Grellard**, directeur de la Bibliothèque municipale de Saint-Brieuc
- **Roland Lambert**, chef du Centre des pensions de l'E.N.I.M.
- **Anne Pierre**, assistant qualifié de conservation du patrimoine à la Bibliothèque municipale de Saint-Brieuc
- **Jeanne-Yvonne Simon-Hamel**, conservateur du patrimoine au Musée d'art et d'histoire de Saint-Brieuc
- **Pierre-Yvon Trémel**, sénateur-maire de Cavan
- La subdivision des phares et balises de Lézardrieux

Exposition présentée

aux Archives départementales des Côtes-d'Armor, du 1^{er} avril au 30 novembre 2005

Les cotes des documents cités dans ce catalogue (sauf précisions contraires) sont celles des Archives départementales des Côtes-d'Armor.



page de couverture : phare du cap Fréhel, planches aquarellées du XIX^e siècle (cote : S supplément 561).

ISBN 2-86022-010-0

Sommaire

Avant-propos,

par Claudy Lebreton, Président du Conseil général des Côtes-d'Armor p. 2

Une exposition sur les Côtes-d'Armor et la mer,

par Xavier Laubie, Archives départementales des Côtes-d'Armor p. 3

Lectures sur mer,

par Yvon Carluer, Bibliothèque des Côtes-d'Armor p. 5

Le musée de l'Éducation et le patrimoine maritime,

par Gilles Godefroy, directeur du Centre Départemental de Documentation Pédagogique p. 7

L'inventaire du littoral : une opération scientifique, culturelle et pédagogique,

par Guy Prigent et Patrick Pichouron, chargés de mission p. 9

Le patrimoine maritime d'une commune littorale : l'enquête ethnologique,

par Guy Prigent, chargé de mission p. 11

Le patrimoine maritime au collège et au lycée,

par Emmanuel Laot, professeur-relais du service éducatif des Archives départementales des Côtes-d'Armor p. 13

Le château de La Roche-Jagu et la mer,

par Catherine Gallardon, responsable du domaine de La Roche-Jagu p. 15

Saint-Brieuc et ses fonds marins : des documents d'archives sur Saint-Brieuc,

par Yolaine Coutentin, directeur des Archives municipales de Saint-Brieuc p. 17

Les collections du musée d'art et d'histoire de Saint-Brieuc,

par Jeanne Yvonne Simon-Hamel, conservateur au Musée d'art et d'histoire de Saint-Brieuc p. 18

Regard sur les phares,

par Pierre-Yvon Trémel, sénateur et maire de Cavan p. 20

Un projet de spectacle « entre terre et mer »

par Véronique Chesnet, responsable de la compagnie Caméléon p. 21

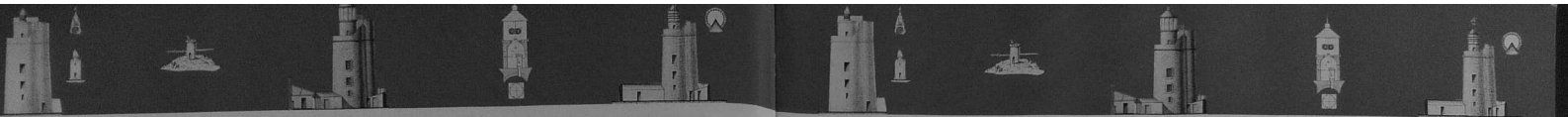
L'Établissement National des Invalides de la Marine de Paimpol,

par Roland Lambert, chef du Centre des pensions de l'E.N.I.M. p. 22

Partie 1 : Patrimoine maritime : le cadre général p. 25

Partie 2 : Les hommes et la mer p. 47

Partie 3 : Les activités maritimes p. 66



Avant-propos

Avec la présentation de l'exposition « Vues sur Mer » aux Archives départementales des Côtes-d'Armor et le développement de l'opération d'inventaire du patrimoine des communes littorales conduite par le Conseil général, en partenariat avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles, depuis 2002, c'est toute l'histoire des relations de notre département avec la mer qui est aujourd'hui mise en valeur.

L'histoire des Côtes-d'Armor a été et reste profondément marquée par ses 350 km de côtes. Au fil du temps, la mer se raconte avec ses traditions et ses croyances, ses dangers, ses départs de pêche vers Terre-Neuve, ses guerres et ses systèmes défensifs, son développement économique et sa réglementation, son tourisme et ses loisirs, son architecture et son environnement. Chaque nouvelle génération est appelée à composer avec l'espace littoral.

La notion de patrimoine maritime a toujours été présente dans notre département mais elle connaît depuis une quinzaine d'années un regain d'intérêt marqué. Dans ce cadre, le Conseil général a renforcé sa politique maritime (vote du programme « Les Côtes-d'Armor et la mer » en 1999) et ses actions de valorisation patrimoniale (expositions présentées au domaine départemental de La Roche-Jagu en 1992 avec « La mer et les jours » et en 2002 avec « Phares et balises »).

Les documents d'archives gardent la mémoire des activités et des hommes. Pour cette raison, les sources écrites du patrimoine maritime présentent un intérêt majeur pour notre territoire départemental largement ouvert sur la mer. Les conserver dans les meilleures conditions matérielles possibles et les porter à la connaissance du plus grand nombre, ce sont là deux impératifs qui relèvent des missions réglementaires des Archives départementales. En découvrant la soixantaine de documents originaux sélectionnés dans le cadre de l'exposition « Vues sur mer », on comprendra mieux comment se sont tissées les relations entre la mer et les populations qui ont vécu sur sa frange littorale, ont exploité ses richesses et en ont tiré leur nourriture et leur mode de vie.

A l'initiative des Archives départementales qui ont assuré la coordination de cette manifestation culturelle et pédagogique, avec le soutien de plusieurs institutions (Bibliothèque des Côtes-d'Armor, Domaine de La Roche-Jagu, Archives municipales de Saint-Brieuc, Bibliothèque et Musée de Saint-Brieuc, C.D.D.P.), l'exposition « Vues sur mer » est complétée par un volet régional (36 panneaux) consacré aux « Gens de mer » et auquel ont participé douze services d'archives en Bretagne.

A l'aide de cette première clé, le public peut ainsi avoir accès à une documentation abondante, variée et passionnante qui, on l'espère, lui apprendra à apprécier encore davantage notre patrimoine maritime.

Claudy Lebreton,
Président du Conseil Général des Côtes-d'Armor

Une exposition sur les Côtes-d'Armor et la mer

Le département des Côtes-d'Armor possède environ 350 kilomètres de côtes et une cinquantaine de communes littorales dotées d'un patrimoine riche et varié. Depuis une vingtaine d'années, les activités maritimes et littorales sont devenues un nouveau domaine d'intérêt, partagé par les publics les plus larges, pour leurs dimensions culturelles et patrimoniales et les enjeux économiques que représente leur exploitation touristique.

C'est pour répondre aux attentes d'un public de plus en plus curieux du « fait maritime » et soucieux de préserver en même temps son identité culturelle qu'un guide des sources d'archives sur le patrimoine maritime du département a été élaboré dès 1994 (sous une forme dactylographiée). La mise à jour et la publication de ce guide en 2005 accompagnent logiquement une exposition consacrée au patrimoine maritime.

L'exposition présentée cette année au public est intitulée « Vues sur Mer » et a pour objectif d'accompagner et d'illustrer la publication départementale du guide des sources d'archives sur le patrimoine maritime écrit. Elle souhaite offrir une vue générale en mettant en lumière un ensemble de documents inédits en matière de patrimoine écrit.

Le guide des sources d'archives et le catalogue de l'exposition « Vues sur Mer » constituent un corpus documentaire cohérent sur l'histoire du patrimoine maritime des Côtes-d'Armor.

Afin d'harmoniser ces deux publications, le contenu des informations a volontairement été organisé de façon identique. Cette cohérence d'ensemble facilite l'accès à l'information et le repérage des nombreux documents présentés dans une perspective pédagogique. Le guide des sources et le catalogue d'exposition suivent un plan de classement établi dès 1993 et structuré en trois volets thématiques.

L'exposition s'articule autour d'une cinquantaine de documents sélectionnés pour leur pertinence « maritime ». Ces documents sont présentés en tenant compte des trois grandes parties du plan de classement. Ils font systématiquement l'objet d'une notice explicative, plus ou moins développée, qui permet de situer le document dans son contexte et d'en dégager l'intérêt pédagogique et culturel.

Les trois thématiques retenues étant très interactives, la lecture globale des notices s'impose comme un ensemble homogène.

1) Patrimoine maritime : le cadre général

L'objectif de ce premier volet est de présenter le cadre réglementaire et législatif qui autorise la mise en route et l'organisation des activités liées à l'environnement maritime. Le réseau des structures institutionnelles et administratives, particulièrement riches dans ce domaine, est également souligné dans cette partie (Amirauté, Inscription maritime, Douanes, subdivision des Phares et Balises). La dernière partie propose une description des grandes infrastructures et équipements du département des Côtes-d'Armor.

2) Les hommes et la mer

Ce volet est consacré à la vie professionnelle et privée du marin. Y sont présentés des documents qui évoquent ses conditions de vie professionnelle, sa formation et l'enseignement qu'il reçoit, ses pratiques religieuses et sa vie au quotidien.

3) Les activités maritimes

La troisième partie décrit l'ensemble des activités liées au milieu maritime, depuis les constructions navales jusqu'aux activités touristiques et de loisirs, en passant par l'exploitation des ressources et celui du commerce et des voyages sans oublier les événements associés aux guerres maritimes et à la défense des côtes.

Les partenariats engagés avec plusieurs établissements ont permis de compléter l'exposition présentée dans le hall des Archives départementales des Côtes-d'Armor.

Plusieurs documents proviennent des Archives municipales de Saint-Brieuc. Ils retracent l'activité maritime de la ville de Saint-Brieuc.

La littérature maritime est également évoquée à travers la présence de quelques manuscrits prêtés par la Bibliothèque municipale de Saint-Brieuc.

Un ensemble d'ouvrages de référence en matière de patrimoine maritime est proposé par la Bibliothèque des Côtes-d'Armor.

Plusieurs manuels scolaires et ouvrages prêtés par le Centre d'Etude et de Recherche en Histoire de l'Éducation apportent un témoignage sur l'histoire de l'enseignement dispensé aux enfants scolarisés au début du XX^e siècle.

Enfin, des objets de la vie quotidienne du pêcheur ont été prêtés par le Musée de Saint-Brieuc : pièces pour la réparation des voiles (paumelle de voilier, corne et aiguille de voilier), pièces pour la pêche (faux pour la pêche à la morue et hameçon utilisé pour la pêche en Islande), pièces pour le découpage du poisson (couteau piqueur et couteau trancheur).

Xavier Laubie
Conservateur du patrimoine

Lectures sur mer

L'histoire des Côtes-d'Armor et son identité sont marquées par de nombreuses aventures maritimes. La beauté de nos côtes, la vie maritime, ont été et sont une source continue d'inspiration pour de nombreux artistes, peintre, poètes, photographes. Cette bibliographie sommaire n'a d'autre but que de vous inviter à consulter les nombreux ouvrages qui traitent de la mer, l'un des éléments les plus attractifs de notre région. Les cotes citées sont celles des ouvrages conservés par la Bibliothèque des Côtes-d'Armor.

Un croix dans le sable / Evelyne Brisou-Pellen. – Hachette, 2004.

Un roman jeune (à partir de 9 ans). L'action se passe au XVI^e siècle au pied du « Grand Rocher » à Plestin-les-Grèves.
Cote : RJ - BRI

Le Voyage de la Morue / texte Jeanne-Yvonne Simon-Hamel ; ill. Loïc Corouge, 1997.

Livret, accompagnant l'exposition présentée au musée de Saint-Brieuc en 1998, invitant les jeunes à s'imaginer mousse de douze, treize ans et partant loin de chez lui pour plus de six mois.
Cote : 371.38 – SIM – BZH

La Mer racontée aux enfants / photographie Philip Plisson ; texte Yvon Mauffret. – De la Martinière jeunesse, 2002.

Trente-trois photographies sur des thèmes variés, choisies pour leur beauté et pour l'intérêt qu'elles suscitent chez l'enfant.
Cote : 551.46 – PL – JD

L'instrument de Marine / Jean Randier. – Marcel-Didier. – MDV, 2001.

Histoire illustrée des outils de la navigation. Ouvrage de référence abondamment documenté et richement illustré.
Cote 623.89 – RAN

Le grand livre des Phares : les 13 plus beaux phares des côtes bretonnes / François Bertin ; ill. Pierre-André Cousin. – Ouest-France, 2001

Représentation fidèle de 13 phares mythiques ; livre qui réunira les amateurs d'art et les amoureux de la mer...
Cote : 627.9 – BER – BZH

Paimpol au temps d'Islande / Jean Kerlévéo ; - Chasse-Marée, 1998.

Ouvrage de référence sur l'activité de la pêche à la morue, l'impact de cette activité sur toute une région.
Cote 639.2 – Ker – BZH

La Mer et les jours : [XV^e siècle – 1940], Cinq siècles d'Arts et Cultures Maritimes en Côtes d'Armor. – Conseil Général des Côtes d'Armor, 1992.

Catalogue de l'exposition de 1992 à La Roche-Jagu. Evocation artistique et culturelle du patrimoine maritime des Côtes d'Armor.
Cote : 704.949 MER – BZH

Peintres de la Côte d'Émeraude / Léo Kerlo, René Le Bihan. – Le Chasse-Marée / Ar Men, 1998.

Cet ouvrage et le suivant nous présentent notre littoral à travers le regard des artistes, français ou étrangers, familiers des lieux ou visiteurs inspirés.
Cote : 750 – KER – BZH

Peintres des Côtes de Bretagne : de la baie de Saint-Brieuc à Brest / Léo Kerlo, Jacqueline Duroc. – Le Chasse-Marée / Ar Men, 2004.

Cote : 750 – KER – BZH

René-Yves Creston et la mer – Ville de Saint-Brieuc, 1997.

Catalogue de l'exposition de 1997 au musée de Saint-Brieuc. Un aperçu de l'intérêt de René-Yves Creston pour le thème de la mer.
Cote 758 – Ren – BZH



Pêcheurs : Scènes Maritimes en Bretagne Nord : photographie Paskal Martin. Totem, 1994.

Un livre de photographies noir & blanc. Un hommage à tous les pêcheurs qui voyagent avec les goélands, les mouettes et les cormorans.

Cote : 779.3 MAR - BZH

Bretagne Nord : les plus beaux mouillages vus du ciel / textes Dominique Le Brun ; photographie Camille Moirenc. - Larivière, 2003.

De superbes photos aériennes... Ce guide de croisière, indique aussi les plus belles balades à faire sur la côte, les visites incontournables, les grands rendez-vous qui font que la meilleure façon de découvrir la Bretagne reste d'y arriver par la mer !

Cote : 797.1 - LEB - BZH

Pêche à pied et usages de l'estran / Guy Prigent. - Apogée, 1999.

L'histoire et la pratique de la pêche à pied à travers les greves bretonnes. Une approche à la fois historique, scientifique artistique et littéraire...

Cote : 799.1 - PRI - BZH

Presqu'une île : sentiers douaniers en Bretagne / poèmes Yvon Le Men ; photographie. Georges Dussaud. Ouest-France, 2004.

Des photographies noir et blanc accompagnées de textes poétiques inédits d'Yvon Le Men pour découvrir les sentiers douaniers.

Cote : 841.092 - LEM - BZH

Les Côtes d'Armor / Yvon Busson ; photographie Hervé Hughes. - Ouest-France, 2002.

Avec ses rochers roulés en boule, ses caps sauvages, ses plages paisibles, ses ports de pêche animés et havres pour amateurs d'escalas en solitaire, les Côtes d'Armor n'ont pas volés leur nom.

Cote : 914.412 - BUS - BZH

La Mer et la Guerre dans les Côtes-du-Nord du Consulat à la Grande Guerre / Guy de Sallier Dupin, 2004.

A l'heure où le soleil se lève sur Austerlitz, les côtes bretonnes sont quelque peu plongées dans l'ombre. Les artilleurs de l'empereur attendent en vain l'ennemi séculaire qui, prudemment se tient à distance de la portée de leurs canons. La marine anglaise est omniprésente aux abords de nos côtes, même si elle ne tente pas de mettre pied à terre...

Cote : 944.12 - SAL - BZH

Saint-Cast, Le Guildo et Matignon / Christian Fauvel ; photographie. Jean Richard et Poirier. - Alain Sutton, 1999.

Des photographies commentées du début du siècle présentant la vie quotidienne, le développement du tourisme d'une des nombreuses communes du littoral costarmoricain.

Cote : 944.12 - FAU - BZH

Les Fouilles du Yaudet en Ploulec'h, Côtes d'Armor : le site : le Yaudet dans l'histoire et la légende / Barilly Cunliffe et Patrick Galliou. - Oxford : School of Archeology, 2004.

Le point sur les fouilles archéologiques du Yaudet avec une ouverture sur l'analyse du paysage, l'examen du bâti vernaculaire les riches traditions que véhicule le folklore ainsi que sur l'histoire sociale de périodes plus récentes.

Cote : 944.12 - COU - BZH

Radeurs d'océans / Anita Conti

Cote : 639.2 CON

L'océan : les bêtes et les hommes / Anita Conti

Cote : 551.46 CON

« Je ne suis qu'une créature solide à travers le vent », disait Anita Conti première femme océanographe française, que les marins surnommaient la « Dame de la mer ». Dans « Radeurs » d'océan, elle raconte la lutte féroce des hommes pour pêcher, tandis que dans « L'océan », elle relate un demi-siècle d'aventures et de recherche en mer.

Yvon Carlier

Bibliothécaire, responsable du fonds régional à la Bibliothèque des Côtes-d'Armor

Le musée de l'Education et le patrimoine maritime

Le musée de l'Education, situé à Saint-Brieuc dans les locaux du Centre Départemental de Documentation Pédagogique (C.D.D.P.) des Côtes-d'Armor, marque la volonté de l'institution scolaire de préserver sa propre mémoire. Dès 1978, Hubert Coatleven, directeur du C.D.D.P. des Côtes-du-Nord s'inquiète de la destruction aveugle, ici ou là, des anciens manuels et des matériels scolaires obsolètes. Il se lance alors dans des opérations de collectage auprès des écoles et des mairies récupérant ainsi manuels, cahiers, bulletins départementaux, affiches, journaux syndicaux et aussi du petit mobilier et les objets et outils utilisés par les enseignants.

Des subventions de la collectivité départementale et de l'Etat permettent l'aménagement du musée et l'acquisition de pièces remarquables auprès des bouquinistes, antiquaires, salles des ventes, difficiles à acquérir sous forme de don et qu'il a fallu acheter. Maintenant, un partenariat organisé avec le musée national de Rouen, l'Académie, le C.R.D.P. de Bretagne et le Conseil général des Côtes-d'Armor précise les engagements de chacun et permet d'organiser les collections, de les mettre à la disposition du public et de les valoriser par la réalisation d'expositions.

Le fonds est actuellement composé de 50 000 pièces dont la moitié seulement ont pu être cataloguées à ce jour. Principalement constitué de livres et de documents sur support papier (cahiers, périodiques, illustrations, tableaux d'élocution, affiches, manuscrits, correspondances...) il faut aussi y ajouter le matériel pédagogique et celui utilisé par les enfants (crayons, plumiers, buvards, travaux d'élèves) et par le maître (tableaux, films, disques, timbres, livres de bibliothèque ou de prix...), des jouets, des pièces de vêtement... Les manuels scolaires représentent la partie la plus importante, le plus ancien remontant au XVII^e siècle. On trouvera aussi les ouvrages sur les sciences de l'Education, sur la condition et le comportement des enfants, ceux qui concernent le métier d'enseignant notamment les écrits des grands pédagogues. On peut s'intéresser enfin dans le secteur administration de l'enseignement aux textes officiels, aux rapports et travaux parlementaires aux différentes correspondances ministérielles, parfois manuscrites, aux relations entre le système éducatif et les collectivités locales, au syndicalisme enseignant.

Une reconstitution d'une classe du début du XX^e siècle a été réalisée permettant de mesurer le chemin parcouru en un siècle en ce qui concerne la vie quotidienne de l'écolier.

Ce lieu est à découvrir, un accueil personnalisé est possible aux heures d'ouverture du C.D.D.P.

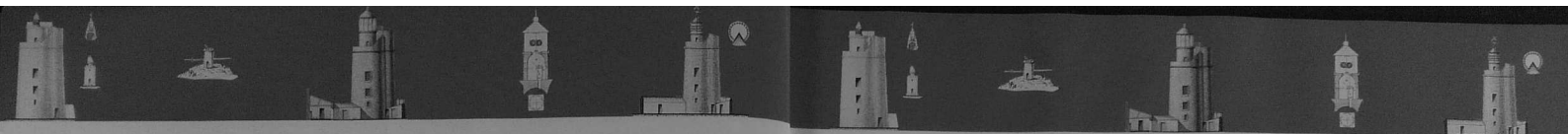
- Fonds accessible aux chercheurs, aux étudiants et aux curieux de l'histoire de l'Education.
- Expositions temporaires et animations.
- Accueil de classes : immersion dans une classe du début du XX^e siècle.

Le musée de l'Education et le patrimoine maritime.

Dans le cadre de cette exposition sur le patrimoine maritime, en recherchant dans les collections du musée à la demande des Archives départementales, la surprise des responsables a été totale devant l'abondance de pièces montrant l'attachement de l'institution scolaire, à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, à faire passer auprès des élèves des communes littorales une connaissance approfondie du milieu maritime, de la profession de marin et de ses techniques et outils et plus généralement de l'histoire et de la géographie locale.

Il est vrai qu'au tournant du XX^e siècle la pêche traverse une crise grave liée à la ressource halleutique, à l'industrialisation naissante et de la concurrence étrangère. Les pouvoirs publics sentent qu'une professionnalisation du métier de marin pêcheur s'impose lui permettant de sortir des zones de pêche côtière. Nous ne sommes pas dans une démarche de transmission d'un patrimoine mais dans un réel souci d'innovation des contenus d'enseignement et d'élevation des connaissances en prise directe avec les préoccupations socio-économiques de l'époque. Quand le flair du patron pêcheur côtier ne suffit plus à ramener des gains propres à le nourrir, lui et sa famille, mais aussi ses matelots, alors il faut songer à exploiter des zones plus lointaines, perdre les côtes de vue, avec des bateaux plus importants, peut-être abandonner la voile au profit de la vapeur. Cet éloignement expose davantage les marins aux risques déjà grands de leur métier et demande une instruction nautique supérieure à celle du passé pour prévenir les pertes de navires occasionnées par l'inexpérience du large et de la navigation.

L'école a été missionnée, à partir de l'arrêté ministériel de 1898 et des incitations fortes, tant de l'Inspection générale que des inspecteurs d'académie relayés par les inspecteurs de l'enseignement primaire, afin de transmettre des connaissances plus étendues sur les notions maritimes indispensables.



Un programme pour l'enseignement primaire moyen et supérieur (par analogie les classes actuelles de CM1, CM2, 6^{ème}, 5^{ème}) a été défini comprenant un véritable enseignement nautique. Ce programme aborde, sous la forme de « leçons de choses », des notions sur la profession de marin, sur l'hygiène, sur les pêches maritimes, grande et petite, le cabotage, le long-cours, sur la description des différentes sortes de navires, les ports, la terminologie maritime et même les termes maritimes usuels de la langue anglaise. A cette partie sur « les mots et les choses de la profession de marin » s'ajoutaient des notions maritimes pratiques en astronomie (équinoxes, marées, la lune et ses phases), en navigation (cartes et usage, profondeurs, sondes, balises, compas, déclinaison, variation, usage du sextant au cours supérieur). Un enseignement pratique local était aussi abordé par l'étude de la géographie des côtes françaises et anglaises, des lieux de pêche, des différentes espèces de poissons, des plantes. Des exercices pratiques de matelotage, de manœuvre, de confection de filets complétaient et rendaient plus concret cet enseignement. Enfin l'organisation de visites aux sémaphores, phares, ports, chantiers, voileries, corderies, forges étaient suggérées aux instituteurs, rendant ainsi cet enseignement totalement en concordance avec la vie quotidienne des populations littorales de l'époque. D'anciens officiers de marine étaient recherchés pour des « causeries » dans les écoles, intervenants extérieurs de l'époque.

Tout comme l'enseignement agricole et l'enseignement du dessin, réservés à d'autres populations scolaires plus rurales, l'enseignement maritime donnait lieu à des épreuves spécifiques au certificat de fin d'études primaires, sanctionnant les connaissances acquises.

Les instructions officielles de l'époque s'adaptant aux réalités socio-économiques locales, de nombreux ouvrages spécialisés, des outils d'enseignement (tableaux d'élocution...) voient le jour mais aussi des ouvrages sur la géographie départementale à la demande et avec les encouragements des ministres de la Marine et de l'Instruction Publique. En 1926 paraît *Les Côtes-du-Nord, nouvelle géographie départementale* écrit par F. Chaussis, inspecteur de l'enseignement primaire. Des incitations, des encouragements et même des récompenses étaient prévus pour les enseignants et en 1911 un arrêté du Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts demandait aux recteurs de lui signaler les instituteurs qui, « soit par leur leçons, soit par leurs recherches ou publications, auront le plus utilement contribué à l'enseignement de l'histoire et de la géographie locale » afin de les récompenser.

A la lecture des notes de services, arrêtés, instructions, mais aussi des manuels on est frappé par l'importance accordée, à cette époque, à l'étude du milieu maritime quand on le compare aux instructions officielles contemporaines. Il n'est maintenant abordé que de façon anecdotique, presque optionnelle donnant le sentiment d'une perte irrémédiable d'identité maritime. Cette connaissance intime d'un milieu local, en prise avec un sentiment de communauté de destin des populations n'existe plus. Vouloir maintenant aujourd'hui ce type d'enseignement serait illusoire et inutilement passéiste, il existe maintenant une réelle volonté de promouvoir l'enseignement des sciences et la culture scientifique et technique, et c'est par des actions portant sur l'étude du patrimoine, de l'environnement, par des classes de découverte, des séances de voile à l'école que l'on peut actuellement approcher ces connaissances. Il est intéressant de noter qu'il existe quelques analogies entre les difficultés rencontrées à l'époque par le système éducatif à faire passer cet enseignement nautique novateur et nos difficultés actuelles à imaginer un enseignement de la culture scientifique et technique propre à ne pas décourager les lycéens à s'engager dans les filières scientifiques. Depuis, l'irruption des loisirs, de la mode balnéaire ont changé l'approche. C'est aussi par le suivi d'événements médiatiques comme le « Vendée Globe » ou hélas par des tragédies comme les marées noires que le milieu maritime se rappelle à nous. C'est dommage car la mémoire collective de ce passé maritime disparaît peu à peu. Cette disparition s'explique par l'extrême dureté de la vie des marins à l'époque de la voile. Les anciens marins, au moment où le moteur est apparu, n'avaient sans doute pas très envie de s'appesantir et d'exalter leur vie quotidienne. Il est intéressant de constater que les actuels marins pêcheurs de nos ports costarmoricains sont rarement les petits-fils ou arrière petits fils des marins d'avant la guerre de 14 ou de l'entre-deux-guerres. Il en va de l'identité maritime comme de la langue bretonne, quand elle est perçue comme marquée par le passé et peu porteuse d'avenir professionnel, on ne la transmet pas aux générations suivantes.

Gilles Godefroy
Directeur du Centre Départemental
de Documentation Pédagogique des Côtes-d'Armor

L'inventaire du littoral : une opération scientifique, culturelle et pédagogique

C'est à l'initiative d'André Malraux que l'Etat a entrepris depuis 1964 l'établissement de l'Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. En Bretagne, conduits par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (Service régional de l'Inventaire), les travaux de recensement se poursuivent dans le cadre de collaboration avec les collectivités locales, et notamment avec les départements, et cela dans un contexte de méthodologie et de technologies nouvelles adaptées à la recherche scientifique et aux besoins des partenariats.

Le Conseil général des Côtes-d'Armor, dans le cadre du programme « Les Côtes-d'Armor et la Mer » voté en novembre 1999, a constaté la nécessité de réaliser un inventaire préliminaire du patrimoine des communes du littoral du département. A cette fin, il a exprimé le souhait de bénéficier des méthodologies scientifiques et des technologies adaptées, mises au point par l'Etat.

C'est pourquoi, en raison de leurs intérêts communs en faveur de ce patrimoine, l'Etat et le Département ont décidé de réaliser ensemble un inventaire du patrimoine des communes littorales des Côtes-d'Armor, afin de disposer d'un outil de connaissance permettant de développer la recherche et constituant un préalable à des travaux ultérieurs de sauvegarde, de protection, et de mise en valeur de ce patrimoine en liaison avec les services administratifs compétents.

Cet inventaire a pour finalité d'identifier et de localiser les éléments appartenant ou susceptibles d'appartenir au patrimoine architectural et mobilier et au patrimoine maritime des communes du littoral. La cinquantaine de communes concernée ont été retenues en raison de la présence d'une façade directement maritime.

L'opération est menée selon les normes scientifiques et techniques de l'Inventaire général des monuments et richesses artistiques de la France et de la mission du patrimoine ethnologique. La démarche se déroule en trois étapes :

- La préparation de l'enquête

C'est la première étape. Elle est consacrée à la recherche de documentation. Cette étape consiste à réunir dans un premier temps les informations qui permettent de cerner les caractéristiques majeures du territoire étudié, à repérer dans un deuxième temps les éléments susceptibles d'intégrer le champ patrimonial à l'aide de documents iconographiques et cartographiques.

- L'enquête de terrain

La méthode consiste ensuite à se rendre sur le terrain pour procéder à l'analyse des édifices et des objets et à décider ou non, selon l'état et les caractéristiques qu'ils présentent, de leur intégration dans le champ patrimonial de l'étude.

- La restitution des résultats

La dernière phase est une phase de mise en forme informatique des données. L'aboutissement de ces travaux donne lieu à un archivage des données matériellement gravées sur cédéroms (un dossier électronique par commune).

Face aux mutations accélérées des espaces littoraux, l'objectif est de réaliser, selon une programmation pluri-annuelle (2002-2010) l'inventaire de la cinquantaine de communes littorales des Côtes-d'Armor.

L'originalité et la rigueur de la démarche de l'Inventaire général sont caractérisées par la méthode de recensement. La collecte des données et leur exploitation permettent de mettre en évidence des œuvres (édifices ou objets) jugées remarquables par leur ancienneté, leur qualité architecturale, leur rareté ou, à l'inverse, leur caractère répétitif. Il s'agit aussi de prendre en compte le patrimoine spécifiquement maritime, tant dans sa dimension architecturale qu'ethnologique.

Chargés de conduire l'opération d'inventaire, nous recensons les traces matérielles de la ruralité et du littoral. Prioritairement, il s'agit de mettre en avant les éléments à forte valeur patrimoniale. Le travail très descriptif, permet également de cerner les caractéristiques du paysage architectural. L'opération d'inventaire cherche enfin à inscrire l'histoire des communautés dans un contexte plus général. Le travail ethnologique associé pour la première fois à une opération d'inventaire du patrimoine permet en même temps de définir les liens particuliers qui unissent les Costarmoricains à leur territoire.

Guy Prigent et Patrick Pichouron
Chargés de mission pour l'inventaire du patrimoine
des communes littorales des Côtes-d'Armor

Exemple de cédéroms gravés
(dossiers communaux)



Le patrimoine maritime d'une commune littorale : l'enquête ethnologique

L'enquête de terrain permet de sélectionner, du point de vue mobilier, certains objets symboliques de l'activité maritime et, du point de vue immobilier, les formes d'architecture littorale et portuaire spécifiques. Tout ce qui témoigne de l'héritage maritime d'une commune et du patrimoine ethnologique doit s'exprimer de façon homogène et cohérente, dans une approche intégrée et globale de ce patrimoine et de son territoire. C'est avec cette méthode que nous pourrions réaliser un véritable diagnostic patrimonial au niveau d'un territoire communal. Le patrimoine maritime de la commune constitue un héritage culturel à géométrie variable dans le temps.

Le patrimoine ethnologique

Le patrimoine ethnologique englobe autant les objets matériels, symboliques de l'activité humaine que l'ensemble des savoirs, savoir-faire et des représentations culturelles des communautés locales. C'est ce patrimoine que nous avons essayé de recueillir de façon orale, écrite et illustrée au niveau du patrimoine ethnologique. Traditions orales : lexique, glossaire des termes maritimes associés au bestiaire maritime, aux activités de pêche, (pêche à pied, pêche d'estran, pêche côtière et grande pêche) et de cabotage, toponymie maritime et littorale ; cartographie maritime : évolution de la cartographie maritime, des représentations topographiques et toponymiques du territoire côtier (carte des ingénieurs géographes du XVIII^e siècle à nos jours) ; usages littoraux passés et présents, savoir-faire, connaissances techniques ; représentation imagée de ce patrimoine.

Les questionnements sont les suivants : quels usages la commune a-t-elle de son patrimoine ? Comment se le représente-t-elle ? Comment le donne-t-elle à voir, à comprendre ? L'ethnologie du présent redéfinit le rapport au patrimoine. L'ethnologie permet d'évaluer une culture littorale, d'en donner les clés d'interprétation, d'en montrer les valeurs d'usage et les valeurs symboliques. Elle contribue ainsi à comprendre les mutations de la société littorale et ses enjeux.

Pour ne pas rester dans le domaine de l'évocation et de la transcription historique, nous avons sélectionné certains objets et documents symboliques d'une activité maritime, pour illustrer notre propos ethnologique et historique. Ainsi par exemple : un rouet fabriqué à partir des bois d'épave du « Hilda », un coffre de marin terre-neuve de Saint-Cast-le-Guildo, un couteau trancheur, une maquette de bateau de Dahouët, un livre de bord (goelette « Butterfly », dernière goelette islandaise disparue en mer en 1935, capitaine Fr. Le Blais).

Littoralité et maritimité : des concepts scientifiques et ethnologiques

C'est justement cette dépendance et cette relation utile des riverains aux richesses de la mer et de son exploitation, qui caractérisent les notions de « littoralité d'usages » et de « maritimité » et permettent de qualifier et d'évaluer les relations des littoraux avec la mer.

Les populations littorales sont considérées par le seul critère de situation, pour leur état de résident à proximité de la mer et de ses rivages. Cependant, la présence de la mer ne conditionne pas automatiquement son exploitation par ceux qui vivent sur la bande côtière.

L'indice I.N.S.E.E. de l'emploi maritime (à l'inverse de l'activité agricole) n'est pas suffisant pour caractériser le phénomène de littoralisation de Saint-Cast et sa perte de maritimité, au sens sociologique de ces deux termes. Les retraités de la marine sont bien plus importants en nombre que les actifs de ce secteur. Les « littoraux » forment des groupes sociaux singuliers, qu'ils soient strictement « gens de mer » vivant de la seule exploitation des ressources marines (marins-pêcheurs, marins du commerce), avec leurs lieux de résidence sur le littoral mais leur espace de vie et de travail en mer, ou « ripuaires » (de ripa, rive) qui travaillent et vivent sur le rivage (pêcheurs à pied, aquaculteurs, professions qui servent le navire, pilotes, charpentiers).

Le troisième groupe de population est formé de ceux qui vivent des activités tertiaires, comme le tourisme mais également les administrations et le monde des agriculteurs côtiers.

Plus difficiles à classer sont les pluri-actifs, qui combinent plusieurs activités d'opportunité, plusieurs métiers, comme agriculteurs-marins, que l'on retrouve ainsi dénommés au premier quart du XVIII^e siècle, dans l'enquête de Le Masson du Parc sur les côtes bretonnes en 1726 (paroisse et bourg de Saint-Cast : 17 pêcheurs, dont 4 pêcheurs laboureurs, 2 parquiers, 2 tisserands-pêcheurs).

Ces marins terre-neuvas, embarqués avant la guerre 1914-18 pendant des campagnes de dix mois et pour une durée de sept mois ensuite (de mars à octobre), pouvaient participer pendant l'hiver à des tâches rurales et agricoles ponctuelles et plus spécialisées (fabrication du cidre, des tonneaux, des fagots de bois). Ils n'en étaient pour autant des « paysans », mais se considéraient comme des marins et des gens de mer à part entière. Leurs épouses tenaient « leur clos de misère », avec quelques arpents de terres, à l'écart des cultivateurs.

La méthode ethnologique : l'inventaire du patrimoine des communes littorales

Chaque société a développé son génie propre dans la relation qu'elle entretient avec son environnement. Un système de connaissances, toujours poussé, toujours cohérent (mais rarement explicite), est lié à chacune de ces cultures. Ces savoirs ne sont généralement pas écrits et sont transmis oralement. Il en est de la sorte pour la culture littorale et maritime.

Ces témoignages sont recueillis dans le désordre un à un, à la manière d'un puzzle, dont on ne percevrait pas encore l'ordonnement général. À la façon d'un archéologue reconstituant, à partir d'hypothèses qu'il va tenter de vérifier, un vase dont il ne possède que quelques pièces, l'ethnologue tend à reconstituer la globalité d'une culture à partir de fragments qui, tout en procédant d'une même logique culturelle, sont, eux, souvent immatériels : techniques, proverbes, contes, gestes, usages.

Comme tout être vivant, une culture, et particulièrement la culture des littoraux, est en réajustement constant. Mais si on veut pouvoir en étudier les formes vivantes, on doit délimiter les phénomènes et en circonscrire les composantes. La méthode ethnologique de recensement de ces savoirs sensibles a besoin de temps pour tirer au clair un système de savoirs complexes, les traduire dans un langage commun, en même temps respectueux des acquis issus d'une culture spécifique et de ceux de la rationalité scientifique.

Ce sont des usages d'auto-régulation et de tradition concertée, de relations caractérisées et analysées (par force d'expérience et d'observations dans la durée, une forme d'ethno-écologie), qui produisent et façonnent une culture littorale, locale, à la fois rurale et littorale. Cette culture maritime associe l'homme et son environnement dans une complicité interactive, entre les différents acteurs du site et « l'esprit des lieux » (acteurs qui partagent une histoire commune, une culture littorale reconnue), dans une forme d'interdépendance, d'utilité réciproque entre consommateurs des ressources littorales et aménageurs du lieu.

Cette connaissance des savoirs traditionnels et des savoir-faire qui les accompagnent est un enjeu de citoyenneté. Une culture littorale se construit dans la durée de ses usages évalués, dans l'appropriation symbolique et économique de l'espace rural et littoral, par ses usagers permanents. La nature ne peut se passer de culture. Une nouvelle littoralité d'usages, une autre façon d'habiter et d'investir le littoral est peut-être en train de s'élaborer dans les nouveaux « pays maritimes » des Côtes-d'Armor.

Guy Prigent
Charge de mission pour l'inventaire du patrimoine
des communes littorales des Côtes-d'Armor

Le patrimoine maritime au collège et au lycée

« C'est par la mer qu'il convient de commencer toute géographie » (Michelet).

Le travail d'inventaire du patrimoine maritime est l'occasion pour les pédagogues de Bretagne d'intégrer une grande variété « d'objets et d'usages », une immense « matière brute », qui porte témoignage du passé maritime de la Bretagne. Ces sources de savoir sont archéologiques, architecturales, textuelles, iconographiques, sonores. Mais quel est l'intérêt de cet ensemble pour les enseignants ?

Ces documents sélectionnés sont d'abord des balises, des repères qui sont des outils d'apprentissage et de raisonnement qui permettent aux élèves d'accéder à des pratiques et à des acquisitions méthodologiques : lire un document, classer des informations par domaine ou idée, hiérarchiser des faits, les restituer de façon organisée et argumentée, sélectionner des informations, les mettre en relation, en faire la synthèse, acquérir puis enrichir des notions...

On est loin du simple prélèvement d'informations. Ce n'est plus « avoir histoire », comme disent les élèves, mais « faire de l'histoire ». Une lettre de marque, certificat corsaire, doit ainsi permettre d'embarquer pour une recherche dont l'intérêt historique rejoint le romanesque.

Ce patrimoine, ici maritime, est une « source d'interrogation critique » qui oblige nos élèves à raisonner, à s'interroger sur son élaboration, à comprendre une situation liée à la « littoralité », un contexte et à retrouver les finalités des documents. Plusieurs documents ou objets autorisent un travail plus en profondeur. Ainsi des documents de nature différente (textes, images, cartes...) ou présentant des points de vue divers sont l'occasion d'une confrontation des sources. L'élève est amené « à une approche nuancée et critique du savoir disciplinaire [...] une approche sensible de l'objectivité ». Ainsi peut-on espérer voir des élèves non plus entendre « le vrai » mais en faire la recherche. De la confrontation, née des faits retirés des documents, de leur analyse et de leur interprétation, naît « l'indispensable mise à distance » du travail historique.

Le travail sur ces documents originaux, présentés ici, est une panacée, une « véritable propédeutique » au travail de l'historien qui s'avère motivante et formatrice pour nos élèves. Du contact, de la rencontre puis de l'appropriation de tels documents originaux débouche une validation de la discipline historique qui trouve dans cette activité tout son sens et toute sa pertinence. Après « l'émerveillement » déclenchée chez les élèves, le sérieux et la prudence de la « manipulation scientifique » de documents originaux donnent à une séance sur documents un rôle primordial ne serait-ce qu'au regard d'une appropriation patrimoniale et civique.

Des documents patrimoniaux pour une dimension civique

L'éducation au patrimoine « est essentielle pour nos élèves puisqu'il s'agit pour eux de s'approprier soit leurs racines soit des éléments d'intégration. Il convient donc d'inventorier, de sélectionner et d'étudier des sites, des lieux, des œuvres, des documents et des témoignages constitutifs de l'identité culturelle de la région » (projet académique du Rectorat).

Avec l'accent mis sur le patrimoine maritime et en particulier sur ses documents patrimoniaux, le document d'archives relève de la définition suivante du patrimoine qui « se reconnaît au fait que sa perte constitue un sacrifice et que sa conservation suppose des sacrifices ». Ainsi les services éducatifs des archives sont en quelque sorte une réponse pour une appropriation d'un patrimoine de proximité. Ces documents, ainsi mis en lumière, avec leur appareillage scientifique, sont à la disposition des enseignants pour qu'ils puissent les intégrer au mieux dans leur pratique pédagogique au sein des programmes d'enseignement. De l'abbaye de Beauport aux armements pour la pêche sur les bancs de Terre-Neuve ou d'Islande, des activités côtières à la mise en œuvre de la protection du littoral, nos programmes trouvent là des points d'appuis.

Le château de La Roche-Jagu et la mer

Parler de la relation entre La Roche-Jagu et la mer revient à évoquer une étrange histoire d'amour entre un site forteresse et la route de toutes les invasions mais aussi de toutes les richesses. Dernier témoin d'un chapelet de sites défensifs bâtis entre Pontrieux et Bréhat, La Roche Jagu domine les rives du Trieux. A La Roche-Jagu, la rivière a déjà pris le goût du sel et accueilli en son sein le Leff à Frynaudour ; il prend alors les allures d'un grand fleuve jusqu'à Lézardrieux au-delà duquel il se jette dans la Manche. Nicole Chouteau, grande historienne du Trégor, a beaucoup écrit sur cette rivière « venu(e) du pays d'Avaugour, dont l'estuaire constellé de merveilles court entre Trégor et Goëlo, forme le trait d'union entre les deux pays. De ce rôle il a tiré son nom (« treu » ou « trez »)... le passage ».

Ces moines venus de la mer

Dans la foulée des grands mouvements de populations qui virent, entre le IV^e et le VI^e siècle, Bretons et Celtes de Grande-Bretagne rejoindre les terres d'Armorique, accompagnés de leurs princes et de leurs chefs religieux, des communautés religieuses vinrent s'implanter sur les côtes et archipels armoricains après avoir accompagné leurs compagnons d'exils et évangélisé les terres sur lesquels ils s'étaient installés. C'est ainsi que l'archipel de Bréhat, notamment, connaît les premiers monastères bretons qui résisteront aux invasions barbares et prendront un essor conséquent jusqu'au XV^e siècle - prieuré de l'île Modez, île Lavrec, couvent des Récollets sur l'île verte. Les seigneurs de La Roche-Jagu, présents sur plusieurs de ces îles, aidèrent les Récollets à s'établir sur l'île verte en 1434. Ce foyer spirituel, particulièrement dynamique, comptait notamment une bibliothèque de plus de 1 000 volumes aux portes de la puissante abbaye de Beauport.

La défense des terres contre l'envahisseur

La Roche-Jagu fut peut-être témoin de la bataille légendaire de 936 au cours de laquelle, sur l'autre rive, dans les landes de Plourivo, Alain Barbe Torte aurait vaincu les Normands et mit fin à un siècle d'invasions. Nous ne disposons d'aucune archive nous décrivant la construction d'alors. Tout au plus pouvons-nous supposer qu'une motte castrale en bois s'élevait près de l'endroit où lui succédera, cinq siècles plus tard l'édifice que nous connaissons aujourd'hui.

Le système défensif mis en place sur le Trieux sera opérationnel des invasions normandes jusqu'aux guerres de la Ligue. La protection du Trieux commence à Bréhat avec la forteresse de l'île Lavrec qui surveille l'est. Vauban fera construire un fort au nord de l'île afin de surveiller toute intrusion anglaise. Enfin une batterie de canons sera mise en place sur l'île Modez à la Révolution, fermant ainsi l'embouchure du Trieux. Chaque méandre de la rivière est ensuite surveillé par une place forte : Castel-Yar, Coëtmen, le château de Lézardrieux, Botloï, Frynaudour, La Roche-Jagu, Chateaulin-sur-Trieux communiquaient entre elles par des signaux de fumée, et ce jusqu'à l'époque de Vauban qui conseillait, nous rapporte Nicole Chouteau, « en cas de grande alarme, d'allumer une fumée durant une heure sur le clocher de Paimpol ». De toutes ces forteresses, seule La Roche-Jagu est encore debout : construite aux XI^e ou XII^e siècles, puis après les guerres de Succession ou après les guerres de la Ligue, elles tombèrent faute d'usage ou sur décision de leurs propriétaires, comme Frynaudour que Jean d'Acigné fit détruire « afin que les gens de guerre ne s'y vissent point loger ».

La Roche-Jagu subit néanmoins force assauts et dégradations : l'antique construction dont l'origine remonterait au dernier tiers de XI^e siècle sera détruite par les partisans d'Olivier de Clisson en 1394, tout comme les châteaux de Tonquédec et de La Roche-Derrien. Elle sera reconstruite en 1405 par Catherine de Troguindy par autorisation « ducale à charge que le duc y ait toujours entrée sans empêchement de ladite Catherine ». La construction que nous connaissons aujourd'hui est relativement fidèle à l'édifice conçu alors qui intègrait un fort caractère résidentiel. Le château conserve néanmoins d'imposantes défenses, particulièrement sur sa façade nord-est, qui surplombe le Trieux.

Une seigneurie dans l'histoire

Les possessions des seigneurs de La Roche-Jagu connurent d'importants développements entre le XIII^e et le XV^e siècle : on a déjà vu qu'en 1463, ils aidèrent la communauté des Récollets à s'installer sur l'île verte dans l'archipel de Bréhat où ces seigneurs possédaient plusieurs îles. Si l'on remonte au XIII^e siècle, période à partir de laquelle on peut avec certitude établir la succession des propriétaires et occupants de La Roche-Jagu,

Cet aspect patrimonial se retrouve aussi dans l'évocation auprès des élèves des missions des services d'archives comme des missions d'inventaire : le travail de collecte de cette mémoire commune, le traitement des données et des archives, leur conservation voire leur restauration et leur communication au public. Tous les enjeux modernes du patrimoine peuvent ainsi être évoqués et étudiés, pour que chaque élève « se sente progressivement acteur de cet héritage » (Yannick Lintz, conservateur du patrimoine et conseillère à la mission de l'éducation artistique et de l'action culturelle). Chaque document présenté n'a-t-il sa propre histoire, pour servir d'étude de cas de la chaîne archivistique et patrimoniale ? La diffusion programmée des cédéroms de l'inventaire du patrimoine des communes littorales auprès des instances de l'Éducation nationale va dans ce sens.

Cet accès aux ressources archivistiques et documentaires de proximité ainsi que leur appropriation culturelle procède donc d'une démarche d'éducation civique. Elle « prépare les futurs citoyens à devenir les usagers attentifs de services publics dont la finalité est de mieux les éclairer » (J. Desquesnes, IPR-IA d'histoire et géographie, Académie de Caen). D'autre part, il s'agit là de permettre aux élèves « d'exercer leurs droits démocratiques » par l'accès aux archives, à leur histoire (Alain Droguet, directeur du Värmlandsarkiv, Suède, ancien directeur des Archives départementales des Côtes-d'Armor).

La dimension locale et régionale ou le choix de la « bonne échelle »

Les documents permettent de retenir et de mettre en avant des éléments à toutes les échelles spatiales et historiques. Cependant la demande des enseignants est souvent de privilégier l'exemple local dans le cadre d'un point de programme national. Cela correspond à un effet de balancier : les éléments nationaux sont vus en classe et les éléments d'histoire locale sont évoqués dans le cadre de sorties pédagogiques.

C'est encore une affaire de choix et de démarches. Ainsi retenir et étudier des paysages littoraux bretons, des exemples du patrimoine architectural des communes littorales semble pertinent pour de nombreux points de programmes : l'évolution des équipements portuaires comme ceux du port du Légué, les aménagements touristiques des stations balnéaires, etc.

Pour alimenter ce choix, les Conseils généraux, les services éducatifs des archives, les C.D.D.P. et le Rectorat ont engagé depuis longtemps une politique éditoriale de diffusion et de mise à disposition de matériel pédagogique (catalogues et panneaux d'exposition, mallettes, publications de documents et pistes d'exploitation, sites Internet ...).

Travailler le questionnement

La réussite de ces études de documents tient en grande partie au questionnement qui doit dépasser un certain nombre de difficultés : les tensions entre les différents statuts donnés au document, ses multiples utilisations, les différences entre les acquis des élèves ou leur capacité critique... Pour cette raison, « il appartient aux professeurs de s'approprier ces documents, d'en faire l'usage le plus pertinent, de rester des concepteurs de pratiques et non des exécutants, de s'adapter à leurs publics et leurs habitudes » (Robert Pouliquen).

L'utilisation des documents du patrimoine maritime passe donc par « un travail jamais achevé sur le questionnement ». Ces documents, produits de notre histoire, le valent bien !

Emmanuel Laot
Professeur chargé du service éducatif des Archives départementales des Côtes-d'Armor
Professeur d'histoire-géographie au collège Racine à Saint-Brieuc

on trouve trace de terres à Guinebourg en Saint-Martin des Prés que Vilaine de Rohan, veuve de Richard de La Roche-Jagu, lègue en 1251 à l'abbaye de Bon-Repos. Par mariage et successions, les seigneurs de ce lieu se nommeront successivement Roche-Jagu, Troguindy, Du Parc, Péan, d'Acigné. La Roche-Jagu sera érigée en banrière en faveur de Jean Péan puis en baronnie en 1487, sous Pierre Péan qui meurt dans la bataille de Saint-Aubin-du-Cormier en 1488. On retrouve plusieurs seigneurs de La Roche-Jagu chambellans des ducs et capitaines généraux de l'évêché de Tréguier. Plusieurs barons seront fait chevaliers de l'ordre du roi. Louis d'Acigné, capitaine de l'arrière ban de Tréguier sera l'un des rares seigneurs bretons à se convertir au protestantisme au début des années 1560 ; il reviendra vite au catholicisme suite à la promulgation en 1585 de l'Edit de Nemours qui enjoignait aux réformés de se convertir dans un délai de six mois ou de s'exiler. Il fera une déclaration de catholicité devant notaire qui sera portée devant la Cour royale de Saint-Brieuc.

Par héritage, les Acigné transmettront La Roche-Jagu à Louis François Armand de Vignerot du Plessis, duc de Richelieu et maréchal de France, qui vendra le château et ses terres en 1773 à M. Le Prêtre de Châteaugiron avant que celui-ci ne le revende à son tour à Armand Mériadec Le Gonidec de Traissan en 1783, conseiller au Parlement de Bretagne, et dont le mariage de la fille unique fera entrer La Roche-Jagu dans les biens de la famille du Plessis d'Argentré puis dans celle des vicomtes d'Alès. Ces derniers cèderont La Roche-Jagu au Conseil général des Côtes-du-Nord en 1958.

La Roche-Jagu cessa d'être la résidence principale de ses différents propriétaires après la mort de Louis d'Acigné, raison pour laquelle le logis témoigne encore aujourd'hui de l'architecture intérieure des XV^e et XVI^e siècles.

Pêcheries et braconnage dans les eaux du Trieux

Le développement de l'économie rurale favorisera le développement de moulins et de pêcheries sur toutes les terres bordant les rivières bretonnes. « Par le jeu de privilèges féodaux que fut entre autre le droit de moule, c'est à proximité des châteaux, à un point plus ou moins rapproché selon la dentelure des côtes et l'endroit favorable, qu'étaient construits les moulins auxquels les vassaux étaient tenus de venir mouler leur grain ». Comme le précise à nouveau N. Chouteau, un moulin signale bien souvent la présence d'un château, au risque d'ailleurs de lui avoir bien souvent survécu. A la seigneurie de La Roche-Jagu sont ainsi associés deux moulins : le moulin de Bizien sur la commune de Ploëzal et celui de La Roche-Jagu à Pontrioux (plan au lavis de 1777, 108 J 42, Archives départementales des Côtes-d'Armor).

Aux moulins étaient généralement associées des pêcheries, où saumons et anguilles fournissaient aux seigneurs de nouveaux revenus. La présence des pêcheries est relevée dès le XV^e siècle : on retrouve ainsi un mandement de Jean V « maintenant son chambellan Henri du Parc, seigneur de La Roche Jagu, dans ses droits de pêche et de guet », puis une lettre de Louis XII du 12 juin 1505 « maintenant Guillaume d'Acigné et Françoise Péan dans la possession d'un moulin, biefs, pêcheries et écluses sur la rivière de Pontrioux ». De très nombreux moulins seront reconvertis en teillage de lin, activité prospère en Trégor, importante région productrice jusqu'au siècle dernier.

On lira avec intérêt les actes de procès menés par les seigneurs de La Roche-Jagu au XVIII^e siècle, le duc de Richelieu puis Mme de Traissan, aux côtés de leurs meuniers, contre les braconniers de Pontrioux qui venaient pêcher dans la rivière ou à proximité des pêcheries.

Le contrôle du trafic sur la rivière revenait essentiellement à la seigneurie de Quemper-Guézennec qui prélevait des droits sur les très nombreuses marchandises y transitant. En effet, avant-port de Guingamp, limite du cours navigable de la rivière, le Trieux voyait se croiser toutes sortes de marchandises : des terres, arrivaient céréales, bois de chauffage ou papier de Belle-Isle-en-Terre ; de la côte parvenaient à destination de Guingamp et des nombreuses foires servant à approvisionner les communes du secteur, « chanvre, lin, miel, beurre, huile, lard, savon, fer, acier, plomb, étoffe, barils de harengs, charbon, ardoises », etc.

La Roche-Jagu n'a donc pas tiré l'essentiel de ses richesses du trafic fluvial, tout au plus était-il prélevé un droit de quatre deniers sur les bateaux de marchandises venant s'échouer à la cale. L'essentiel des rentes était assuré par les revenus agricoles... Mais le Trieux fut néanmoins la cause première de son existence, le véhicule des richesses importées ou exportées sur ses terres et une source de subsistance pour ses paysans.

Catherine Gallardon
Responsable du domaine de La Roche-Jagu

Saint-Brieuc et ses fonds marins : des documents d'archives sur Saint-Brieuc

Le nom de Saint-Brieuc n'évoque pas pour vous la Course au large, les voyages en quête d'épaves ou les épopées morutières ? Pourtant, comme ses soeurs bretonnes Brest, Lorient ou Saint-Malo, Saint-Brieuc est une ville maritime. Et si le bruit des mouettes ou l'odeur du varech ne vous en persuadent pas, laissez-vous guider dans les fonds des Archives municipales. Tenue de plongée de rigueur.

C'est pourtant loin des plaisirs nautiques que nous entraîneront nos premiers témoignages sur la vie maritime de la ville tel ce procès de 1587 où est cité Jean Rouault « garde de la côte marine » (HH15). Les migrations bretonnes depuis les îles britanniques comme les incursions scandinaves nous ont prouvé que la Manche était une zone de passage plus qu'une barrière naturelle. Un port, c'est une ouverture vers l'inconnu et des attaques possibles. C'est donc aussi un lieu de vigilance. Si Saint-Brieuc ne fut pas un port militaire car protégé naturellement au fond de l'échancrure de sa baie, l'attention des riverains fut pourtant toujours en alerte.

D'autres ennemis que les farouches guerriers se transportaient par voie maritime : les vecteurs d'épidémies dont le port s'est protégé depuis le XVIII^e siècle par des visites sanitaires des navires (HH et 3 O). Ce qui n'empêcha pas le choléra morbus, venant d'Inde via la Russie en bateau, de frapper Saint-Brieuc en 1832. Indirectement, ces comptes rendus de visite sont précieux pour suivre les entrées et sorties des navires du port.

Si la mer présente des dangers c'est surtout parce qu'elle est un lieu privilégié de rencontres et d'activités humaines : la pêche à pied, la « petite pêche » (pêche côtière), la « grande pêche » (pêche à la morue) sont toutes les trois représentées. Cette dernière est attestée, outre par des règlements remontant au XVIII^e siècle, par le fonds privé de Joseph Conan, capitaine au long cours qui, au milieu du XIX^e siècle, menait ses navires vers Terre-Neuve et l'Islande (10 Z 5).

Pourtant, ce que nous disent nos fonds, et notamment les rapports statistiques (3 O), c'est que la plus grande activité du port ou en tout cas la plus rentable est le transport de marchandises, qui se développe en lien avec l'industrialisation de la ville au XIX^e siècle.


A partir du XVIII^e siècle des plans nous montrent les efforts des hommes pour adapter le port à ces activités. Dompter tout d'abord le cours capricieux du Gouët, construire un premier puis un second bassin à flot, enfin, préoccupation toujours à l'ordre du jour en ce début de XXI^e siècle : rétablir les profondeurs. Car le Légué est encore aujourd'hui un port d'échouage.

Des témoignages oraux recueillis en 2001 et 2002 dans le cadre des Bistrots de l'histoire (5 AV) abordent d'une manière vivante l'activité maritime de la ville au XX^e siècle : y sont décrites les activités économiques du port, les arrivées d'immigrants chassés par la faim ou les problèmes politiques, les fêtes (régates, courses hippiques sur les grèves), l'installation des premières villégiatures balnéaires, la pêche à pied.

Le XX^e siècle est aussi celui des prises de consciences écologiques. Exemple est à cet égard l'histoire de la grève des Courses, amphithéâtre naturel qui fut longtemps un lieu festif avant d'être entièrement comblé par les déchets industriels, directement jetés à la mer. Le fonds des Archives témoigne de cette déchéance ainsi que du travail effectué par les militants écologistes pour transformer ce lieu abandonné en réserve naturelle... et en symbole.

L'activité maritime de Saint-Brieuc, reflétée par sa documentation archivistique offre la particularité... d'avoir peu de particularités. S'essayant, toujours modestement, à toutes les activités, Saint-Brieuc n'est-elle pas, par là même, une ville maritime modèle ?

Yolaine Coutentin
Directeur des Archives municipales de Saint-Brieuc



Les collections maritimes du Musée d'art et d'histoire de Saint-Brieuc

Si le premier Musée de Saint-Brieuc a ouvert en 1882, il faut attendre l'arrivée, en 1961, de René-Yves Creston, ethnologue de renom, pour que, souhaitant réorienter la vocation du Musée, des collections ethnographiques commencent à être rassemblées. La collecte d'objets issus de la société traditionnelle s'est alors régulièrement poursuivie pour constituer aujourd'hui un fonds de 250 objets concernant le patrimoine maritime.

Les différents fonds

Dès 1961, René-Yves Creston a organisé une exposition rétrospective de l'œuvre de Mathurin Méheut. C'est à la suite de cette exposition qu'il a fait l'acquisition de 200 dessins réalisés par Maturin Méheut entre 1913 et 1943 sur les métiers menacés par l'industrialisation. Ils avaient servi à illustrer le livre de Florian Le Roy « Les Vieux Métiers Bretons » paru au début de l'année 1944.

Le Musée possède donc plus d'une cinquantaine de dessins au crayon, à la plume, au fusain rehaussés de couleurs concernant plusieurs thèmes liés à la mer : des scènes de chantiers de construction navale à Douarnenez, Concarneau, Camaret, des croquis de bateau, des scènes montrant des cordiers au travail, des scieurs de long, des voiliers, des goémoniers, des carriers à l'île Grande, un vannier fabricant des casiers à Loguivy...

Le fonds de peintures qui a commencé à être constitué dès l'origine du Musée par des envois de l'Etat, des dons, des achats, regroupe 270 peintures dont beaucoup sont significatives de la peinture bretonne au XIX^e siècle. Une trentaine concerne le thème de la mer : des scènes de retour de pêche, de la vie dans les ports (Boullé, Guillou, Saintin, Dabadie, Creston...), des paysages en bordure de mer (Seevagen, Sebillot, Lansyer...), des tempêtes, des naufrages (Ruelan, Hue), le travail du goémon (Clairin, Hervé-Mathé)... Ces œuvres sont régulièrement présentées, par roulement, dans les salles du rez-de-chaussée du Musée et dans les expositions temporaires.

Un fonds de 63 dessins rehaussés d'aquarelle de Louis-Marie Faudacq (Givet, 1840-Ploubazlanec, 1916) a été acquis dans les années 1990. Originaire de Paimpol, il a exercé sa profession de douanier dès 1868 à Lézardrieux puis à Treguier. Il a longuement parcouru la côte du Trégor et du Goëlo et nous offre un témoignage essentiel sur la vie maritime à la fin du XIX^e siècle : scènes de port, bateaux manoeuvrants, en cours de déchargement...

On trouve également dans les collections un fonds d'une quinzaine d'affiches ferroviaires réalisées par des peintres paysagistes (comme Pierre Comarmond, Louis Houpin...) qui offrent des perspectives séduisantes et colorées des rivages bretons, du Cap Fréhel à la baie de Lannion, au début du XX^e siècle.

Le fonds d'objets ethnographiques liés à la mer comporte un grand nombre d'instruments de navigation du XVIII^e et XIX^e siècle (différentes sortes de compas, de lochs, de cadrans solaires, un quartier de Davis, un octant, des sextants...). Le matériel pour la pêche est par contre peu représenté (différents hameçons, couteaux...). De nombreuses collections concernent d'autres thèmes : les outils de charpentier pour la construction des bateaux, les outils du voilier, des éléments du navire (figure de proue, tête de safran, barres à roue, poulies, ancrés...) l'équipement du scaphandrier et la pompe à bras servant à son alimentation en air, l'armement du corsaire (tromblon, pistolet, sabre, pique...), les objets du marin et ceux qu'il a fabriqués (coffres, sabots-bottes, tabatière sculptée, boîte de dominos, petit jeu de quilles, tableau de laine...), les outils du goémonier (fourche, faucille), du calfat, les troussees de chirurgien de marine et les coffres à drogues, les instruments pour la météorologie, pour la préparation des cartes marines, des maquettes de différents types de bateaux de pêche...

Nous avons dans notre fonds de photographies anciennes, quelques photos concernant le port du Légué, celles notamment prises par Lucien Bailly, photographe briochin.

Les galeries permanentes du Musée

Le Musée propose de découvrir les principaux caractères du département des Côtes-d'Armor depuis sa création jusqu'aux premières décennies du XX^e siècle. De nombreux thèmes étant évoqués (traditions de

la pêche, de la navigation, le défrichement des landes et l'évolution des paysages, l'industrie textile, l'habitat rural) le choix a été fait, dans un but pédagogique, de présenter plusieurs activités sous forme de maquettes. Elles permettent d'avoir une vision globale de l'activité, de comprendre son déroulement et d'observer les acteurs à leurs différents postes de travail. Plusieurs maquettes sont présentées dans la partie consacrée au domaine maritime : la maquette d'un chantier de construction navale et celles présentant la préparation du départ pour la grande pêche puis les techniques de pêche sur les bancs de Terre-Neuve et en Islande. Les maquettes présentent de nombreux avantages pour les élèves. La qualité du contexte recréé, la précision des nombreux détails attirent l'attention et donnent envie de découvrir et de comprendre des métiers souvent inconnus par eux. Tous les niveaux de lecture sont alors possibles et permettent à chacun de se construire rapidement une image de cette activité. Cela laisse alors du temps pour approfondir d'une nouvelle façon le thème étudié : l'observation de collections sorties des réserves complétées par celle de tableaux, dessins...

L'archéologie sous-marine au Musée

Depuis déjà plusieurs années le D.R.A.S.S.M. (Département des Recherches subaquatiques et sous-marines du Ministère de la Culture) qui, après avoir presque exclusivement travaillé sur le monde méditerranéen antique, a lancé des opérations de recherches vers le grand ouest. C'est pour cette raison que le Musée a été sollicité afin qu'il prenne en compte le patrimoine sous-marin et qu'il participe à sa mise en valeur. Des conventions de mise en dépôt des collections issues de sites sous-marins sont donc régulièrement passées entre le D.R.A.S.S.M. et la ville de Saint-Brieuc. A charge pour elle de réunir les financements permettant au Musée d'assurer le traitement, la conservation, l'étude et la présentation de ces collections.

Une première exposition a présenté, en 2001, l'enquête menée sur les collections provenant d'un navire revenant d'Afrique avec son chargement d'ivoire et ayant fait naufrage au large des îles de Saint-Quay-Portrieux. L'enquête sur les objets s'est poursuivie grâce aux recherches effectuées par Nolwenn Herry. Leur identification (céramique de Delft, perles de verre, canon finbanker d'origine hollandaise, brique de four provenant de Gouda...) a permis d'envisager que ce navire provenait des Pays-Bas et qu'il avait fait naufrage après 1710, date inscrite sur une arbalétrille. Mais l'absence de preuves matérielles, l'absence d'archives ne permettent pas de savoir le type de commerce pratiqué par ce navire et notamment s'il y a eu commerce négrier. Une deuxième exposition a permis de présenter ces résultats ainsi que de nouvelles collections provenant de deux navires échoués au large de l'île de Bréhat : l'un au XVI^e siècle transportait notamment des pétards de siège ainsi qu'un instrument de navigation très rare, un astrolabe de mer, l'autre a pu être daté de la fin du XVII^e ou du début du XVIII^e siècle grâce à la vaisselle retrouvée (poëlon tripode, assiette...).


L'exposition s'est enrichie d'un nouveau dépôt en 2004 : une superbe chaudière d'équipage en cuivre, parfaitement conservée, provenant d'un navire naufragé en baie de Lannion. L'enquête a permis de découvrir qu'une chaudière similaire avait été retrouvée dans un navire anglais naufragé au large de la Floride en 1700.

Ces épaves rappellent l'importance du commerce maritime pratiqué sur nos côtes. Elles sont des témoignages irremplaçables sur l'histoire économique, technique et sociale. Elles fournissent des jalons indispensables pour écrire les pages d'histoire maritime dont notre région a été le théâtre et qui sont actuellement mal connues. Elles offrent un grand intérêt pour les élèves qui comparent ces recherches à de véritables enquêtes policières. Cela leur permet de mieux comprendre comment certains faits de l'histoire peuvent s'écrire.

Le Musée va accueillir du mois de novembre 2005 au mois de mars 2006 une grande exposition internationale entièrement dédiée à l'archéologie sous-marine au Ponant et intitulée : « La mer pour mémoire : Archéologie sous-marine des espaces atlantiques ».

Cette exposition regroupe trois régions, la Bretagne, la Basse-Normandie et les Pays-de-la-Loire. Présentée de 2005 à 2008 dans huit lieux d'accueil, elle sera inaugurée au Port-Musée de Douarnenez puis commencera sa circulation par le Musée de Saint-Brieuc. Plus de 450 objets issus d'un corpus de plus de 25 épaves (comprenant, bien sûr, celles retrouvées au large de notre département), seront présentés dans des reconstitutions scénographiques qui permettront de découvrir la vie à bord des navires du XV^e au XIX^e siècle, telle que l'archéologie permet de l'appréhender. Les navires et leurs naufrages seront replacés dans leurs dimensions historiques, humaines et sociales. Un catalogue pourvu de 300 pages couleur accompagnera cette exposition.

Jeanne-Yvonne Simon-Hamel
Conservateur du Musée d'art et d'histoire de Saint-Brieuc



Côtes-d'Armor : mer et terre

Les Côtes-d'Armor, entre vert et bleu, entre terre et mer, sont terres d'élevages et de culture, mais aussi terres de marins et de pêcheurs... terres d'implantation d'établissements ; de poulaillers et porcheries mais aussi terres de présence de sentinelles de la mer : les phares.

Sur trois-cent-cinquante kilomètres de côtes, se déroule un magnifique relief qui se caractérise par une diversité étonnante : îles, îlots, récifs, falaises, roches abruptes, déchiquetées, méandres, estuaires...

Ce vaste territoire marin et terrien présente des dangers qui ont provoqué l'intervention des hommes et de leurs institutions. : au fil des siècles, ils ont placé des vigies, gages de sécurité et bornes sur les chemins maritimes.

Les Côtes-d'Armor sont ainsi éclairées par sept phares, trente-huit bouées lumineuses, cent-quarante cinq tourelles ou amers, deux-cent-soixante balises-espars, et une station de radio navigation.

Pourtant, de même qu'au niveau national, les noms d'Auguste Fresnel, inventeur des appareils lenticulaires et de Léonce Reynaud, célèbre directeur du prestigieux service des Phares et Balises au XIX^e siècle, sont quasiment inconnus, trop peu de Costarmoricains sont en mesure de situer nos sentinelles marines (Triagoz, Sept-Iles, Héaux, Rosédo, Les Roches Douvres, Le Grand Léjon, Fréhel) et d'appréhender la réelle dimension de cette part importante de notre patrimoine commun.

Nous ne tournons toujours pas suffisamment nos regards vers la mer.

L'inventaire national des phares réalisé en 2002, les enquêtes, rapports, recherches, publications de quelques trop rares passionnés, montrent clairement que nous sommes à la croisée des chemins.

En ce début du XXI^e siècle, en dépit des mutations technologiques provoquant une approche nouvelle des signaux lumineux par les navigateurs, il nous faut redécouvrir nos phares.

Le « nous » embrasse très large.

Il est temps pour l'Etat de montrer qu'il a bien conscience des effets dangereux d'un abandon de l'entretien des phares en mer ou isolés.

L'heure est aussi venue pour lui de prendre l'initiative d'actions coordonnées pour la valorisation de ce patrimoine de grande valeur, de cet héritage.

Régions et départements maritimes – et singulièrement la Bretagne – qui possède plus du tiers des phares français, doivent s'engager, en relation avec l'Etat et les communes, dans la mise en œuvre de programmes qui peuvent prendre des formes diverses : visites organisées, sites d'interprétation, lieux d'expositions, lieux de rencontres entre patrimoine et culture, lieux de travail partenarial sur la préservation du paysage, de la flore et de la faune....

Il est aussi urgent de sortir de la quasi-inexistence d'un investissement du mouvement associatif autour des phares.

Cette mobilisation générale serait assurée de rencontrer l'assentiment de l'opinion littorale et des visiteurs de nos côtes qui aiment beaucoup les phares.

Au moment où cesse, année après année, l'activité de ceux qui les ont habités, les phares ne doivent surtout pas devenir des lieux sans histoire et sans vie.

Côtes-d'Armor : mer et terre. Au fond, il s'agit de se montrer capables de relever, « au service des phares », la légitime ambition avancée par Vincent Guigueno : « Construits pour signaler la terre aux marins, les phares possèdent désormais une autre vertu : annoncer la mer au terriens ».

Pierre-Yvon Trémel
Sénateur des Côtes-d'Armor
Maire de Cavan

Un projet de spectacle « Entre terre et mer »

Le phare occupe une place particulière dans l'imaginaire collectif. Dans la plupart des esprits, cet édifice fascine, se rapproche d'une représentation quasi mythique de la destinée humaine. Vie, mort, solitude, s'y côtoient : les géants de pierre narguent les éléments, atténuent les périls, sauvegardent nos âmes, matérialisent l'ultime protection de l'homme face à la nature !

Ces sentiments dépassent souvent la réalité. Les phares sont aussi différents que leurs fonctions l'exigent. Loin des évocations sensationnelles de l'aventure en mer, j'ai préféré pour un temps me transformer en arpenteur(e) de terres, musardant le long d'estuaire, m'enfonçant à l'intérieur des côtes pour découvrir ces maisons-phares modestes, sur la façade desquelles s'inscrivent en large lettres des noms aux titres allusifs le Colombier, Port la Chaîne, Porz-Don...

Le logement est succinct, une pièce est consacrée à abriter une lanterne : une lumière qui relie la terre à la mer.

Sa fonction de proximité est essentielle : signaler une passe, une route entre deux îles pour rentrer à bon port. Une modestie nécessaire qui tranche avec l'image fantastique des phares de haute mer.

Cette singularité devient le point d'ancrage de mon projet d'une création artistique.

« Entre la terre et la mer », création à livre ouvert en musique dans une maison phare.

Le regard porté sur ces lieux, sur l'environnement qui les sous-tend, impose une forme de création en adéquation avec les paramètres du temps, de l'espace, de l'humain qui l'habite, de l'imaginaire qu'il attise.

Maison-phare les deux termes voisinent simplement en toute intimité

Maison où l'on vit le phare

Phare un espace relié au lointain dont la fonction est de guider, de rapprocher.

Préserver la fiabilité d'un lien qui relie la terre à la mer, entretenir cette permanence, guider en toute confiance, repérer les signes qui acheminent vers la terre, autant de thèmes évoqués au gré de lectures singulières, conduit par une musique originale, éclairé par une mise en lumière en lien avec les imaginaires traversés.

J'attache une part importante à la place que prend le livre dans cette création. Objet individuel par excellence, il s'adresse à tous et peut être revisité dans un temps ultérieur.

A chaque spectateur de retrouver les traces qui le transportent vers des terres inconnues, sur des rivages inédits grâce une relecture individuelle intime...

L'équipage est prêt, reste à trouver le bon alignement pour concrétiser cette aventure !

Sophie Chénet
Directrice artistique du projet
Musicienne-Comédienne
Compagnie Caméléon

L'Etablissement National des Invalides de la Marine de Paimpol

L'Etablissement national des invalides de la marine (E.N.I.M.) est le régime de sécurité sociale commun à tous les navigants professionnels du commerce, de la pêche et de la plaisance.

Ce régime spécial couvre toutes les branches, sauf la famille gérée par la caisse maritime d'allocations familiales rattachée au régime général. Il offre une protection pour :

- les risques maladie, maternité, invalidité, décès et accident du travail, assurés par la caisse générale de prévoyance (décret du 17 juin 1938 modifié),
- le risque vieillesse, assuré par la caisse de retraites des marins (code des pensions de retraite des marins).

L'E.N.I.M. développe également une action sociale avec le versement d'aides individuelles et des subventions à des établissements d'accueil pour les personnes âgées ou handicapées. Il participe aussi à des actions de prévention sous forme de soutien à des associations.

Son histoire

Les marins français bénéficient d'un régime de sécurité sociale qui peut être considéré comme l'ancêtre de tous les régimes. Sa création remonte en effet à Louis XIV, en 1670, quand une ordonnance royale institue un secours viager de deux écus par mois aux anciens militaires, y compris les marins. A partir de cette date, les gens de mer sont progressivement dotés d'un statut social particulier, conservé lors de la généralisation en 1945 de la sécurité sociale. L'Etablissement, dans sa forme actuelle, date du décret du 30 septembre 1953 - modifié pour la dernière fois en 1999 - fixant son organisation administrative et financière.

Son Conseil supérieur, placé auprès du ministre chargé de la marine marchande

Il exerce une mission de surveillance et de protection, conseille le ministre pour toute question concernant l'organisation et le fonctionnement de l'Etablissement. Les projets de textes législatifs et réglementaires relatifs au régime, le budget et les comptes annuels lui sont présentés pour avis.

Ses assurés

Les marins embarqués sur les navires de commerce, de pêche et de plaisance, les marins qui sont autorisés à valider des services à terre, et leurs ayants droit, les élèves qui suivent un enseignement maritime (écoles nationales de la marine marchande, lycées professionnels maritimes), les marins pensionnés et leurs ayants droit.

Son Conseil supérieur de santé

Il examine les dossiers médicaux relatifs notamment à l'attribution de pensions d'invalidité, de retraite anticipée, de taux d'invalidité maladie... Ces dossiers ont été, au préalable, soumis pour avis aux commissions spéciales de visite qui se tiennent sur le littoral.

Sa structure

L'E.N.I.M. présente la particularité d'être, à la fois, une direction d'administration centrale du ministère chargé de la marine marchande et un établissement public administratif :

- en tant que direction d'administration centrale, l'E.N.I.M. élabore la doctrine, propose aux Pouvoirs publics les évolutions législatives et réglementaires nécessaires à la sécurité sociale des gens de mer,
- en tant qu'établissement public administratif, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, il gère le régime de sécurité sociale des marins.

Son organisation

Ses services centraux et l'agence comptable sont situés à Paris. Il dispose de trois centres de liquidation des prestations maladie (C.L.P.) à Saint-Malo, Lorient, Bordeaux, d'un centre national de liquidation des rôles d'équipage (C.N.L.R.E.) à Saint-Malo, d'un Centre des Pensions (C.D.P.) et d'un centre national des archives (C.N.A.) à Paimpol.

Attributions du centre national des archives de l'E.N.I.M.

L'organisation de liquidation des pensions des marins a été profondément modifiée à compter de l'année 1993. Précédemment le travail de liquidation des pensions était fait dans les quartiers des affaires maritimes sur le littoral, avec un contrôle et une validation des dossiers exercés par les services parisiens de l'E.N.I.M. En 1993, la gestion des pensions de l'E.N.I.M. a été délocalisée à Paimpol, avec la prise en charge de la liquidation des dossiers. Cette prise en charge, qui suppose que le centre de Paimpol soit à même de reconstituer la carrière des marins, a entraîné le déménagement des archives, relatives à ces carrières, détenues par les quartiers des affaires maritimes (aujourd'hui dénommés « services des affaires maritimes »).

Il a donc été créé, en annexe du centre des pensions de Paimpol, un centre national des archives. A ce jour, la quasi-totalité des archives a été rapatriée à Paimpol. Seuls n'ont pas encore été rapatriés les dossiers de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Tahiti.

Les documents conservés aujourd'hui par le centre national des archives de l'E.N.I.M. sont les suivants :

1. Les G.B.N. (gros bouquin noir) (1900 - 1958)

Supports fixes collectifs retraçant la carrière de plusieurs marins jusqu'en 1958. Ces documents avaient le grave inconvénient de ne pouvoir suivre chaque marin en cas de changement de quartier d'immatriculation.

2. La fiche acker (1951 - 1975)

Support mobile, individuel, transférable, retraçant la carrière du marin. Elle est néanmoins un document intermédiaire, donc n'est pas une preuve que le service a bien été effectué et que les cotisations ont bien été versées. A partir de 1972 les services des marins cessent d'être enregistrés sur ces fiches, et sont portés sur une base informatique.

3. Le rôle d'équipage (1939 - 1989)

Il est l'acte authentique de constitution de l'armement administratif d'un bâtiment et l'état certifié de toutes les personnes qui se trouvent à bord. Pour les périodes avant 1939, les rôles sont conservés soit par les services historiques de la marine, soit par les services des archives départementales des départements concernés.

4. Les déclarations de salaires :

- D.S.L.R. (Déclaration de Salaire Liée au Rôle) (1980 - 1989)
- D.A.U.S. (Déclaration Annuelle Unique de Salaire) (1938 - 1989)
- D.A.S.A. (Déclaration Annuelle des Services Annexés) (1980 - 1989)

Avec l'arrivée en 1990 des D.M.I.S.T. (Déclaration Mensuelle Informatisée de Services et Taxes) et D.T.S. (Déclaration Trimestrielle Simplifiée) le rôle d'équipage sous sa forme traditionnelle de collection d'avis de mouvement disparaît. De même, les instruments déclaratifs D.A.U.S., D.S.L.R. et D.A.S.A. disparaissent eux aussi.

• Le C.S. (Certificat de Services) depuis 1990

Les C.S. sont réservés :

- soit à des périodes qui ne peuvent être validées qu'à posteriori,
- soit à des redressements ou rétablissements de périodes intervenant postérieurement à l'arrêt du document de liquidation sur lequel elles auraient du normalement figurer.

La conservation de ces documents par le centre national des archives est justifiée uniquement par l'utilisation qui en est faite pour la liquidation des pensions des marins. Les documents concernés, lorsqu'ils ne présentent plus d'intérêt pour cet usage, ont vocation à être remis aux services historiques de la marine (S.H.M.) ou aux services des archives départementales.

Le centre national des archives est toutefois très fréquemment consulté pour des recherches qui peuvent concerner des archives qu'il détient encore. Les demandes individuelles de recherches à caractère généalogique sont traitées en fonction des disponibilités des agents du centre. Le centre accueille aussi parfois des spécialistes, professionnels de la recherche ou amateurs éclairés, dans le cadre de la réalisation d'ouvrages ou de projets. Ces personnes peuvent être habilitées à effectuer elles-mêmes les recherches, dans certaines conditions (intérêt du projet, compétences et références des chercheurs, disponibilité du centre pour l'accueil et le contrôle).

Roland LAMBERT
Chef du Centre de pensions de l'E.N.I.M.

« Vues sur Mer » catalogue de l'exposition

- 1 : Patrimoine maritime : le cadre général
- 2 : Les hommes et la mer
- 3 : Les activités maritimes

Patrimoine maritime : le cadre général

LEGISLATION

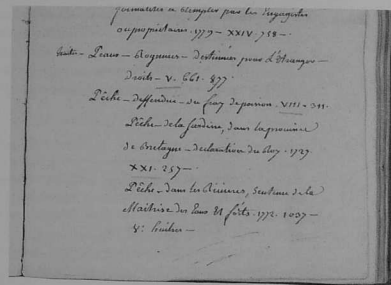
Textes officiels et réglementation

Registre du Parlement de Bretagne, 1785 (B 23).

Ce registre est particulier. Il s'agit en réalité d'une table générale des matières contenues dans les vingt-deux premiers volumes d'Édits et Déclarations du Roi, Arrêts du Conseil d'Etat, du Parlement de Paris et du Parlement de Bretagne, lettres patentes du Roi, Règlements de la Cour sur le fait de la Justice, Police, Traités et autres matières, Saint Briec, 1785. Les sujets retenus font l'objet d'un acte officiel et réglementaire. Ils sont classés par ordre alphabétique avec un renvoi précis au volume correspondant (indication en chiffre romain) et à sa page à l'intérieur même du volume (indication de la pagination en chiffre arabe).

Parmi les sujets traités, plusieurs concernent l'environnement maritime du territoire des Côtes-d'Armor, sous l'Ancien Régime. À titre d'exemples :

- Arrêt du Conseil d'Etat autorisant l'exportation des blés pour l'étranger par les ports de Binic et de Pontrieux (B 8).
- Ordonnance du Roi du 24 février 1759 pour réunir au Département de la Guerre tous les détails concernant les milices garde-côtes, le service, l'établissement et l'entretien des batteries servant à la défense des côtes (B 10).
- Arrêt du Parlement de Bretagne du 19 août 1755 portant règlement pour la pêche des huîtres à la côte de Tréguier (B 9).
- Déclaration sur la permission accordée aux habitants des côtes de cueillir le varech (B 18).



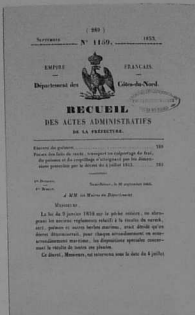
Recueil des Actes Administratifs, 1800-1940 (sous-série 3 K).

Les actes administratifs font l'objet de décisions administratives validées par le Préfet du département des Côtes-du-Nord. Elles sont publiées dans le « Recueil des Actes Administratifs » (R.A.A.).

Plusieurs de ces décisions concernent l'environnement maritime comme : la pêche du goémon et du varech (3 K 107-108), les marins blessés (3 K 61), les ports (3 K 72-75, 3 K 95-96), l'inscription maritime (3 K 69).

La lecture de ces nombreux actes permet de prendre connaissance de tout le contexte réglementaire relatif au milieu maritime entre 1800 et 1940.

Pour aller plus loin : répertoire numérique du Recueil des Actes Administratifs de la sous-série 3 K, avec index détaillé (1818-1940), consultable aux Archives départementales des Côtes-d'Armor.

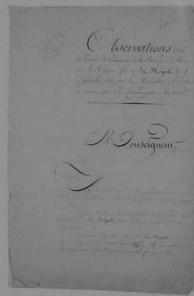


« Observation de la Chambre de Commerce de la Baie de Saint-Brieuc sur le rapport fait à Sa Majesté le 8 septembre 1819 par le ministre de l'Intérieur et communiqué à la Chambre par Son Excellence au sujet de la pêche de la morue » (9 M 16).

Toute la réglementation relative à la pêche hauturière, côtière et d'estran au XIX^e siècle et durant la première moitié du XX^e siècle, se trouve rassemblée dans la sous-série 9 M (9 M 16 et 17).

Cette sous-série 9 M (industrie et artisanat) apporte des informations particulièrement riches sur le thème de la pêche en général.

Les observations formulées en 1819 par la Chambre de Commerce de la Baie de Saint-Brieuc tentent de relancer l'activité de la pêche de la morue qui a été considérablement ralentie du fait des nombreuses guerres maritimes menées sous le Premier Empire.

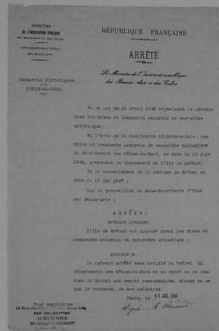


Vignette d'une lettre de marque (40 Fi).

Les vignettes officielles du ministère de la Marine réalisées par un graveur reconnu (voir à ce sujet la publication *Vignettes révolutionnaires images politiques*, recueil de documents pour l'enseignement, 1989, Services éducatifs des Archives départementales et des Archives de la Marine en Bretagne) sont une parfaite illustration du monde maritime. En témoigne le frontispice d'une lettre de marque.

Au premier plan, un quai encombré des attributs de la navigation et de la marine de guerre. La figure de la Liberté ou de la République est placée debout, coiffée du bonnet phrygien devant le drapeau tricolore.

Le vaisseau « La liberté des mers » occupe l'espace au centre de la vignette, les voiles déployées, le drapeau au vent, il appareille vers le large où le guidera l'étoile située tout en haut.



Protection du littoral

Arrêté ministériel de classement, parmi les sites et monuments naturels de caractère artistique, de l'île de Bréhat, 13 juillet 1907 (4 T 59).

La loi du 21 avril 1906 instaure la protection des sites qui méritent un classement.

Ce document est le premier arrêté qui entre dans le cadre de l'application de la loi qui organise la protection des sites et monuments naturels de caractère artistique.

En dépit des efforts du député Nicolas Armez (1754-1825), le littoral de Saint-Quay à Trégastel ne fut pas entièrement classé.

« Protégez le littoral » (la Bretagne insérée dans un casque d'armure médiévale sur lequel pointe une fleur bleue), Savignac, [vers 1995], couleur (11 Fi 58).

Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres est un établissement public créé par la loi n° 75-602 du 10 juillet 1975. Il mène une politique foncière visant à la protection définitive des espaces naturels et des paysages sur les rivages maritimes et lacustres.

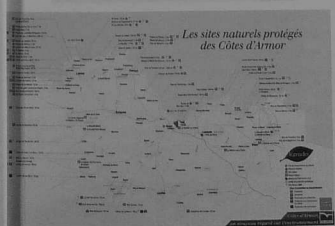
Dans le département des Côtes-d'Armor, le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres assure la protection de sept sites : la baie de Lancieux, les falaises du Goëlo, Beaufort, l'estuaire du Trieux, le Sillon de Talbert, la côte de granit rose et la baie de Lannion.

Pour en savoir plus : consulter le site <http://www.conservatoire-du-littoral.fr>.



Protégez le Littoral

CONSERVATOIRE DE L'ESPACE LITTORAL
Port du Légal - 12, Quai Armez - B.P. 93 - 22211 ST-BRIEUC CEDEX
Tél. 96.31.04.32 - Télécopieur 96.31.03.45



Carte « Les sites naturels protégés des Côtes-d'Armor », Conseil général des Côtes-d'Armor, Direction des Interventions culturelles, sportives et des espaces naturels, 2002.

Cette carte présente la démarche du Conseil général en faveur de la protection des espaces naturels patrimoniaux mais aussi le souci de les rendre accessibles à tous les publics et d'en faire des lieux de sensibilisation à l'environnement. Ce « nouveau regard sur l'environnement » concerne cinquante sites naturels acquis ou conventionnés et six maisons-nature départementales.

A signaler : un cédérom pédagogique intitulé « Côtes-d'Armor : à la découverte des Espaces naturels » a été réalisé par le Service Randonnée et Espaces Naturels de la Direction de l'Agriculture et de l'Environnement du Conseil général en 2004.

ORGANISMES INSTITUTIONNELS

Amirauté

Registre des audiences de l'Amirauté de Saint-Brieuc, registre manuscrit, 62 pages, 1642-1648 (B 1248).

L'Amirauté est avant 1789, la juridiction exercée au nom de l'amiral. En 1631, Louis XIII nomme le cardinal de Richelieu gouverneur de Bretagne. Il est déjà surintendant de la Marine et grand amiral de France. Il constitue aussitôt sept sièges d'amirauté : Saint-Malo, Saint-Brieuc, Lannion, Brest, Quimper, Vannes et Nantes.

Cette juridiction traite de toutes les affaires relatives à la marine et au commerce : la construction et l'équipement des navires, le commerce et la pêche maritime, les sauvetages, les prises, la police de navigation, les ports et rades, la piraterie, le pillage et la désertion.

Le fonds l'Amirauté de Saint-Brieuc conservé aux Archives départementales ne contient que vingt articles mais il est riche d'informations. On y découvre des registres d'audience tel celui présenté ici, des dossiers de procédures civiles et criminelles, des passeports, des rapports de capitaines, des journaux de navigation, des "déclarations de negres", etc.

Pour aller plus loin : fonds de l'Amirauté de Saint-Brieuc aux Archives départementales des Côtes-d'Armor (B 3741-3761).

Inscription maritime

Registre des inscriptions maritimes de Dinan, livret matricule de Louis-Charles Le Tonturier inscrit le 8 février 1864 (92 S).

La source privilégiée pour rechercher des informations sur un marin ou un passager est constituée par les archives de l'inscription maritime.

L'administration de l'inscription maritime mise en place dès la fin du XVII^e siècle est destinée à recenser tous ceux qui se livrent soit à la navigation, soit à la pêche, tant en mer que sur les côtes ou sur les rivières jusqu'à

l'endroit où la marée remonte. La France maritime fait ainsi l'objet de plusieurs divisions territoriales successives, la division de base étant le quartier maritime.

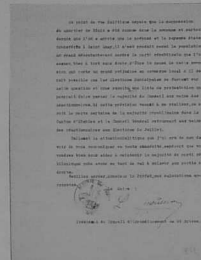
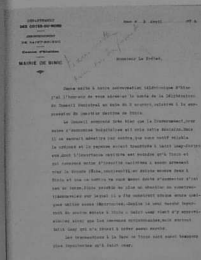
Dans chaque quartier, le commissaire de l'inscription maritime a pour mission de tenir les registres des gens et des bâtiments de mer.

Le registre matricule des gens de mer constitue le document de base. Outre le signalement et l'état civil de chaque marin, on y trouve des renseignements sur sa carrière au commerce ou à la pêche et sur ses services à l'Etat. Ces registres se présentent par tranches chronologiques. En fonction de l'année de naissance de l'individu, il faut déterminer la période pendant laquelle il a pu exercer ses activités.

Un marin est inscrit dans le quartier où il est domicilié. En exploitant les tables alphabétiques situées à la fin des registres, on repère le numéro matricule de la personne recherchée.

Le fonds provenant du quartier des affaires maritimes de Dinan, jusqu'à présent conservé aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, a été déposé aux Archives départementales des Côtes-d'Armor le 11 janvier 2005. Ce fonds représente un ensemble de 74 registres et couvre la période allant de 1826 à 1897.

On y trouve la mention de Louis-Charles Le Tonturier né à Lancieux le 17 janvier 1844, décédé en mer le 28 septembre 1865 à bord du trois mats « Petit Arthur ».



Délibération du Conseil municipal de Binic du 3 avril 1925 concernant la suppression du Quartier maritime de Binic (8 M).

Le Quartier de Binic existe depuis le 15 février 1882. Il est supprimé par décret du 30 mars 1925. La délibération du 2 avril 1925 s'élève contre cette mesure qui s'effectue dans le cadre d'un vaste programme de suppression de quartiers maritimes (comme celui de Dinan) adopté par le gouvernement pour raison d'économies budgétaires. Il est loin le temps du XVII^e siècle où Binic comptait une flottille de 12 à 15 bateaux armés pour la pêche à Terre-Neuve !

Conservatoire du littoral

L'abbaye de Beaupt, dessin de l'érudit Henri Frotier de La Messelière, 1922 (60 J 228).

En Bretagne, plus de 5 000 hectares sur près de 80 sites se trouvent concernés à ce jour par l'action du Conservatoire. L'abbaye prémontrée de Beaupt en constitue l'un des fleurons. Celle-ci a été acquise par le Conservatoire du littoral en 1993. Fondée vers 1202, l'abbaye porte le nom de « Bellus Portus » (Beaupt). Son nom dit bien son exceptionnelle dimension littorale. Le port fut ainsi une étape pour les pèlerins allant à Saint-Jacques-de-Compostelle et un centre de commerce et d'économie maritime.



Douanes

L'administration des Douanes.

Création de l'Assemblée Constituante (lois des 1^{er} mai et 22 août 1791), l'administration des Douanes modernes est issue de la « nationalisation » de la célèbre « Ferme Générale » de l'Ancien Régime. A son installation en 1791-1792, la nouvelle régie est organisée au niveau départemental en service sédentaire (les bureaux) et en service actif (les brigades). Au XIX^e siècle, les agents des bureaux (le personnel administratif en quelque sorte) sont, en principe, chargés de la perception des taxes et les agents des brigades (portant l'uniforme, armés et vivant en caserne) se voient confier la garde des frontières et la surveillance de tous les lieux de dédouanement. A l'effectif actif des brigades, il convient de rajouter les patrons et matelots des pataches (petites embarcations des douanes).

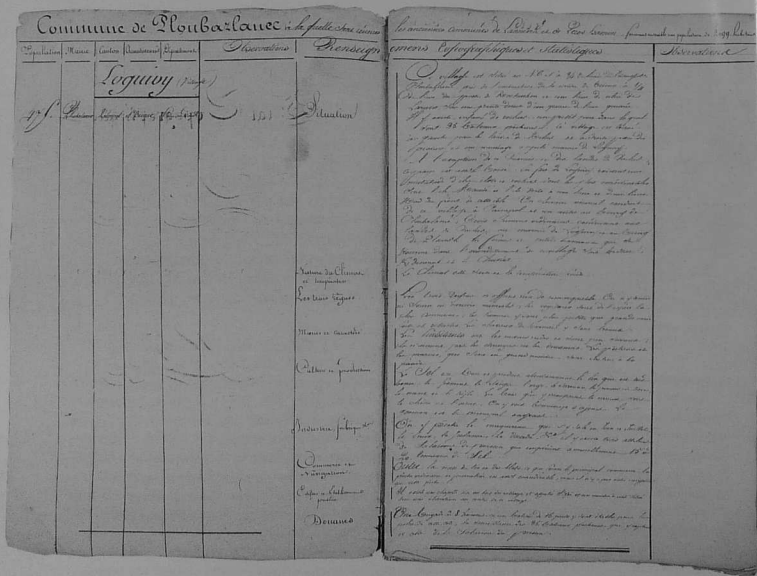
Pour favoriser la surveillance des côtes, le contrôle de la circulation des marchandises et la répression des fraudes et de la contrebande (du sel, notamment après le rétablissement de l'impôt en 1806), des brigades sont implantées dans les bourgs et villages sur tout le littoral.

Etat topographique et statistique du Contrôle de Paimpol, 1825 (5 P 323).

Ce cahier de 45 pages nous donne des renseignements descriptifs sur quelques communes, villages ou hameaux situés en bordure du littoral : Loguivy, Lannévez et Perros-Hamon (anciennes communes rattachées à Ploubazlanec), Ploubazlanec, Lanvignec (commune rattachée à Paimpol), Paimpol, Plounez, Plourivo, Kéridy, Beauport, Plouézec, Pléhédél et Plouha.

Les renseignements sont répartis en plusieurs rubriques : situation générale de la commune (ou du village), climat et température, informations sur le règne animal, végétal et minéral, indications sur les mœurs et le caractère, les cultures et les productions, les industries et les fabriques, le commerce et la navigation, les édifices publics et enfin sur les douanes.

A Loguivy par exemple, « on y pêche le maquereau qui s'y sale en juin et juillet, le lieu, la julienne, la dorade et il existe trois ateliers de salaison... »

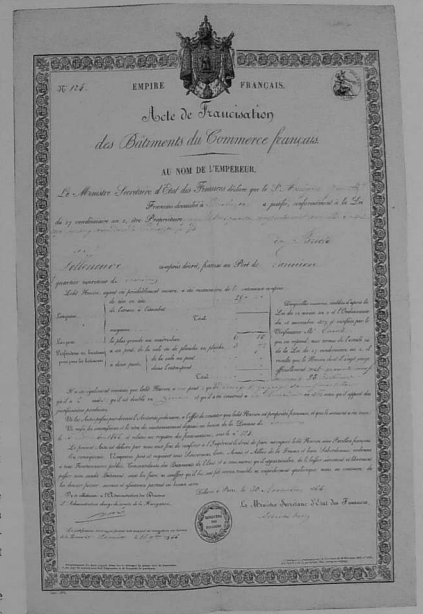


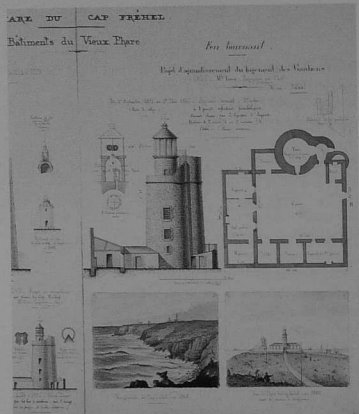
Acte de francisation du brick « Villeneuve », 1866, document parchemin, fonds de l'administration des douanes, bureau de Lannion (5 P 123).

Cette pièce correspond à une formalité douanière qui constate la nationalité du navire et lui confère le droit de naviguer sous pavillon français. Elle vaut titre de propriété et doit figurer dans les papiers de bord (« aucun navire ne peut prendre la mer sans être pourvu de son acte de francisation et de son congé », loi du 27 vendémiaire an II) au même titre que les rôles d'équipage, les procès-verbaux de visite et les congés, les registres ou livres de bord.

Les renseignements fournis par ce type de document concernent à la fois le ou les propriétaires (noms, prénoms et domiciles) et le navire lui-même (port d'attache et quartier maritime auquel il ressort, description précise du navire avec son tonnage ou jaugeage, la mâture, la date et le lieu de construction). C'est en quelque sorte « l'état civil » du bateau.

Ce document est extrait d'une chemise que l'administration des Douanes nomme un dossier de navire, dossier que les Archives départementales conservent, pour le XIX^e siècle du moins, dans la sous-série réglementaire 5 P. Constitué essentiellement de formalités douanières réglementant la navigation marchande et que les professionnels de la mer auraient pu qualifier à l'époque de « tracasseries », ce dossier nous apparaît aujourd'hui fort utile pour les historiens et les généalogistes. Grâce aux pièces qu'il contient, ce dossier permet, en principe, de reconstituer l'histoire du navire, ses campagnes et avatars en mer. En effet il débute souvent par le certificat du constructeur et il est le plus souvent clos par le certificat de « dépècement », c'est-à-dire de destruction du navire, pièce administrative nécessaire pour mettre un terme aux formalités douanières. Outre ces deux documents, figurent dans ce dossier des actes tels que les congés, les certificats de jaugeage, les extraits de « la matricule » du navire, les éventuels contrats de vente, les inventaires des principaux objets de gréement et du mobilier, les documents relatifs à l'assurance du bâtiment, les copies des rapports de mer ainsi que toute autre pièce officielle relatant par exemple la perte du navire en mer. Pour l'anecdote, on apprend hélas que ce fut le cas du brick « Villeneuve », entré en collision avec une goélette anglaise lors d'une tempête au large de Mogador (aujourd'hui Essaouira au Maroc). Le capitaine Yves-Marie Briquier, dans son rapport visé par le consulat de Mogador, ne déplorait fort heureusement aucune perte humaine.





Phares et balises

Phare du cap Fréhel, planches aquarellées du XIX^e siècle (S supplément 561).

Au cours du XVIII^e siècle, l'idée d'un éclairage généralisé, rationnel et permanent des côtes françaises, gagne du terrain. L'établissement de feux nécessaires aux principaux atterrages des côtes de France est décidé à cette époque : Ouessant, Batz, les Sept-Iles, Bréhat, le cap Fréhel, Granville, les îles Chausey et le cap de La Hague.

Le secrétaire d'Etat à la Marine, Choiseul, charge le chevalier de Grenier, géographe, d'une mission de reconnaissance des côtes septentrionales de la Bretagne, de Cancale à l'Aber-Wrac'h (dans le Finistère). L'état des lieux dressé par Grenier et ses esquisses de cartes et plans indiquent clairement les propositions de balisage à établir de Cancale à la baie de Morlaix. Les estuaires du Trégor-Goëlo et l'archipel de Bréhat sont dotés tout particulièrement d'un balisage à la fois diurne et nocturne.

La loi du 15 septembre 1792 confie la « surveillance des phares, amers, bouées et balises » au ministère de la Marine. Le décret du 7 mars 1806 marque véritablement la naissance du service public des Phares et Balises, désormais rattaché au ministère de l'Intérieur (Ponts et Chaussées).

La conception française du service public de la signalisation maritime est née. Le premier responsable en est Augustin Fresnel (1788-1827), alors secrétaire de la Commission des Phares, inventeur du système lentillaire qui l'a rendu célèbre.

En 1998, un versement de toute première importance a été effectué aux Archives départementales des Côtes-d'Armor par la subdivision des Phares et Balises de Lézardrieux. Ce fonds permet de retracer l'histoire de la signalisation maritime dans les Côtes-d'Armor, de la seconde moitié du XIX^e siècle à 1940.

Le XIX^e siècle représente, à cet égard, l'âge d'or des grands travaux d'éclairage : transformation des anciens feux mais surtout, à partir de 1840 et jusqu'à la fin du XIX^e siècle, construction des principaux ouvrages tels les Héaux de Bréhat (1840), le nouveau phare de Fréhel (1847), les feux de Saint-Quay (1850), le phare des Sept-Iles (1854), le phare des Roches-Douves (1868), le Grand Léjon (1881). Ce fonds d'archives particulièrement riche comprend notamment un ensemble exceptionnel de documents iconographiques : nombreux plans, croquis et dessins (dont certains aquarellés), vues photographiques et un atlas de 22 planches dont sont tirées celles du cap Fréhel.

Pour en savoir plus : répertoire numérique dactylographié des cotes S supplément 552-655.

NUMÉRO DE LA LAMPE	INDICATIONS DE LA LAMPE	OBSERVATIONS
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		
31		
32		
33		
34		
35		
36		
37		
38		
39		
40		
41		
42		
43		
44		
45		
46		
47		
48		
49		
50		
51		
52		
53		
54		
55		
56		
57		
58		
59		
60		
61		
62		
63		
64		
65		
66		
67		
68		
69		
70		
71		
72		
73		
74		
75		
76		
77		
78		
79		
80		
81		
82		
83		
84		
85		
86		
87		
88		
89		
90		
91		
92		
93		
94		
95		
96		
97		
98		
99		
100		

Registre de phare (ou de veille) des Héaux de Bréhat, 1923-1939 (S supplément 604).
Ce registre d'observation nous donne des renseignements sur le fonctionnement quotidien du phare des Héaux de Bréhat et sur les conditions de travail difficiles du personnel en général et des gardiens de phare et baliseurs en particulier.
Les gardiens de phares ne deviennent des fonctionnaires qu'à partir de 1849. On ne peut donc trouver des documents sur cette profession que pour la seconde moitié du XIX^e siècle.
Le registre de phare des Héaux de Bréhat provient du versement du service des Phares et Balises, dont une partie (S supplément 552 à 618) retrace la vie professionnelle des gardiens de phare (personnel et fonctionnement du service des phares).

NUMÉRO DE LA LAMPE	INDICATIONS DE LA LAMPE	OBSERVATIONS
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		
31		
32		
33		
34		
35		
36		
37		
38		
39		
40		
41		
42		
43		
44		
45		
46		
47		
48		
49		
50		
51		
52		
53		
54		
55		
56		
57		
58		
59		
60		
61		
62		
63		
64		
65		
66		
67		
68		
69		
70		
71		
72		
73		
74		
75		
76		
77		
78		
79		
80		
81		
82		
83		
84		
85		
86		
87		
88		
89		
90		
91		
92		
93		
94		
95		
96		
97		
98		
99		
100		

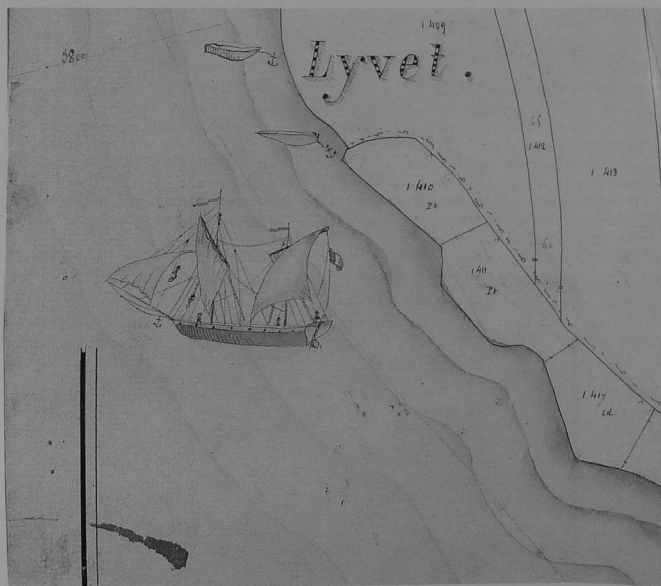
GEOGRAPHIE ET ENVIRONNEMENT

Géographie physique

Plan cadastral de la section I du cadastre de La Vicomté-sur-Rance, levé par Lemoussu, géomètre, avril 1844, (3 P 390/1).

Des bateaux figurent sur les planches cadastrales de la section I de la commune de La-Vicomté-sur-Rance (1844), section ouverte sur la Manche.

Pour en savoir plus sur le cadastre et le paysage : catalogue de l'exposition « Pays d'âges : histoire d'un environnement » et plans cadastraux « napoléoniens » numérisés (<http://archives.cotesdarmor.fr>).



Plan cadastral (dit par masse de culture) de la commune de Saint-Cast levé en exécution de l'arrêté du Gouvernement du 12 brumaire an II, terminé le 25 nivôse an XII par Delaunay, géomètre en chef, et Leclausseur, arpenteur, (3 P 287/1).

L'arrêté des consuls du 12 brumaire an XI (3 novembre 1802) décide de créer par commune « un cadastre général par masse de culture ». Dans le département, une quarantaine de communes ont été concernées par ces opérations pour la période allant de l'an XI à 1807 environ.

Le plan cadastral par masse de culture permet de repérer les différentes cultures. Terres, prés, vignes, bois, landes et marais sont ainsi représentés par des teintes particulières.

Les plans du cadastre ancien de la première moitié du XIX^e siècle (dit « cadastre napoléonien ») sont conservés aux Archives départementales dans la sous-série 3 P.

D'autres éléments apparaissent sur le plan de Saint-Cast, notamment l'emplacement de la bataille de Saint-Cast (1758), en souvenir de laquelle fut construite en 1858 une colonne commémorative qui a été classée comme site avec le terrain qui l'entoure le 4 décembre 1942 (parcelle B 12).

La pointe du Bay et les terrains avoisinants ont été classés comme site protégé le 1^{er} septembre 1938 (sections C et D). La pointe de l'Isle a été classée comme site le 17 juin 1945.

Le domaine public maritime jusqu'à 500 m en direction du large (à partir des plus hautes eaux), le long de la pointe du Bay, a également fait l'objet d'un classement comme site le 17 février 1977.

Le rivage jusqu'à la route touristique et le vallon des Quatre-Vaux sont en partie classés le 1^{er} septembre 1938 (parcelle D 153 de Notre-Dame-du-Guïldo) ainsi que des parcelles situées sur les sections A, C et D.

En outre, deux autres sites sont également inscrits comme sites :

- la pointe de la Garde, inscrite le 13 juin 1939,
- la pointe du Châtelet, inscrite le 16 septembre 1942.

Le programme de numérisation des plans du cadastre ancien a débuté en juillet 2000 aux Archives départementales. La finalité d'une telle opération était de préserver les documents originaux, menacés d'une dégradation rapide en raison de consultations répétées. Au terme de la campagne de collecte effectuée auprès des services fiscaux et du recensement exhaustif de cette volumineuse documentation (6400 feuilles de plans) puis du traitement numérique des documents, la consultation sur écran a désormais remplacé la communication des documents originaux. Pour permettre au public le plus large possible d'avoir accès à cette documentation informatisée, le Conseil général des Côtes-d'Armor a choisi de favoriser la consultation en ligne de ces images, à partir de son site Internet, dans le cadre du programme « Côtes-d'Armor numériques » (<http://archives.cotesdarmor.fr>). Ce programme de téléconsultation gratuite sur Internet permet ainsi de mieux répondre à la demande émanant du public, et en particulier des chercheurs désireux de reconstituer une généalogie foncière. La cinquantaine de communes littorales des Côtes-d'Armor, comme l'ensemble des autres communes du département, ont fait l'objet d'une opération de numérisation de leur cadastre ancien.

Environnement



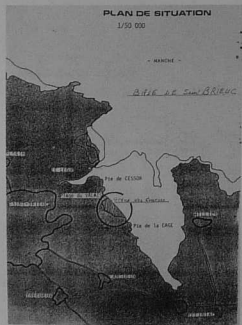
Gravure de Raphaël Binet, les Courses de Saint-Briec sur la grève de Cesson vers 1830, Archives municipales de Saint-Briec (8 Fi 193).

A partir de 1805, des courses hippiques sont organisées dans six départements. C'est le caractère exceptionnel des grèves de Cesson-Langueux dites encore aujourd'hui « grèves des Courses » qui permet à Saint-Briec d'obtenir et d'organiser ces manifestations si populaires. En effet, au fond de la baie, la mer se retire très loin et les falaises, dominées par la romantique silhouette de la tour de Cesson forment un amphithéâtre naturel. Mais la mer n'a pas dit son dernier mot et les contraintes des marées mettent un terme à ces festivités dans les années 1970, quand un hippodrome « en dur », plus adapté aux structures sophistiquées que les sociétés de pari mutuel doivent monter, voit le jour à Yffiniac.

Plan de situation de la grève des Courses, direction des services techniques, 1986, Archives municipales de Saint-Briec (108 W 92).

Dans le fonds de la direction des services techniques de la mairie de Saint-Briec ce plan des années 1980 indique une grève des Courses... qui n'existe plus !

A partir des années 1970, le développement économique pose le problème des déchets industriels. Or, il existe dans ce fond de baie, que les documents officiels décrivent comme « peu esthétique », ce trou béant, ce vide, cette grève qu'aucun touriste amateur de bain de mer ne vient fréquenter. Une décharge sauvage va rectifier brutalement le trait de côte. Ce remblais devait servir de base à la création d'un port, qui ne vit jamais le jour.



Photographie en couleur de la décharge de la grève des Courses, août 1980, Archives municipales de Saint-Briec (11 Fi 329).

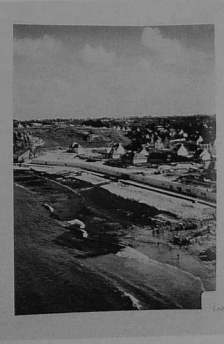
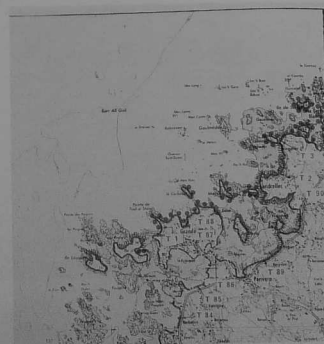
Sur cette photographie de 1980, versée aux Archives municipales de Saint-Briec par le service de la propreté urbaine, le problème environnemental créé par la décharge de la grève des Courses est criant. Cette fois-ci, ce n'est plus sur de joyeuses agapes populaires que veille la tour de Cesson mais sur des poubelles jetées à la mer. Ce spectacle, et ce qu'il implique en matière de pollution, va indigner une association d'écologistes qui va proposer un autre regard sur cet espace entre terre et mer : après le lieu festif, puis le trou à combler des restes de notre société, la grève devient, avec ses trésors biologiques et géologiques, un lieu à préserver. En 1998, une réserve est créée qui nous rappelle que le patrimoine maritime, c'est avant tout... le littoral et la mer.

Marée noire du Tanio, photographie prise par la marine nationale et carte de l'état maximum de la pollution en mars-avril 1980, établie par le Centre national pour l'exploration des océans de Brest, Trégastel et la Grève Blanche le 14 mars 1980 (1127 W 50).

Le pétrolier malgache « Tanio » s'est coupé en deux par le milieu le vendredi 7 mars 1980 au nord de l'île de Batz faisant huit victimes. 6 500 tonnes de fuel souillent alors 195 km du littoral breton et principalement le département des Côtes-du-Nord sur 130 km (dont 45 km de fortes pollutions de l'île Grande au sillon de Talbert).

Les points signalés en rouge sur la carte indiquent les parties de la côte fortement touchées et révèlent une catastrophe écologique.

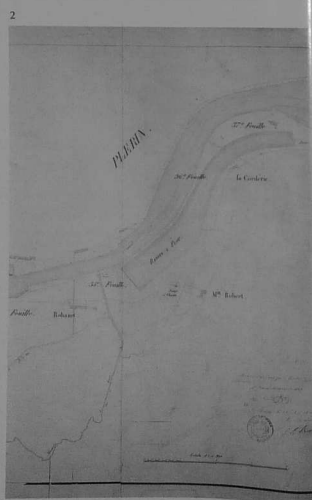
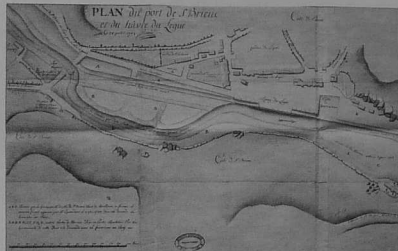
A signaler également : le fonds coté 120 J, correspondant aux archives de Christian Huglo, avocat du Syndicat mixte du littoral nord-ouest de la Bretagne dans le procès Amoco-Cadiz, et le versement 1392 W de la sous-préfecture de Lannion.



INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS

Architecture portuaire

- 1 **Plan du port du Légué, partie ouest, 1784**, Archives municipales de Saint-Brieuc (5 Fi 392).
Au XVIII^e siècle, le Gouët non canalisé vit une vie libre et tumultueuse, cassant le pont de pierre (l'unique à relier les deux rives du port) sans que l'on s'avise, pendant longtemps, de le réparer.
- 2 **Plan du port du Légué, partie est, 1853**, Archives municipales de Saint-Brieuc (5 Fi 401).
Au cours du XIX^e siècle, des travaux sont entrepris dont le plus important est un premier bassin à flot construit entre 1847 et 1855.
- 3 **Plan du port du Légué, 1913**, Archives municipales de Saint-Brieuc (3 O 2).
Entre 1910 et 1920, dix ans suffisent cette fois pour bâtir un second bassin à flot, en lien avec la ligne de chemin de fer qui dessert la rive droite, permettant ainsi au port de développer son activité économique.



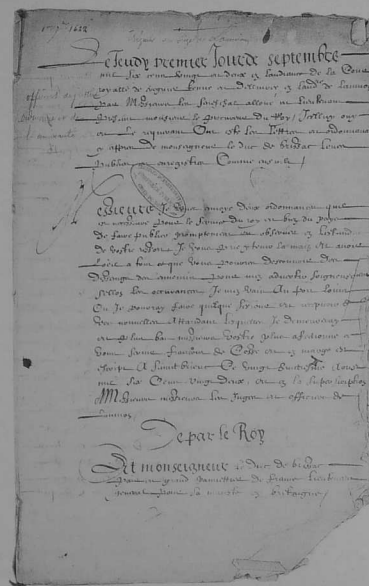
Architecture militaire

Carte postale de la collection Bretagne Panorama, A.Waron, Saint-Brieuc : Château de La Roche-Jagu, le Trieux à Frinaudour, s.d. (14 Fi 213).

Parler de la relation entre La Roche-Jagu et la mer revient à évoquer une étrange histoire d'amour entre un site forteresse et la route de toutes les invasions mais aussi de toutes les richesses. Dernier témoin d'un chapelet de sites défensifs bâtis entre Pontrieux et Bréhat, La Roche-Jagu domine les rives du Trieux. A La Roche-Jagu, la rivière a déjà pris le goût du sel et accueilli en son sein le Leff à Frynaudour ; il prend alors les allures d'un grand fleuve jusqu'à Lezardrieux au-delà duquel il se jette dans la Manche. Nicole Chouteau, historienne du Trégor, a beaucoup écrit sur cette rivière « venu(e) du pays d'Avaugour, dont l'estuaire constellé de merveilles court entre Trégor et Goëlo, forme le trait d'union entre les deux pays. De ce rôle il a tiré son nom (« treu » ou « trez ») ... le passage ».



















Planche in-plano du Fort La Latte, dessin de La Messelière (60 | 226).
 Le château médiéval du Fort La Latte, situé sur la commune de Plévenon, a été édifié par les seigneurs de Goyon-Matignon au cours de la première moitié du XIV^e siècle. Ce château remplit à merveille son rôle de défense militaire. Bâti sur un éperon rocheux dominant la mer, il protège toute la baie de la Fresnaye. À partir de 1689, Louis XIV cherche à mieux assurer la défense côtière. Il s'intéresse alors à tous les points stratégiques du littoral et le château du Fort La Latte est alors spécialement aménagé pour accueillir de l'artillerie. C'est d'ailleurs à cette époque aussi que remonte son appellation de Fort La Latte. Le ministère de la guerre le conservera jusqu'en 1890. Le château du Fort La Latte bénéficie d'une mesure de classement au titre des Monuments Historiques le 11 août 1925.
 Pour en savoir plus : Guy de Sallier Dupin, *La Mer et la Guerre dans les Côtes-du-Nord, du Consulat à la Grande Guerre*, Imprimeries Le Révérend, Valognes, 2004.



Ordonnance du duc de Cossé-Brissac, enjoignant aux habitants du littoral de s'armer à raison d'un homme pour trois feux pour participer à la milice garde-côte, 24 août 1622 (B 113).
 Avant la Révolution la défense des côtes est assurée par les milices paroissiales. Déjà en 1483, on trouve la trace de ces milices garde-côtes dans un mandement du duc François II. Les paroissiens assurent par corvée la construction et l'entretien des corps de garde et de l'ensemble des fortifications du littoral. Le registre de la cour royale de Tréguier présente ici fait état d'une ordonnance royale du 1^{er} septembre 1622 enjoignant au duc de Brissac, lieutenant général pour la montre de Bretagne, de commander aux habitants des paroisses de s'armer, à raison d'un homme pour trois feux, et de se mettre à disposition des garde-côtes.
 Un rapport de Vauban en 1695 indique que la Bretagne compte 69 773 garde-côtes répartis en 13 capitaineries. Les ordonnances de 1716 et de 1756 assujétissent à ce service les paroisses situées à deux lieues de la mer et fixent à 25 le nombre de capitaineries. Pour le futur département, il s'agit des capitaineries de Plancoët, Saint-Brieuc, Paimpol, Tréguier, Lannion et de Plestin-les-Grèves.
 Chaque capitainerie comprend 10 compagnies de 50 hommes. Malgré leur défaut de formation et d'organisation au XVII^e siècle, ces unités sont capables de quelques petits faits d'armes comme la prise d'une frégate d'Ostende en 1675 dans la baie de Saint-Brieuc par les milices de Plérin et de Saint-Brieuc.

Batteries et signaux du district de Pontrioux, deux planches coloriées des signaux conventionnels utilisés, 1793 (8 L 149).
Chaque signal a sa signification. L'ensemble constitue un véritable langage maritime approuvé par le ministre de la guerre et de la marine en l'an II de la République.

SIGNAUX		DE CÔTE	
 Côté de France - Côté de l'Angleterre	 Côté de l'Angleterre - Côté de France	 Côté de France - Côté de l'Angleterre	 Côté de l'Angleterre - Côté de France
 Côté de France - Côté de l'Angleterre	 Côté de l'Angleterre - Côté de France	 Côté de France - Côté de l'Angleterre	 Côté de l'Angleterre - Côté de France
 Côté de France - Côté de l'Angleterre	 Côté de l'Angleterre - Côté de France	 Côté de France - Côté de l'Angleterre	 Côté de l'Angleterre - Côté de France
 Côté de France - Côté de l'Angleterre	 Côté de l'Angleterre - Côté de France	 Côté de France - Côté de l'Angleterre	 Côté de l'Angleterre - Côté de France

Construction de fours à boulets dans le District de Lamballe, 1793 (5 L 123).

Le littoral est défendu par les garde-côtes. Leur rôle est d'assurer le service du guet dans les forts, batteries et autres constructions prévues à cet effet, de prévenir des mouvements suspects par des signaux et de défendre le territoire en cas de débarquement.

A partir du règne de Louis XIV et jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, l'intensification de la guerre de course et la peur des raids anglais incitent l'administration royale à se préoccuper de la défense de côtes bretonnes.

Sous l'Ancien Régime et au cours de la première moitié du XIX^e siècle, la surveillance du littoral est essentiellement considérée comme un but militaire. Les autorités surveillent de très près le littoral du département et tout particulièrement le mouvement d'émigration et les menaces d'intervention étrangère.

L'installation de batteries, de postes d'observation et de corps de garde assure la protection et la sécurité du littoral.

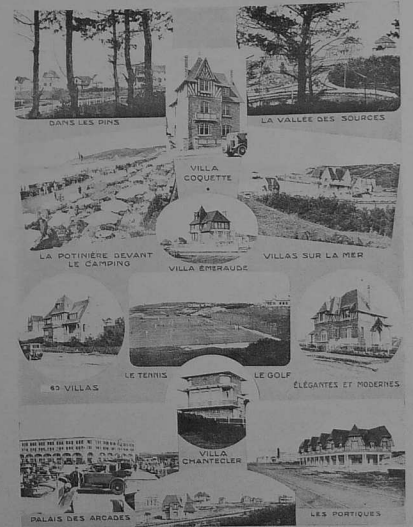
On construit des fours à boulets destinés à chauffer les projectiles afin d'incendier les navires canonés. C'est dans ce contexte qu'un code précis de signaux côtiers et de pavillons est mis en place dès l'an II (1793) par le ministère de la guerre et de la marine.

Architecture balnéaire

L'histoire des stations de Sables-d'Or-les-Pins et du Val-André obéit dans ses grandes lignes au schéma de développement de la villégiature balnéaire en France.

- La vogue des bains de mer est orchestrée par la bourgeoisie et l'aristocratie.
- La construction de la station balnéaire est impulsée par des opérations immobilières (Charles Cotard et Louis-Charles d'Aubert pour Pléneuf).
- La fréquentation en nombre est encouragée par la loi de 1936 sur les congés payés qui permettent au plus grand nombre d'accéder à la société de loisirs.

sables d'or les pins (côtes-du-nord)

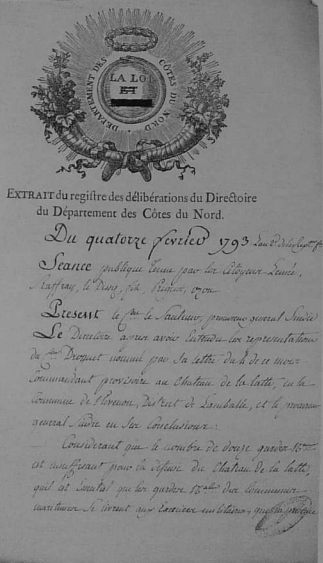


Sables-d'Or-les-Pins en 1927. La Bretagne touristique, n° 64 du 15 juillet 1927, p. 140 (CP 11). Cartes postales casino, hôtel, villas.

C'est entre 1924 et 1927 qu'est construite de toutes pièces la station de Sables-d'Or-les-Pins destinée à une clientèle aisée. Roland Brouard et Bernard Launay sont les deux promoteurs de cette station balnéaire dont les villas sont signées Yves Hémar et Pol Abraham. On construit sept grands hôtels modernes, soixante villas, un casino, des courts de tennis, un golf. La crise de 1929, sans mettre totalement fin à l'activité de la station, va réduire son développement.

Pour en savoir plus : article de Jean-Pierre Bihl et Jean Denis, « Sables-d'Or-les-Pins : l'épopée des lanceurs de plages », publié dans Ar Men, n° 45, août 1992 (BP 94).

Une belle photo vous montre que toutes les affirmations L'établissement de Sables-d'Or-les-Pins a été, en 1927, une véritable réussite. Ses villas, ses hôtels, ses courts de tennis, ses piscines, ses casinos, ses golfes ont été construits en un temps record. Cette ville de Pins est le résultat de la vision de ses fondateurs qui ont su anticiper les besoins de la clientèle de la bourgeoisie et de l'aristocratie.



Plan parcellaire de Pléneuf-Val-André (3 P 191/2) : la station balnéaire du Val-André.

La bande littorale de la commune de Pléneuf figure parmi les principaux centres touristiques des Côtes-d'Armor nés dans le sillage de la mode des bains de mer à la fin du XIX^e siècle.

La station balnéaire du Val-André est construite au début des années 1880, de l'action conjuguée du maire de l'époque Arthur de La Goublaye et de l'ingénieur Charles Cotard.

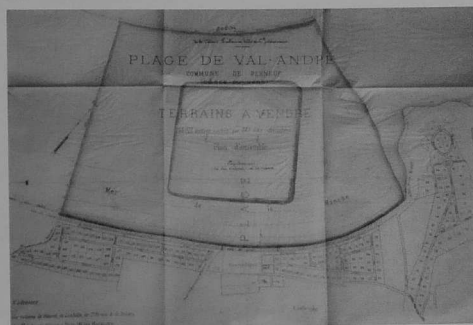
La mise en œuvre de la ligne de chemin de fer desservant la commune de Pléneuf en 1921 joue un très grand rôle dans l'essor et le développement des pôles périphériques au cours du second quart du XX^e siècle.

A la lecture du plan cadastral parcellaire de 1846, on constate l'absence de bâti aux abords de la plage. Le site dunaire, aujourd'hui urbanisé, servait alors essentiellement de pâture au bétail. Le site balnéaire, orienté vers l'ouest, a pour élément structurant une longue plage de sable fin fermée au nord par la Pointe du Château Tanguy et au sud-ouest par la Pointe de la Guette. La station va progressivement s'équiper de lotissements aux abords de la plage du Val-André (site dunaire) et sur la Pointe de Château Tanguy (site de promontoire) et de structures périphériques établies sur les hauteurs en direction des bourgs de Pléneuf et de Dahouët.



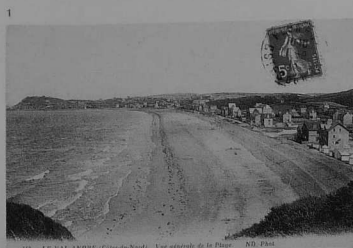
Plan de l'ingénieur ordinaire Guillaumot du 5 août 1882 présentant le projet de lotissement du Val-André (S Supplément 185).

L'ingénieur Cotard peut être considéré, à juste titre, comme le véritable promoteur de la station balnéaire du Val-André. La vente des terrains communaux intervient dès 1857. Elle permet des constructions immobilières importantes. Quatre lotissements sont créés à la fin du XIX^e siècle par la Société Cotard et le comte Louis-Charles d'Aubert. Des particuliers deviennent alors propriétaires de terrains en bords de mer et construisent les premières villas.



Cartes postales : vues sur le Val-André.

- 1 • Le Val-André : vue générale de la station vers 1920 (16 Fi 3316).
- 2 • Le Val-André : vue générale du front de mer, premier quart du XX^e siècle (16 Fi 3352).



- 1 • Le Val-André : le Grand-Hôtel et la plage (16 Fi 3329).
- 2 • Le Val-André : vue générale de la plage prise des Murs Blancs (16 Fi 3346).

Dans un rapport du 31 août 1887, l'architecte Le Guerrannic évoque la profonde mutation de Pléneuf-Val-André et l'attrait de la plage : « le voisinage de la magnifique plage du Val-André, du port de Dahouët (...) a transformé Pléneuf en une station balnéaire très fréquentée, où le nombre de baigneurs augmente chaque année. »



Aquarelle littorale de Gustave Fraipont vers 1880 (15 Fi 100).

Peintre et graveur célèbre en son temps (né à Bruxelles, en 1849-mort à Paris en 1923), Gustave Fraipont se fait connaître comme peintre officiel de la marine à partir de 1905 et dessinateur pour le journal *L'Illustration*. Il expose au Salon des Artistes français des aquarelles comme celle que l'on voit sur le Val-André. Ce Belge, naturalisé français, est aussi connu pour ses affiches touristiques commandées par les compagnies de chemins de fer, notamment pour promouvoir la Bretagne.



Les hommes et la mer

Anatole Le Braz, *Ames d'Occidents*

Calmann-Lévy, 1911. Edition originale. Aquarelles originales de Paul Guignebaud 327 p., 20 cm, reliure XX^e siècle (Bibliothèque municipale de Saint-Brieuc, Réserve P. 31).

Dans cet ouvrage à tirage très limité (cinq exemplaires) on compte huit aquarelles originales de Paul-Armand Guignebaud. Il va illustrer la même année *En Rade* de J.-K. Huysmans.

La reliure contemporaine est en veau bleu aux deux filets d'or sur les champs et les chasses, aux pages de gardes marbrées et la tranche supérieure dorée. Le recto du plat supérieur porte la mention du relieur : « H. Blanchetière ».

L'ouvrage est un recueil de nouvelles comprenant les textes suivants : Pêché d'Innocent, L'incendie du vendredi Saint, Le sonneur de Garlan, La barrique d'or, Le roman de Laurik Cosquër, Le trésor de Noël, Chez le dernier des Nial Mor.

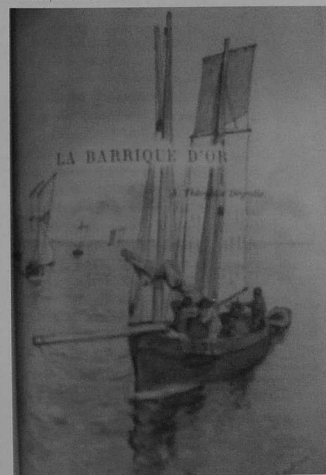
Après une scolarité briochine, Anatole Le Braz (1859-1926) devient professeur de philosophie puis de littérature française à Rennes. Romancier, Le Braz traite de la couleur régionaliste et se passionne pour le folklore et les légendes bretonnes dont il évoque les thèmes éternels : la nature, l'amour et la mort. En effet, c'est surtout pour *La Légende de la Mort en Basse-Bretagne* (1893) que l'on connaît cet écrivain. Couronnée par l'Académie Française, son œuvre abondante célèbre une Bretagne romantique et mystique peuplée d'âmes armoricaines dont il connaît les caractéristiques : la préoccupation de la mort et le sens du récit, du conte.

Sur sa maison natale à Saint-Servais, une pancarte indique :

« Ici naquit le 2 avril 1859

Anatole Le Braz

*L'Orphée breton qui ne voulu connaître
Et chanter que la Bretagne ».*



LES PROFESSIONNELS DE LA MER

Métier, carrière et vie professionnelle

Le Petit Journal, supplément illustré du numéro 486 du dimanche 11 mars 1900 (JP 114).

« Une décoration bien méritée, le patron Le Mat.

Si jamais croix d'honneur fut placée sur la poitrine d'un brave homme et d'un homme brave, c'est bien celle qui a été attachée à la vareuse du patron Le Mat, de Roscoff.

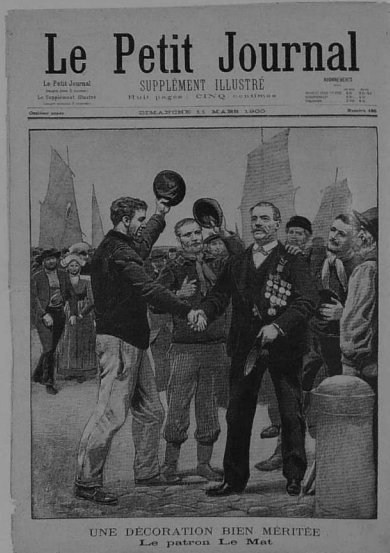
Il l'a longtemps attendue. M. Jules Simon la demandait publiquement pour lui déjà en 1890, et l'excellent homme a déjà soixante-trois ans.

Ses sauvetages sont innombrables; une centaine de personnes lui doivent la vie, il a sauvé ou secouru vingt navires peut-être; aussi a-t-il reçu toutes les médailles d'honneur en or en argent. Il est titulaire d'un prix Montyon et d'un prix Durand, il lui manquait la croix d'honneur; il l'a maintenant et c'est une grande joie non seulement pour lui, mais encore pour tous ces rudes et braves compagnons qui l'honorent et l'aiment de tout leur cœur. »

Les décorations civiles ou militaires et les récompenses font partie de ces distinctions honorifiques remises par des représentants de l'Etat à des personnes, célèbres ou pas, pour service rendu pendant leur vie active ou à l'occasion d'un événement particulier.

Les plus connues de ces distinctions sont probablement la Légion d'Honneur et les Palmes Académiques, mais il existe également tout un ensemble de médailles d'honneur dont le but est de récompenser des personnes qui se sont distinguées par de longs et irréprochables services ou par des actes de dévouement et de courage dans l'exercice de leur activité. Le monde maritime est particulièrement bien représenté par ces récompenses : médailles d'honneur des marins, médaille d'honneur des douanes, belles actions et actes de dévouement (notamment à l'occasion de sauvetages en mer).

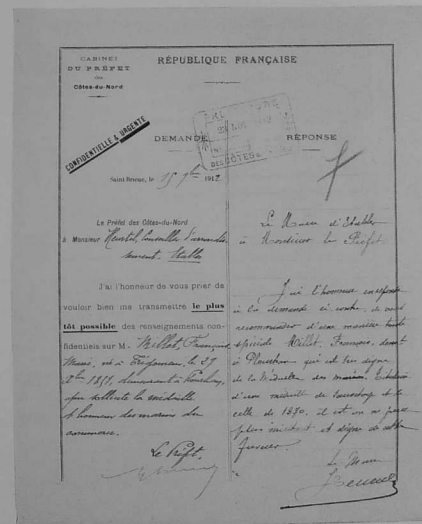
Les nombreux dossiers, conservés dans la sous-série 1 M des Archives départementales (sous la rubrique « distinctions honorifiques »), sont classés par ordre alphabétique ou par promotion. Ils constituent une source d'information complémentaire intéressante pour étudier la vie et la carrière de marins. A titre d'exemples, les distinctions pour actes de courage et de dévouement remontent à l'année 1816.



Liste attribuant la médaille d'honneur des marins, 1912 (1 M 417).

La loi du 14 décembre 1901 institue la médaille d'honneur des marins. Le document attribue la médaille à François Millet en 1912 : « il est on ne peut plus méritant et digne de cette faveur ».

Médaille d'Honneur des Marins	
NOM	REMARQUES
Yves Prézet de Roscoff Maire Médaille	avec la croix de chevalier
Yves Prézet de Roscoff Maire Médaille	avec la croix de chevalier
Yves Prézet de Roscoff Maire Médaille	avec la croix de chevalier
Yves Prézet de Roscoff Maire Médaille	avec la croix de chevalier
Yves Prézet de Roscoff Maire Médaille	avec la croix de chevalier
Yves Prézet de Roscoff Maire Médaille	avec la croix de chevalier
Yves Prézet de Roscoff Maire Médaille	avec la croix de chevalier
Yves Prézet de Roscoff Maire Médaille	avec la croix de chevalier
Yves Prézet de Roscoff Maire Médaille	avec la croix de chevalier
Yves Prézet de Roscoff Maire Médaille	avec la croix de chevalier



Courrier du préfet des Côtes-du-Nord de 1912 au sujet de l'attribution de la médaille des marins à François Millet (1 M 417).

Équipement du pêcheur professionnel (collection du Musée de Saint-Brieuc).

- Paumelle de voilier pour la réparation des voiles.

Cette garniture de cuir lacée se passe sur la paume de la main, la partie métallique servant à appuyer sur le chas de l'aiguille pour l'aider à traverser la toile de chanvre ou de coton.

- Corne de voilier et cinq aiguilles.

La corne, décorée de morues facilement identifiables grâce à leur barbillon mentonnier, était remplie de suif pour éviter que la pointe des aiguilles ne rouille et pour faciliter la traversée de la toile. Le lien de cuir permettait au voilier de fixer la corne à sa taille.

- Faux utilisée pour pêcher la morue à Terre-Neuve.

Ce leurre en plomb de la forme d'un poisson porte à son extrémité deux gros hameçons recourbés. Placé au bout d'une ligne, il était constamment agité dans l'eau avec un mouvement de va-et-vient ressemblant à celui d'un faucheur. Ce mode de pêche a été utilisé à Terre-Neuve et au Groënland avant l'arrivée des doris vers 1870.

- Hameçon utilisé pour pêcher la morue en Islande.

En Islande, l'équipage pêchait du bord du bateau. Chaque homme prenait place devant "le trou de mèche", support en bois en forme de fourchette à deux dents fixé dans la lisse dans lequel il glissait la ligne de pêche plombée à deux ou trois kilos, garnie de son arbalète et munie de deux hameçons.

- Couteau piqueur.

Le pêcheur plantait la tête du poisson dans une pointe effilée fixée le long du bord et l'éventrait à l'aide de ce couteau pour en sortir les viscères en récupérant le foie et la rogue.

- Couteau trancheur.

La morue fendue jusqu'à la queue était placée le dos sur une table. Le trancheur lui enlevait en deux coups de couteau, l'arête principale pour la rendre tout à fait plate.

- Sabots-bottes.

C'est une pièce importante dans l'équipement du pêcheur. La tige était autrefois en cuir et fixée au sabot par une feuillure métallique. Ces bottes, plus récentes, sont en toile caoutchoutée fixée au sabot par une bande de cuir. Elles étaient choisies de bonne taille pour pouvoir loger chaussons ou paille et plusieurs paires de chaussettes.



Équipage

Livre de marque de Jacques Deschamps et Jacques Couespelle, receveur et fermier de la seigneurie de Saint-Paul en Plouër, 1554-1559 (1 E 2783).

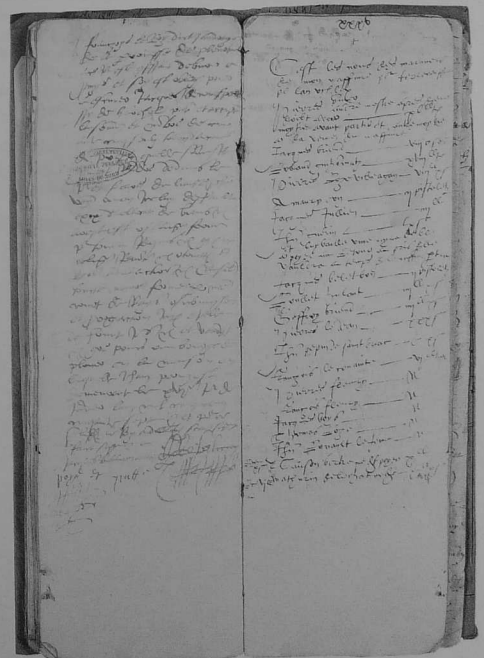
Des marins de Bréhat et de Dahouët partent pour la pêche à Terre-Neuve en Islande.

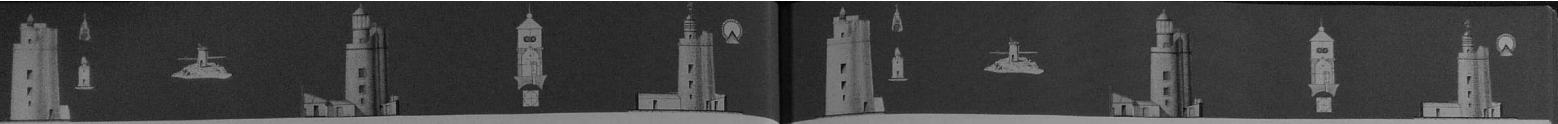
Au folio 35 « C'est le nom des mariniens de mon navire pour Terre-Neuve pour l'an VCLIX. Premier, Pierres André, mestre après Dieu... » puis suivent les noms de 19 marins.

Il s'agit là du plus ancien rôle d'équipage conservé aux Archives départementales des Côtes-d'Armor. On pense que la pêche lointaine a été pratiquée dès le XII^e siècle. Mais il est attesté que les « Costarmoricains » sont bien parmi les premiers Bretons à pratiquer la pêche à la morue à Terre-Neuve. On découvre les voyages de la « Bonne-Aventure » de Bréhat en 1508, de la « Jacquette » de Dahouët en 1510, de la « Catherine » de Binic en 1523.

Les actes d'engagement de marins pour la pêche conservés dans les archives des notaires reflètent bien l'importance économique et sociale de cette activité pour toute la région. Les rôles d'équipage et lettres de maîtres au grand cabotage ou au long cours en témoignent tout autant. Sans oublier la marine royale ou la compagnie des Indes qui recrute de bons marins parmi ces pêcheurs habitués à des conditions de travail et de vie particulièrement difficiles, bien loin de leurs côtes bretonnes.

Pour aller plus loin : les fonds d'archives notariales, en particulier les versements 3 E 27 de Maître Yves Lambert, notaire à Paimpol, et 3 E 34 de Maître Dominique Lechartier, notaire à Binic.



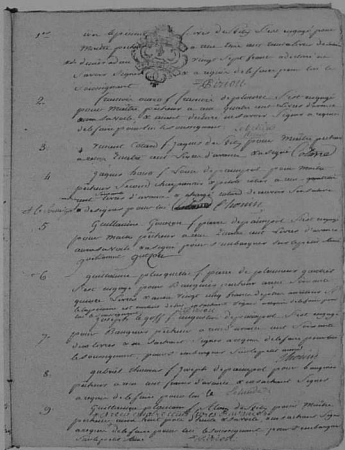


Rôle d'engagement des équipages de « La Diane » et du « Petit Aimé », 24 avril 1784 (3 E 14/14).
Encore un départ pour la pêche à Terre-Neuve en 1784. Il s'agit ici du rôle d'engagement des équipages de La « Diane » et du « Petit Aimé », de l'armement Le Mée Frères, du Portieux (aujourd'hui Saint-Quay-Portrieux), pour la pêche à Terre-Neuve en 1784.

Les conditions générales et particulières auxquelles s'engageaient les hommes sont identiques d'une campagne à l'autre et d'un navire à l'autre :

- les hommes s'engagent pour servir indistinctement ici sur l'un ou l'autre de ces deux navires,
- la pêche est prévue à la côte de Terre-Neuve, au quartier du Petit-Nord (pour la morue sèche),
- l'engagement vaut non seulement pour la pêche elle-même mais encore pour la livraison de morues dans un port quelconque et pour le chargement d'une autre cargaison à destination du Portieux,
- interdiction de quitter le navire sans autorisation, sous peine de lourdes amendes,
- en cas d'obstacle au départ des navires, les avances reçues par les hommes seront remboursées aux armateurs,
- les salaires comprennent les avances perçues lors de l'engagement et les « lots » sur le produit de la pêche,
- tout engagé qui refuse d'embarquer... ou qui en est incapable au dernier moment sera embarqué d'office,
- en cas de décès, le salaire cesse le jour même.

Ainsi, chaque homme prend connaissance des clauses de l'engagement avant de signer. Les départs rythment la vie des marins. En 1786 par exemple, 36 navires sont armés pour la pêche à la morue, dont 11 au Légué (400 hommes), 11 à Paimpol, 6 à Binic et 1 à Erquy. La campagne rapporte au total 39 114 morues vertes et 38 466 morues sèches.



1. Lettre manuscrite relative au recrutement de jeunes gens pour la pêche hauturière, 20 janvier 1910 (collection particulière).

Lettre manuscrite datée du 20 janvier 1910, adressée par le capitaine retraité Théophile Thomas de Saint-Quay-Portrieux au capitaine Collin de Plouézec, pour l'aider à trouver des jeunes gens âgés de 15 ans à 19 ans, forts physiquement, capables d'entreprendre une campagne à Saint-Pierre-et-Miquelon, comme gravier. La lettre précise qu'ils seront payés selon leur force physique de 180 francs à 230 francs bruts. Le capitaine a aussi besoin d'un novice pour le banc de Terre-Neuve et d'un mousse, jeune homme de 17 ans pour un salaire de 300 francs d'avance à valoir sur sa paye, plus 5 francs par milliers de morues pêchées.



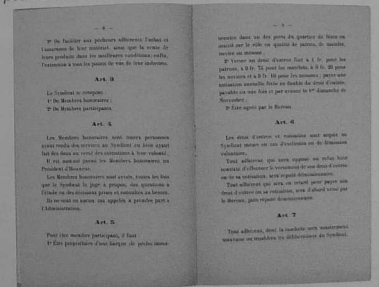
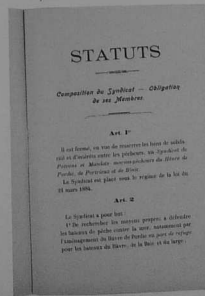
2. Dessin en couleur de Louis-Marie Faudacq « Le Saint-François d'Assise » (collection particulière).
Louis-Marie Faudacq, peintre douanier (1840-1916), est un véritable chroniqueur de la vie littorale et maritime du Trégor-Goëlo, à la croisée du XIX^e et du XX^e siècle, au temps où la marine à voile de travail côtoyait les premiers vapeurs, où les ports commençaient à être aménagés et la pêche industrielle à Islande permettait de recruter nombre de marins dans la population locale.

Syndicalisme et assistance

Circulaire n° 5 du syndicat des armateurs et marins bretons, 12 janvier 1912 (série M).
Statut du syndicat professionnel des patrons et matelots marins-pêcheurs du havre de Pordic (quartier de Binic), 1906 (série M).

Comme dans toute « corporation », les marins ont également leur réseau de solidarité. C'est ainsi qu'est formé, en vue de resserrer ces liens de solidarité et d'intérêts entre les pêcheurs, un syndicat de patrons et matelots marins-pêcheurs des havres de Pordic, de Portrieux et de Binic. Le syndicat met également en place une société de secours mutuel qui prend le nom de « L'Ancre binicaise » avec une section pour les secours, maladies et accidents et une section chômage.

Article 1 des statuts : « Il est formé, en vue de resserrer les liens de solidarité et d'intérêts entre les pêcheurs, un syndicat de Patrons et Matelots marin-pêcheurs du havre de Pordic, de Portrieux et de Binic... »



Instruction médicale spécialement destinée aux navires pratiquant la pêche à l'île de Terre-Neuve, Paris, 1889 (9 M 16).

L'objet de cette petite publication, rédigée essentiellement à l'attention des médecins de la Marine militaire, est de dresser la liste des médicaments indispensables, susceptibles d'être donnés pour des soins aux pêcheurs. La liste établie est répartie en trois coffres à médicaments (objets de pansement, médicaments internes et appareils).

Pour en savoir plus sur la santé et les sociétés mutuelles : fonds de la société mutuelle d'assurances maritimes de Paimpol (116 J 28-29).

ENSEIGNEMENT ET FORMATION

Ecole d'hydrographie

Lettre du préfet des Côtes-du-Nord au sujet de la création d'une école de pêche et de cabotage à Saint-Quay-Portrieux, 16 juillet 1908 (8 M).

L'école de pêche et de navigation de Saint-Quay-Portrieux est créée le 16 juillet 1908 à la suite des démarches engagées par le député Armez et le conseiller municipal Baudrit.

COFFRE DE 1^{re} SÉRIE

NOMENCLATURE

1^{er} MÉDICAMENT INTERNE

Alcool de St-Jacques	50 gr	1 ^{er} médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	2 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	3 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	4 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	5 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	6 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	7 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	8 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	9 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	10 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	11 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	12 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	13 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	14 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	15 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	16 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	17 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	18 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	19 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	20 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	21 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	22 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	23 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	24 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	25 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	26 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	27 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	28 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	29 ^e médicament interne
Alcool de St-Jacques	50 gr	30 ^e médicament interne

NOTICE

CONCERNANT LES COFFRES A MEDICAMENTS (1^{re} ET 2^e SÉRIES)
DES NAVIRES FAISANT PÊCHE A TERRE-NEUVE.

Le but de cet avis est de prescrire les médicaments nécessaires pour les navires de pêche à Terre-Neuve, en tenant compte de la nature des maladies qui y sont le plus communément observées, et de la nature des médicaments qui sont le plus facilement transportables, et qui sont le plus facilement administrés.

MÉDICAMENTS INTERNES

Les médicaments qui sont les plus indispensables pour les navires de pêche à Terre-Neuve sont les suivants :
1^{er} - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
2^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
3^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
4^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
5^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
6^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
7^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
8^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
9^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
10^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
11^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
12^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
13^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
14^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
15^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
16^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
17^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
18^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
19^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
20^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
21^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
22^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
23^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
24^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
25^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
26^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
27^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
28^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
29^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.
30^e - Alcool de St-Jacques, 50 gr.

Cabinet
de
PREFET
des
Côtes-du-Nord

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

minutes
Saint-Brieuc, le 16 juillet 1908.

Le Préfet du département des Côtes-du-Nord
à Monsieur le Préfet du Nord

J'ai l'honneur de vous faire connaître que mes
deux écoles de pêche et de cabotage, situées à
Saint-Quay-Portrieux - dans mon département - à la suite de
promesses faites de vos amis, principalement
de M. Armez, député, et Baudrit, conseiller municipal.
- j'ai.
Le promoteur de cette œuvre, j'en ai eu
le plaisir, et j'ai eu avec vous, j'ai eu
honneur de débrouiller à tous états, et j'ai eu
rechercher quelle compagnie de navigation ne quels
armateurs seraient disposés à leur réserver des
subventions.
Je vous ferai donc connaître de ma
part, et ce sujet, quelques renseignements la partie
- sur la Côte Nord de la Bretagne jusqu'à
Brest.

Le Préfet

Certificat d'examen d'hydrographie, signé Monge, 1791 (B 3748).

Sous l'Ancien Régime déjà, on se préoccupe de l'enseignement de la navigation. Les écoles d'hydrographie apparaissent dès le XVII^e siècle (notamment du côté de Dieppe). Colbert inaugure les écoles royales d'hydrographie et l'Académie de Marine est créée en 1681 « pour enseigner publiquement la navigation ». Jean Guérard, hydrographe de l'école de Dieppe, dresse une description hydrographique des côtes de France au milieu du XVII^e siècle. Au XIX^e siècle, les écoles de la marine marchande prennent le relais. L'école d'hydrographie de Païmpol est fondée au début du XIX^e siècle. La liasse cotée B 3748 provient du fonds de l'Amirauté de Saint-Brieuc ; elle regroupe les actes de réception de maîtres au grand cabotage et au long cours entre 1781 et 1791.



Ecole des mécaniciens de la marine à Païmpol, septembre 1936 (I M 389).

L'école de navigation de Païmpol doit adapter son enseignement. Elle ouvre en septembre 1936 une nouvelle filière orientée vers l'enseignement de la mécanique. C'est la fin de l'époque des grands voiliers. S'ouvre désormais l'ère de la mécanisation avec le navire à propulsion mécanique qui exige de nouvelles compétences et le renouvellement de l'enseignement. Henri Tasso, sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande, avait prévu de se rendre à Païmpol pour inaugurer cette nouvelle école. Un accident, la veille, l'empêche d'effectuer son déplacement à Païmpol. Mais les discours du maire de Païmpol et de Frédéric Bonne, conseiller général, rédigés pour l'occasion, rappellent l'importance de la grande tradition maritime à Païmpol.

« Chef-lieu d'un des quartiers maritimes les plus vivants de France, il était logique que Païmpol fut doté d'une école nationale de navigation maritime que nous tenons pour son plus beau joyau, et surtout dans ces heures de crise économique qui ont si durement atteint d'autres formes de son activité pour un élément essentiel de sa vie » (extrait discours du maire de Païmpol).

Documents non reproduits dans le présent catalogue :
Livret de pêche et de navigation de Belgoeul et Floch, [vers 1910] (Centre d'Etude et de Recherche en Histoire de l'Education n° 12483).

La Vie navale de Dujavic, 1908 (Centre d'Etude et de Recherche en Histoire de l'Education).

Le journal marin à l'école primaire, premières notions de pêche et de navigation en 50 leçons, Plœrmel, 1900 (Centre d'Etude et de Recherche en Histoire de l'Education, n° 3643).

Au début du XIX^e siècle, des cours de pêche et de navigation sont dispensés auprès des élèves de l'enseignement primaire. Le ministre par décision du 31 décembre 1907 a même autorisé la création d'un emploi d'adjoint, spécialement chargé d'un cours de pêche et de navigation, à l'école de garçons de Saint-Quay-Portrieux.

« En application de l'arrêté du 20 septembre 1898, des leçons de choses sur la profession du marin et du pêcheur sont faites régulièrement aux plus grands élèves dans les écoles du littoral. Il y a bien eu quelques tâtonnements au début ; mais actuellement, un guide très simple et pratique ayant été publié par MM. Coutnat et Lavieuville, le nouvel enseignement est bien orienté et rendra service aux futures pêcheurs et marin » (extrait du rapport annuel de l'inspecteur d'Académie sur l'enseignement primaire, Bulletin officiel de l'Instruction primaire du département des Côtes-du-Nord, n° 217, avril 1900).

Parmi les ouvrages reconnus propres à être en usage dans les écoles publiques du département des Côtes-du-Nord, on recense six ouvrages sur la navigation et la pêche maritime. La circulaire relative à l'enseignement des pêches maritimes dans les écoles du littoral précise le programme de la formation.

Carte économique de la Bretagne et de la Vendée des années 1960, édition Maison des Instituteurs (M.D.I.) (Centre d'Etude et de Recherche en Histoire de l'Education).

Cette carte permet aux élèves d'identifier et de localiser les ressources de la pêche. Toutes les légendes mentionnées au bas de la carte portent sur la pêche.

Affiche représentant le port de pêche, collection Rossignol, années 1960 (Centre d'Etude et de Recherche en Histoire de l'Education).

Cette affiche très colorée présente l'activité d'un port. La fabrique de sardine Le Floch apparaît au second plan.

La Géographie vivante en cours élémentaire, Editions Onésime Reclus, Paris, 1909 (Centre d'Etude et de Recherche en Histoire de l'Education).

Les Côtes-du-Nord, nouvelle géographie départementale, par E. Chausssis, Imprimerie moderne, 1926 (C.E.R.H.E.).

Les manuels scolaires abordent également le monde maritime et la Bretagne. Les illustrations sont souvent nombreuses et facilitent la découverte des spécificités locales. Certaines éditions sont même départementales comme le manuel élaboré par E. Chausssis, ancien instituteur et inspecteur de l'enseignement primaire à Saint-Brieuc. A la page 36 du manuel figure une carte de la Bretagne, de la Normandie et du Maine.

Mon premier livre de géographie, cours élémentaire 1^{ère} année, Librairie Delagrave, Paris (1132, Centre d'Etude et de Recherche en Histoire de l'Education).

L'enseignement de la géographie s'appuie essentiellement sur l'observation des nombreuses images en couleur de Pierre Rousseau. Les deux pages retenues ont pour titre « Les falaises » et « Départ pour la Grande Pêche ».

La France Métropole et des Colonies : les cinq parties du monde à l'usage du cours moyen des écoles primaires et des classes élémentaires, par H. Le Léap et J. Baudrillard, Paris, 1922 (Centre d'Etude et de Recherche en Histoire de l'Education).

La page 15 de ce manuel évoque les phares et les bains de mer du côté de la Côte d'Emeraude.

SANTÉ ET ASSISTANCE

Les stations et les canots de sauvetage



Statut des « Hospitaliers Sauveteurs Bretons » (3 X 13).

Le docteur Pillet est l'historien reconnu de l'histoire du sauvetage en mer au temps du canot à aviron. Il est l'auteur de l'ouvrage *Le sauvetage en mer au temps de l'aviron et de la voile* (aux Editions de l'Estran).

Selon le Docteur Pillet, c'est en 1610 qu'un précurseur, le Français Razilly, présente à la reine Marie de Médicis le premier canot insubmersible. Mais ce sont les Anglais qui vont mettre au point le canot le plus complet qui soit avant le moteur : insubmersible (même crevé, la coque flotte encore), à redressement spontané et à vidange automatique et rapide de l'eau embarquée.

Quand la « Société Centrale de Sauvetage des Naufrages » est fondée en 1865, ce sont les canots anglais qui sont retenus. Après de nombreuses améliorations, le canot inchavirable est mis au point en 1900.

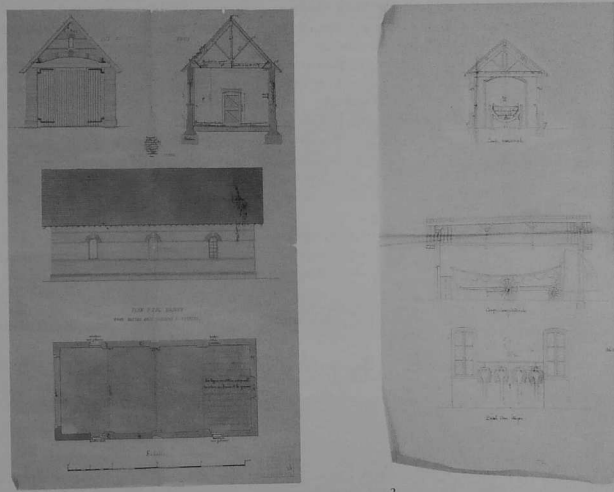
A partir de 1865, sont créées et équipées les stations de sauvetage de Portrieux, Perros-Guirec, Bréhat, Paimpol (à Pors-Even), Ploumanach et Trébeurden notamment.

En outre, à côté de la « Société Centrale », une autre organisation voit le jour en 1873 : « Les Hospitaliers Sauveteurs Bretons », société fondée à Rennes par H. Nadault de Buffon. Il s'agit alors d'une société de secours mutuels, mais qui à la fin du XIX^e siècle a pris en charge la surveillance des plages avec de petits canots. En 1887 est créée une station de sauvetage au Légué. En 1929, les Hospitaliers disposent d'une flotte de 4 canots à moteur, de 7 canots voiles et avirons. Les côtes de France profitent alors pour la surveillance des plages d'un nombre important de canots et doris aux couleurs des « H.S.B. ».

La Société Nationale de Sauvetage en Mer (S.N.S.M), fusion de ces deux organisations, a pris la relève en 1968, sous la direction de l'amiral Amman.

1. Perros-Guirec, plans-types de maison pour bateau armé d'avirons à couple, deux plans aquarellés sur support calque, 1865-1866, fonds de la Direction Départementale de l'Équipement (S supplément 145).

Il s'agit des plans d'un premier projet provenant de l'Institution nationale des bateaux de sauvetage et probablement inspirés des réalisations anglaises de l'époque.



2. Perros-Guirec, plan de construction d'un abri pour canot de sauvetage, un plan calque, 1866, fonds de la Direction Départementale de l'Équipement (S supplément 262).

Ce projet est peut-être celui qui a été retenu en 1867 lors de la création de la station de sauvetage de Perros-Guirec, mais cela reste à vérifier. On peut toutefois observer dans le détail, le type de canot sans doute adopté à l'époque. Pour l'anecdote, on remarquera également le croquis de l'étagère recevant les gilets de sauvetage.

La station de Perros est équipée en 1867 du canot « Léonie » à redressement vertical, remplacé en 1904 par « l'Amiral Mallet Athanase », vendu ensuite en 1948 lors de la disparition de la station.

VIE QUOTIDIENNE RELIGIONS ET CROYANCES

Mémoire maritime

La genèse de *Pêcheurs d'Islande*, n° 82 du 15 janvier 1929, p. 10 (CP 11).

Cet article de Louis-Octave Aubert est publié dans *La Bretagne Touristique*.

Le pêcheur d'Islande, l'archétype du marin breton, est ancré dans la mémoire collective, en particulier grâce au roman de Pierre Loti écrit en 1884-1885. Le romancier raconte l'épopée des pêcheurs d'Islande en s'appuyant sur sa propre histoire d'amour avec la fille d'un pêcheur. Cet article est rédigé en 1929 à l'occasion de la décision du Conseil municipal de Ploubazlanec d'ériger un monument en l'honneur de l'écrivain. L'article d'Aubert publié dans *La Bretagne Touristique* retrace la genèse du roman *Pêcheur d'Islande* durant le séjour de Loti à Paimpol. Le roman donnera lieu à de nombreuses adaptations cinématographiques dont celle de Pierre Guerlais en 1933 (4 M 97) qui demande au préfet l'autorisation de tourner à Paimpol les extérieurs de son film. La dernière réalisation est celle de Daniel Vigne en 1995 avec Antony Delon et Mathilde Seigner.

Carte postale : Paimpol, « Le Pardon des Islandais et la bénédiction des goëlettes », s.d. (14 Fi 186).

A partir du XIX^e siècle, l'Eglise s'attache à développer une pastorale en direction des gens de mer. Les paroisses côtières vivent au rythme de ces fêtes religieuses telles que bénédiction de la mer ou pardons de pêcheurs.

Sur cette carte postale, la cérémonie religieuse est placée sous la protection de la Vierge ; les marins sont en partance pour la campagne de pêche devant une foule immense massée sur les quais jusqu'aux haubans des navires. L'importance de cette manifestation religieuse est à la hauteur des dangers encourus par les marins.

Carte postale « Les Chansons de Botrel. La Paimpolaise » (strophe 2).

Les bateaux quittent les rives. Les femmes et les enfants réunis au pied d'une croix les suivent des yeux et les regardent s'éloigner de la côte bretonne.

On effectue parfois deux campagnes de pêche par an, le premier de janvier à juin et l'autre de juillet à novembre.

Carte postale : « Sous-la-Tour-Saint-Brieuc, arrivée des bateaux de pêche », 1928, Archives municipales de Saint-Brieuc (8 Fi 147).

Vision stéréotypée d'une Bretagne éternelle telle que la présentent souvent les cartes postales du début du XX^e siècle. Rien n'y manque : ni les pittoresques bateaux à voile, ni les femmes en costume attendant le retour des marins.

Pourtant, si la pêche côtière est importante pour la subsistance des populations locales, elle n'est pas le secteur d'activités le plus porteur du port du Légué. La pêche à la morue elle-même, pourtant peu développée par rapport à d'autres ports, a pu représenter au XIX^e siècle jusqu'à cinq fois, en tonnage, le produit de ce qu'on appelle la "petite pêche".



Photographie : thon pêché en baie de Lannion et prise au port de Trébeurden, 1947 ou 1949 (14 Fi 362).

Scène de la vie quotidienne au port de Trébeurden ; la prise est importante et le souvenir photographique s'impose !



Cartes postales : scènes de la vie quotidienne des marins pêcheurs.

- 1 • Pêcheurs de Cesson à Saint-Brieuc.
- 2 • Retour de la pêche.
- 3 • A la mer - mise à l'eau du canot.
- 4 • Pêcheuse de coques en baie de Saint-Brieuc.
- 5 • Intérieur de pêcheurs terre-neuvas à Pabu.
- 6 • Equipage faisant la toilette de la grand'voile.
- 7 • Pêcheuse de crevettes au Légue.



Les petits métiers provinciaux
 O pêcheur de la mer !
 Tu es le roi de la Bretagne
 Tu es le roi de la France
 Tu es le roi de l'Europe
 Tu es le roi du monde
 Tu es le roi de la vie
 Tu es le roi de la mort
 Tu es le roi de tout
 Tu es le roi de rien
 Tu es le roi de la mer
 Tu es le roi de la terre
 Tu es le roi de l'air
 Tu es le roi de l'eau
 Tu es le roi de la vie
 Tu es le roi de la mort
 Tu es le roi de tout
 Tu es le roi de rien



Le rouet ou carré pour réaliser des bas de lignes, premier quart du XX^e siècle (collection particulière).

Ce rouet, confectionné avec des bois d'épave, assemblés entre eux, pour constituer une armature a été réalisé par le capitaine Frélaux avec des morceaux de bois provenant de l'épave du navire à passagers « Hilda », steamer naufragé en 1904 sur les côtes de Saint-Cast-le-Guildo. Ces bois d'épave ont été trouvés par Monsieur Frélaux sur la plage des Callots, à Saint-Cast-le-Guildo.

Le navire « Hilda » transportait en grand nombre des passagers qui faisaient la saison de vente des oignons primeurs (cultivés de la côte léonarde à la côte malouine) en Angleterre et parfois même jusqu'en Irlande. Une rue de Saint-Cast-le-Guildo porte même le nom de ce navire, dont les Castins ont recueilli les corps des victimes transportées dans une chapelle ardente. Ce type de rouet était communément utilisé au XIX^e siècle et au XX^e siècle en baie de Saint-Brieuc et sur la côte d'Emeraude pour confectionner des bas de ligne en crin de cheval pour la pêche au maquereau, en particulier à Saint-Cast et à Saint-Jacut, où cette pêche était florissante.

Mathurin Méheut, neuf gravures d'épargne : bois et linogravure.

Document non reproduit dans le catalogue d'exposition.
 Ouvrage de Maryvonne Méheut, Brest, 1978, préface de Maurice Genevoix, introduction de René Le Bihan, conservateur du musée de Brest, Bibliothèque municipale de Saint-Brieuc, (Réserve G 141).

- L'entretien des barques (bois de bout).
- Le ramendage des filets (lino).

Mathurin Méheut (1882-1958), ancien élève de l'école des Beaux-Arts de Rennes puis de l'école des Arts Décoratifs de Paris se spécialise d'abord en gravures et eaux-fortes, et puis se signale plus tard, par ses nombreuses participations à la revue *Arts et Décoration* et comme illustrateur d'ouvrages tels que *Au pays des pardons* d'Anatole Le Braz, *Les croix de bois de Dorgèles* ou *La Brière* de Chateaubriand. Il réalise aussi des fresques, comme à la préfecture de Saint-Brieuc, ou sur des paquebots en tant que membre de l'Académie de marine ainsi que quelques décors pour la faïencerie Henriot de Quimper. La vie bretonne rurale, son histoire et ses traditions sont aussi au centre de son travail. Ainsi, il illustre les *Vieux Métiers Bretons* de Florian Le Roy en 1944. Témoins des hommes et des femmes dans leur travail quotidien et leur contexte social, ses dessins, où la sensibilité et le misérabilisme sont absents, sont aujourd'hui de véritables documents d'études et son travail souvent apparenté à celui d'un « ethnologue ». Cet album de grand luxe in-folio à tirage restreint (35 exemplaires) regroupe neuf gravures sur bois et linoléum, taillées en Bretagne entre 1912 et 1920. La technique de la taille d'épargne, que Méheut va pratiquer jusqu'en 1926 environ, s'accorde avec la rudesse des sujets traités. De plus, il y a ici quelque chose de l'ordre du sacré, de celui qui relie l'artisan et son outil de travail. Il y a même une véritable identité organique entre l'effort du labeur et la taille des matériaux. En effet, quel que soit le support, ici bois et linoléum (agglomérat à base de poudre de liège), la planche est creusée dans toutes les parties destinées à donner des blancs (l'épargne) pour permettre d'encre et d'imprimer les éléments correspondant aux traits du dessin.

Vie à bord

Livre de bord de la goélette « Butterfly », 1930 (collection particulière).

La goélette « Butterfly », commandée par le capitaine François Le Blais de Plouézec, a fait campagne au Groenland et en Islande de 1929 à 1934, avant de couler dans les eaux du Groenland en 1935, pour sa dernière campagne de pêche. Tout l'équipage est sauvé, sauf deux matelots. François Le Blais est alors embarqué en 1935 comme capitaine sur la « Glycine » avec laquelle prennent fin 80 ans de pêche en Islande depuis Paimpol. François Le Blais est né le 6 octobre 1892 dans le quartier de Kerguilien à Plouézec. Il est décédé le 12 octobre 1940.

Journal de bord de Joseph Charles Conan, 1853-1862, Archives municipales de Saint-Brieuc (10 Z 5).

Le fonds 10 Z 5 concerne l'activité professionnelle de Joseph Conan, capitaine au long cours, de 1853 à 1862. Il rassemble les journaux de bord des différents navires (le « Saint-Brieuc », le « Auguste et Marie », le « Renommée ») que Joseph Conan a dirigés vers des destinations diverses (Terre-Neuve, Islande). On y trouve notamment de la comptabilité et de la correspondance établie avec les armateurs ainsi que l'état de service de ce marin qui nous livre ici un peu du sel de la vie en mer.

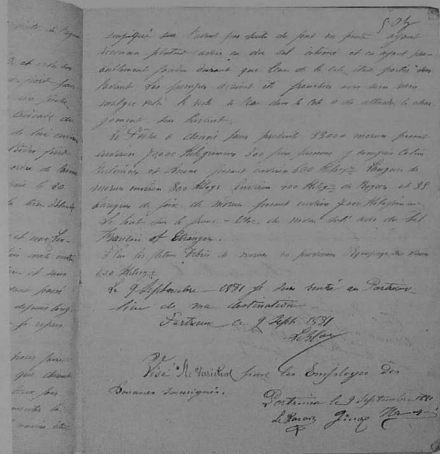
« Monsieur nous sommes partis comme vous le savez le 27 avril [1853] au matin sans nous arrêter aucune part nous avons passé par [un détroit] du ratz de bréhat notre traversée a été assez heureuse dans les huit premiers jours mais ensuite nous avons eu du mauvais tems et du vent [de bout] en arrivant à terre-neuve de la brume de la neige et du mauvais temps nous sommes entré le 30 mai au matin nous avons aussitôt envoyé à terre pour calfaté la barquette que nous avons mis a la mer le soir le 2 au matin nous avons expédié monsieur Guimard avec les hommes de son équipage dans la barquette et leur bateaux ayant à bord du sel et leurs ustensiles de pêche nous avons mis en pêche le 5 juin après-midi et nous avons aujourd'hui environ cent dix milles morue la marie victoire est arrivée le 21 pendant la nuit et a mis dans les grands bréhats le 22 dans l'après-midi les hommes qui étaient à bord nous sont arrivé et le 23 le capitaine est venu à l'habitation et m'a apporté une lettre de vous et suivant cette dernière lettre je me ferai expédier pour porto et là si le prix n'était pas convenable de bonne heure je toucherais à Alicante et de là à Gène tous l'équipage est en bonne santé ainsi que ceux de la marie victoire.

J'ai l'honneur d'être votre tous dévoué. Conan » (extrait, première page du journal de bord, correspondance du capitaine Conan à l'armateur).

Journal de bord du navire goélette le G.B. de Saint-Quay-Portrieux, 1881-1882 (2 U 797).

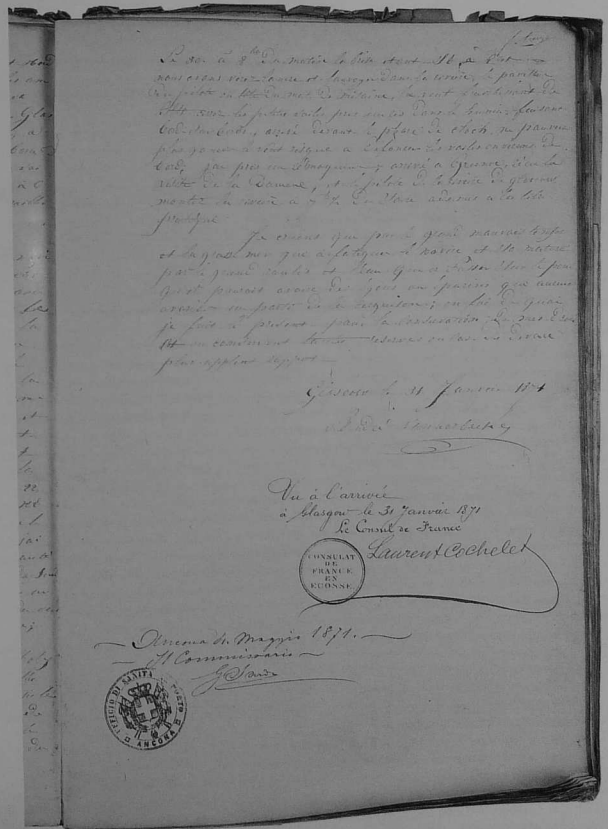
« La pêche a donné pour produits 33.000 morues pesant environ 70.000 kilogrammes 300 faux poissons y compris colin, julienne pesant environ 600 kilos, langues de morues environ 800 kilos... »

A qui s'intéresse à une campagne de pêche ou un navire déterminé, la consultation d'un journal de bord peut s'avérer utile quoique le quotidien des marins soit peu renseigné. Ce type de document est précieux du fait de la rareté de sa conservation.



Livre de bord de la goélette « Léon-Jeanne », 1866-1875 (5 P 147).

Il s'agit du livre de bord du capitaine Vannorbeeke du navire « Léon-Jeanne » de Dunkerque.



Les activités maritimes

LE BATEAU

Construction navale

Carton d'invitation pour le lancement du « Grand Léjon », 2 mai 1992 (15 Fi 101).



Port du Légué, lancement du Grand Léjon, 2 mai 1992

L'intérêt pour les bateaux anciens n'a cessé de grandir en Bretagne depuis les années 1980. Les constructions ou réhabilitations de voiliers anciens de travail se multiplient. Le bateau devient un élément du patrimoine.

Cette vaste opération de rénovation du vécu social et historique des sociétés littorales passe à la fois par la réécriture de cette histoire et par la réappropriation d'une culture maritime parfois oubliée. La reconstitution d'une partie de ce patrimoine à travers des objets aussi symboliques que le bateau permet de concrétiser cette demande identitaire et de l'associer au développement culturel et touristique de ces nouveaux terroirs maritimes.

Les bateaux du patrimoine reconstruits ou restaurés à l'identique en Côtes-d'Armor depuis « An Durzhunel », petit lougre homardier de Loguivy-de-la-Mer en 1984, jusqu'au « Grand Léjon » en 1992, retracent l'histoire maritime de notre département, tant à travers les recherches en archives que ces reconstitutions ont demandées, que par les témoignages oraux qu'ils ont suscités. Ces bateaux naviguent aujourd'hui à côté de leur histoire, sous une forme associative, en associant la découverte de la voile traditionnelle, de ses manœuvres à la découverte des paysages et de lieux témoins de cette histoire maritime.

L'aventure des classes du patrimoine a permis d'associer dans chaque bassin de navigation, un site à des usages ; depuis la baie de Lannion (port de Locquémeau) à Ploumanac'h et Paimpol, du Légué à Dahouët et Erquy, jusqu'à l'estuaire de la Rance qui fait revivre ses anciens dorés.

Ainsi, le Conseil général des Côtes-d'Armor a participé au financement de la construction de plusieurs bateaux traditionnels :

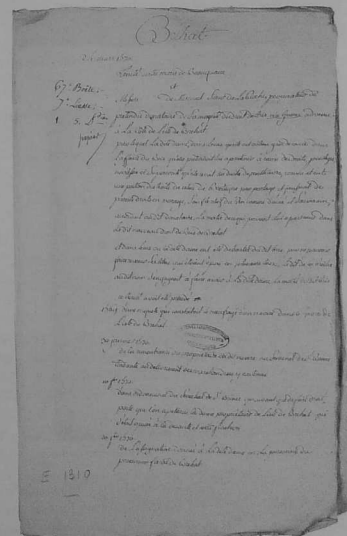
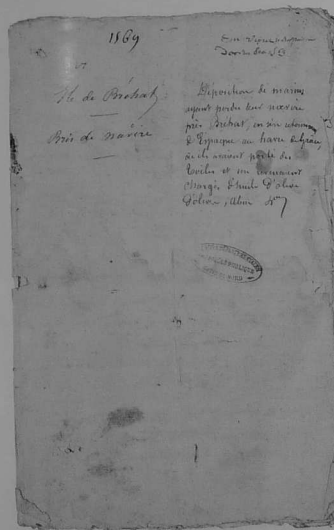
- « Ar gent-iles », flambart de Ploumanac'h,
- « Enez Koalen », homardier de Loguivy,
- « Le Grand Léjon », lougre du Légué,
- « La Pauline », chaloupe de Dahouët,
- « Le Dragous », chaloupe de Saint-Cast, « Froh Bernique »,
- « Le Flambert » de Locquémeau « Zant Quemo »,
- « La Sainte-Jeanne », côte d'Erquy.

Cependant, aucune ville portuaire n'a su jusqu'à présent reconstruire une goélette de grande pêche ou de cabotage, que seules les archives orales, écrites ou iconographiques peuvent faire revivre dans une perspective pédagogique et culturelle.

Naufrages

Dépôt des marins du navire « La Marguerite » naufragé à Bréhat, 29 décembre 1569 (1 E 1310).

Au retour d'un voyage à Cadix, en Espagne, où les marins ont porté des toiles et d'où ils rapportent de l'huile, de l'alun et des olives, « La Marguerite » fait naufrage près de l'île de Bréhat et perd toute sa marchandise. Une procédure s'engage auprès de la cour royale de Saint-Brieuc en revendication de marchandises par Olivier de Rieux, marchand de Rouen et propriétaire du navire, contre la propriétaire de l'île de Bréhat réclamant le droit de bris. L'enquête nous laisse un document de 1569 par lequel on prend connaissance des dépositions des marins. Les récits sont précis et détaillés.





Mairie de Saint-Brieuc.

LE MAIRE DE SAINT-BRIEUC A ses Concitoyens.

MES CHERS CONCITOYENS,

Nous ne pouvons qu'aux Fêtes de la grande Messe religieuse qui se prépare, et voilà que tout à coup nous avons été brisés par l'événement d'une épouvantable tempête! Elle est prouvée que trois de grands, vénérables matelots.

Aux allégresse des vœux à succéder le bras à sanglots de familles désolées, ruinées, et qu'un rude laver va trouver sans ressource! Et notre base de Saint-Brieuc.

Je tiens à vous dépendre l'honneur de cette situation, un chiffre plus éloquent que toutes les paroles vous la fera comprendre. Hier, 31 cadavres ont été retrouvés, et d'autres sont à retrouver encore! 24 hommes ont été heureusement sauvés par l'admirable dévouement de nos courageux Douaniers.

A l'avenir! A l'avenir! Ne laissez pas sans secours tant de Veuves, tant de Mères inconsolables... Ne laissez pas l'avenir se voir pour venir au aide aux Douaniers sans travail de la Seine-Inférieure. A que vous êtes accablés pour eux, vous le ferez à plus forte raison aujourd'hui, et toujours l'avenir leur, riches ou pauvres, de vous depuis vingt-cinq ans à la Mairie de Saint-Brieuc. Elle compte sur votre bienveillance et sur votre dévouement pour leur faire passer l'été de leur vie plus heureuse.

Une souscription est donc ouverte des ce moment à la Mairie, et le montant en sera versé au fait et à mesure des versements. Bureau de l'Administration municipale pour être repris après les familles les plus nécessiteuses de nos malheureux Douaniers.

A l'avenir! à l'avenir! Le Maire de Saint-Brieuc, J. GICQUEL.

NOTA. — Les Listes de souscriptions seront publiées dans les Journaux et le local.

Plouézec
Victime.

du sinistre mer du 11 novembre 1863.

1. Maître d'annonces, et son valet
2. Jégou Yvon.
3. Jégou Jean Marie, le son, rattaché à la pèche.
4. Jégou François, le son, fils de Jean Marie.
5. Jégou Guillaume, le son, fils de Jean Marie.
6. Le Couques, Jean Marie, le son, rattaché à la pèche.
7. Le Biais, Charles, le son, rattaché à la pèche.
8. Le Rollin, Joseph, le son, rattaché à la pèche.
9. Grand, Joseph, le son, rattaché à la pèche.
10. Le Prie, Jean Marie, le son, rattaché à la pèche.
11. Le Vee, Gilbert, le son, rattaché à la pèche.

Détail.

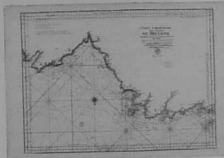
Le fait de malheur est arrivé à 10 heures, nous ne pouvons en dire plus, car nous n'étions pas sur le bord de la pèche. Ce fait est arrivé à 10 heures, nous n'étions pas sur le bord de la pèche. Ce fait est arrivé à 10 heures, nous n'étions pas sur le bord de la pèche.

NAVIGATION

Sciences et outils

Carte marine de De Vries « Carte particulière des costes de Bretagne depuis le Cap Fréhel jusques à Perros et l'Isle Tomé comme elle paroist à basse mer dans les grandes marées » (avec indications des longitudes et triangulation), carte levée et gravée par ordre du Roy, Paris, 1693 (1 Fi 185).

En dehors de la table de Peutinger (III^e siècle), carte routière romaine, les plus anciennes cartes de Bretagne qui sont parvenues jusqu'à nous, sont les cartes marines, indiquant les ports, les mouillages, les abris, les aiguades, les repères principaux, les écueils les plus dangereux et les îles. Cette carte est levée et gravée par ordre du Roi à Paris en 1693. Selon l'usage traditionnel, la mer est en bas pour la lecture de la carte. Le nord est donc en bas des feuilles.



La triangulation (technique perfectionnée au XVIII^e siècle) est une méthode géométrique de calcul des angles d'un triangle, dont on connaît la longueur de la base, pour mesurer ses côtés, qui rejoignent par alignement un amer, point remarquable : clocher, moulin, bouquet d'arbres, visé avec un théodolite (instrument de visée qui sert à mesurer les angles verticaux et horizontaux, en astronomie, à déterminer l'azimut et la hauteur d'un astre). La construction de plusieurs triangles successifs permet de quadriller un espace, de mesurer une distance et de situer un point géographique par recoupement.

EXPLOITATION DES RESSOURCES

Pêche hauturière

L'armement pour Islande de la goélette « Gardénia », extrait du journal de l'armement Gicquel, Paimpol, 1878-1911 (116 J 27).

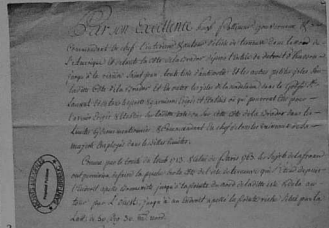
Le fonds Kerlévéo (116 J) constitue une précieuse mine de documentation sur Paimpol et sa région. Déposé aux Archives départementales des Côtes-d'Armor en 1988, ce fonds d'une grande richesse apporte notamment un éclairage sur Paimpol au temps d'Islande titre de l'ouvrage de Jean Kerlévéo publié en 1944 qui reste une référence dans le domaine de la pêche « à Islande ». « Si l'on évalue à 80 environ les navires de la grande pêche dans le département vers 1860-1865, on s'aperçoit que Paimpol possède plus de la moitié des effectifs ».



Le document provient des archives de Jules Gicquel, amateur à Paimpol (1878-1911).
Charte de l'abbaye de Beauport évoquant la pêche à Terre-Neuve et en Islande, 1514, (H 69).

Document non reproduit dans le catalogue d'exposition.
Pendant près de cinq siècles, les marins pêcheurs français ont mis le cap sur Terre-Neuve. Ils participent ainsi à cette impressionnante migration transocéanique qui dure six mois. Cette quête lointaine de la morue est fort ancienne. La « Grande Pêche » en Islande et Terre-Neuve est déjà pratiquée au début du XVI^e siècle comme l'atteste la charte de l'abbaye de Beauport de 1514 (acte signé le 14 décembre 1514 entre l'abbaye et les habitants de l'île de Bréhat) qui accorde aux marins de Bréhat la dispense de taxe sur les poissons pêchés hors des eaux « territoriales ».
Ce document, récemment restauré, témoigne bien, avant l'expédition de Jacques Cartier en 1534, de la spécificité du « département » en matière de grande pêche hauturière.

Affiche signée du maire de Saint-Brieuc, 1863 (1 M 465).
Etat dressé par le maire de Plouézec sur les victimes du naufrage du 11 novembre 1863 (1 M 465).
Le naufrage du 11 novembre 1863 marque terriblement les villes côtières du département des Côtes-du-Nord. Les périls en mer sont nombreux. Les interventions écrites des maires de Saint-Brieuc et de Plouézec témoignent de toute la douleur ressentie par la population locale. A Plouézec, c'est même toute une famille de pêcheurs qui est touchée : Yves Jégou et ses trois fils périssent ce jour là.



1. Gravure de Raphaël Binet : Le port du Légué (port Favigo) au temps de l'armement pour Terre-Neuve, Archives municipales de Saint-Brieuc (8 Fi 203).
2. Instructions d'Hugh Palisseur, gouverneur de Terre-Neuve, 1764, Archives municipales de Saint-Brieuc (HH 21).

Depuis le XVI^e siècle, la pêche à la morue, la « Grande Pêche », est l'affaire de nombreux ports, du littoral nord de Bretagne en particulier. Mais autour de l'île de Terre-Neuve, différentes nations (Français, Espagnols, Anglais) se disputent cette manne halieutique.

Le traité d'Utrecht de 1713 qui met fin à la guerre de succession d'Espagne, consacre la prépondérance maritime de l'Angleterre. La France cède Terre-Neuve aux Anglais mais les Français gardent le monopole de la pêche sur la côte nord de l'île. Le document, établi par le gouverneur de Terre-Neuve, 51 ans après le traité, indique les difficultés qu'il y a à faire respecter les dispositions du traité dans cet univers maritime qui est souvent une zone de non-droit. Il donne aussi des indications précises sur les activités des pêcheurs à Terre-Neuve. Ainsi est mentionnée « la permission de pescher et sécher à terre et d'y ériger des chauffaux faits de bois et cabanes nécessaires à cet effet ».

Ce document conservé aux Archives municipales de Saint-Brieuc ainsi que la gravure montrant les majestueux trois-mâts prêts au départ rappellent que, bien que moins importante que dans d'autres ports comme Saint-Malo, Binic ou Paimpol, la pêche à la morue a joué un rôle dans l'économie du port du Légué.

Documents non reproduits dans le catalogue d'exposition :

Le départ des pêcheurs d'Islande à Paimpol (pêche à la morue) dans *Lyon républicain*, 1898, Supplément illustré, Bibliothèque municipale de Saint-Brieuc, (Réserve G 167).

Le grand pardon d'Islande à Paimpol dans *Lyon républicain*, 1898, Supplément illustré, Bibliothèque municipale de Saint-Brieuc, (Réserve G 167 bis).

La spécificité de la vie sociale paimpolaise est l'armement pour la pêche à la morue en Islande. Cette activité motrice recèle un imaginaire qui impressionne : « toute navigation maritime qui mobilise des hommes pour une pêche lointaine et dangereuse est par nature extraordinaire ». Dès le XVI^e siècle, Paimpol (ou « Pempoul ») est déjà un port de pêche côtière. L'épopée des goélettes islandaises se déroule de 1852 à 1935. En 1852, Louis-Joseph Victor établit la première goélette pour la pêche à la morue en Islande. L'année suivante, 3 goélettes sont affrétées et en 1856, on en compte 14. Dans les années suivantes, Paimpol possède la moitié des effectifs morutiers des Côtes-du-Nord.

Autour de la pêche, des activités diverses se greffent : les voileries, les forges, les constructions navales. L'histoire de Paimpol s'enrichit d'un réel patrimoine maritime littéraire et artistique puisque l'épopée des goélettes inspire de nombreux romans et chansons comme *Pêcheurs d'Islande* de Pierre Loti et de nombreuses œuvres de Le Braz et Le Goffic. Ces récits romancés ne cachent pas toujours le caractère inhumain du travail en mer et les conditions hygiéniques déplorables existant sur les navires.

En effet, à bord des goélettes on embarque des hommes de 18 à 40 ans, sans réelle formation de marins, car souvent d'origine paysanne. On juge de leur habileté à prendre le poisson, qualité primordiale de rendement, sans se soucier de leur adaptation à la vie en mer.

Par ailleurs, la place de l'église catholique est essentielle. Celle-ci a d'ailleurs une claire conscience de la condition matérielle des marins. Le pardon évoque l'aide apportée par la religion : la protection pendant les traversées, l'apaisement des familles en cas de décès et la certitude d'une vie éternelle. Quand on rapporte cette célébration de la Vierge Marie dans des reportages et des journaux, le pittoresque l'emporte souvent dans l'imaginaire des gens de l'époque, où Église et pêche sont liées. Parallèlement à la presse illustrée de luxe (*L'Illustration*), se développe dès le Second Empire une presse populaire à bon marché, d'abord sous la forme d'hebdomadaires appartenant aux grands quotidiens de Paris ou de province (ici *Lyon républicain*), puis sous celle de suppléments à ces grands journaux. Alors que *L'Illustration* fonde sa « recette » sur un équilibre entre le visuel et l'écrit, ici, c'est l'image qui intéresse le plus ce grand public. Afin de fidéliser leur public et de pousser les lecteurs à l'achat, les périodiques développent donc en masse ces « Suppléments illustrés ». L'intérêt n'est pas au progrès typographique onéreux, on se sert uniquement de la gravure sur bois, puis la photographie. Quant à la composition de ces Suppléments, il y a souvent deux gravures de grand format, en première et dernière page. L'intensité dramatique et le caractère patriotique de ces images sont voulus et recherchés par les artistes. Mais au début du XX^e siècle, ces publications périclitent, le dessin devient désuet et le public préfère la photographie.

Cultures marines

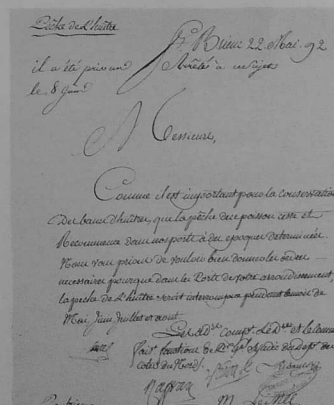
Arrêté interdisant la pêche de l'huître pendant les mois de mai, juin, juillet et août « pour la conservation des bancs d'huîtres », le 22 mai 1792, Saint-Brieuc (8 L 76).

Avec la Révolution française, la prise en compte de l'intérêt public, inscrite dans la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen, encourage l'administration à prendre des mesures pour une meilleure gestion des ressources naturelles.

Cela se traduit par l'application d'une réglementation locale ou nationale des espaces naturels. Ce document de 1792 trouve deux cents ans plus tard un écho particulier à la lecture d'une récente étude intitulée « Construire ensemble un développement équilibré du littoral » provenant de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (D.A.T.A.R.) sur le développement du littoral.

Cet arrêté du 22 mai 1792 interdit la pêche de l'huître pendant les mois de mai, juin, juillet et août « pour la conservation des bancs d'huîtres ».

Entre 1812 et 1932, de nombreux parcs à huîtres ont été installés dans le département à Erquy, Lanmeuz, Penvénan, Perros-Guirec, Pléneuf, Plérin, Pleudaniel, Pléozal, Ploubazlanneec, Plouër, Plouézec, Plougrescant, Plouguiel, Ploulec'h, Ploumilliau, Plounez, Plourivo, Saint-Jacut-de-la-Mer, Saint-Quay-Portrieux, Trébeurden, Trédrez et Trégastel.



Autres exploitations

Affiche : extrait des registres du Parlement du 11 février 1775 relatif à la récolte du goémon (20 G 811).

Les paroissiens de l'île de Bréhat portent plainte. Le goémon est régulièrement coupé par les habitants des paroisses avoisinantes au détriment de ceux de l'île de Bréhat. On saisit le Parlement de Bretagne. Seules les personnes résidant sur l'île sont autorisées à couper le goémon ; les autres seront passibles d'amende.

L'arrêt rendu par le Parlement est publié à l'issue des « Grand' Messes » célébrées dans les différentes paroisses concernées.

Cet épisode est relaté dans les archives paroissiales anciennes de Bréhat, conservées depuis 1993 aux Archives départementales des Côtes-d'Armor.



Toile d'Etienne Bouillé « Le port de Loguivy à marée basse » (collection du Musée de Saint-Brieuc).

Originaire de l'Yonne, le peintre Etienne Bouillé, conquis par la beauté des paysages et la lumière bretonne, s'installe dans le département des Côtes-du-Nord dès 1890. Le thème maritime tient une place importante dans son œuvre.

Cette grande toile (103 x 201 cm), acquise par le Musée de Saint-Brieuc en 1904, offre des informations précieuses sur l'activité qui règne dans le port de Loguivy à la fin du XIX^e siècle. On peut noter les différents types de pêche pratiqués (pêche à pied, au filet, et pêche au casier pour la langouste), les vêtements des pêcheurs, les bateaux utilisés, les particularités de cette côte nord où les nombreux îlots rocheux, les courants, l'amplitude des marées rendent la navigation difficile.

Peint avec une grande minutie, ce tableau rend bien l'atmosphère très particulière de ces temps au ciel changeant, le miroitement des flaques d'eau où se reflètent les silhouettes inversées des bateaux avec leurs mâts et leurs voiles colorées. Nombreux sont les élèves qui, émerveillés par ce témoignage pictural, avancent puis reculent devant la

toile pour comprendre la technique qui a été utilisée pour produire un tel reflet. Ils doivent se rendre à l'évidence, c'est bien cette pâte blanche, épaisse qui, vue de loin, crée cet effet.

Le sens aigu de l'observation du peintre, la précision, quasi ethnographique, font de ce tableau un véritable « document » d'histoire, témoin de l'histoire locale, qui traduit l'adaptation des hommes à leur milieu.



COMMERCE ET VOYAGES

Commerce maritime

Carte postale : Saint-Brieuc, le bassin à flot, après 1920, Archives municipales de Saint-Brieuc (8 Fi 145). Document non reproduit dans le catalogue.

Ce qui fait du Légué le premier port du département, c'est le transport de marchandises. Cette activité implique la possibilité pour des navires de fort tonnage d'accoster pour décharger leurs marchandises et de les acheminer vers l'intérieur.

Sur cette vue sont présents les éléments qui ont permis le développement économique du port : le second bassin à flot, construit entre 1910 et 1920 et la voie ferrée (voir le petit train à gauche) qui permet de relier le port à la gare. Dominant le tout, la villa de Rohannec'h, construite entre 1880 et 1890 par Le Guàles de Mezaubran, président des armateurs de Bretagne et acteur du renouveau du Légué, permet à son propriétaire de surveiller ses flottilles.

L'arrivée du chemin de fer fait décoller économiquement le port, à la fin du XIX^e siècle. Le cabotage laisse alors la place à un trafic international dont les 45e sont faits avec l'Angleterre, tandis qu'on abandonne la Grande Pêche. La crise des années 30 met un terme à cette expansion. Depuis l'année 2000, de nouvelles installations, bien en aval, remettent à flot les activités portuaires de Saint-Brieuc.

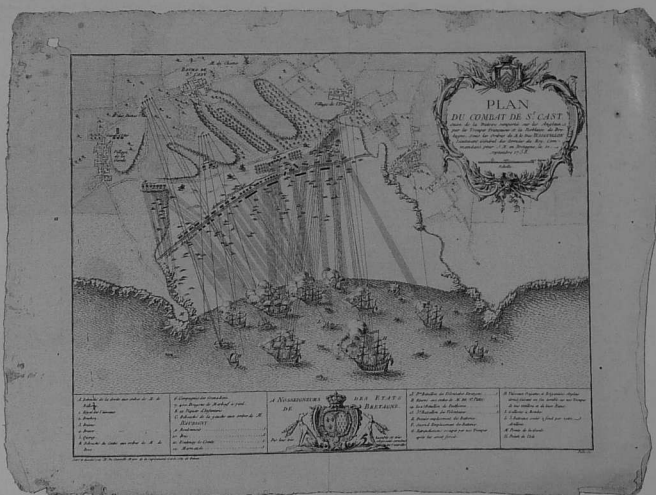
GUERRE MARITIME

Combats navals

Plan de la bataille de Saint-Cast (1 Fi 63).

Le plan de la bataille de Saint-Cast est levé par M. de Courville, Major de la capitainerie, garde-côte de Dinan. Il décrit la victoire des troupes royales, conduites par le duc d'Aiguillon, lieutenant général des armées du roi, sur les Anglais le 11 septembre 1758.

Les régiments réunis par le duc d'Aiguillon, commandant en chef en Bretagne, rejettent à la mer l'armée anglaise qui débarque, forte de 10 000 hommes. Cet événement a été commémoré en 1858 par l'érection de la colonne de Saint-Cast.



La guerre de course et les corsaires

Selon les historiens, la course a connu son apogée à la fin du XVII^e siècle et au début du XVIII^e siècle (pendant les guerres de la fin du règne de Louis XIV). Après 1715, elle décline. Cependant, si son rôle à cette époque devient secondaire, il n'en est pas pour autant totalement négligeable. La France républicaine de la Convention, pour pallier les insuffisances de la marine, autorise en 1793 les armements corsaires.

Mais qu'est-ce que la guerre de course ?

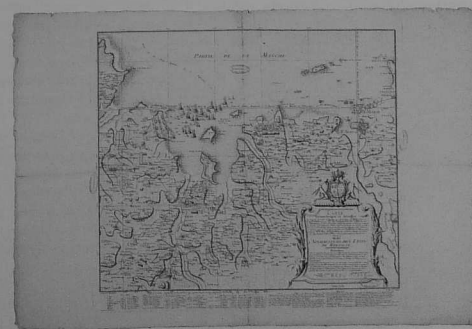
C'est une forme particulière de guerre sur mer qui a pour but l'appauvrissement de l'adversaire par l'anéantissement de son commerce maritime. Elle nécessite au préalable une déclaration de guerre officielle. Le navire corsaire est armé en course par des particuliers, avec l'autorisation du gouvernement, pour faire la chasse aux navires marchands d'une nation ennemie.

Afin d'éviter les comportements de piraterie, il faut mettre en place une réglementation très stricte et instituer un contrôle rigoureux des faits et gestes des corsaires : après les tâtonnements des siècles précédents, la course est régie par l'ordonnance de Colbert de 1681. Ce texte confie toutes les questions relatives à la course à l'Amiral de France, assisté d'un Conseil des prises (qui statuait sur la validité de ces dernières). L'ordonnance royale de 1778 reprend dans ses grandes lignes les termes du texte de Colbert avec quelques adjonctions concernant les avantages accordés aux armateurs. Cette ordonnance est encore en vigueur quand éclate le conflit avec l'Angleterre en février 1793. Par la suite, l'arrêté du 2 prairial an XI met de l'ordre dans les anciens textes et constitue la nouvelle charte de la course.

Entre autres dispositions concernant notamment les diplômes des officiers de marine, l'équipage et l'armement du navire, la conduite envers les vaisseaux neutres, la réglementation exige de l'armateur le dépôt d'un cautionnement pour le corsaire – ce vocable s'applique aussi bien au capitaine qu'au navire – ainsi que la présentation d'une autorisation ou lettre de marque.

Les corsaires ont toujours suscité l'intérêt public. En témoigne une bibliographie très abondante sur le sujet.

« Carte géométrique et détaillée de la partie des Costes de Bretagne qui s'étend depuis Saint-Malo jusqu'au cap Fréhel », 1760 (2 Fi 42).



Bulletins des lois de la République, arrêté du 2 prairial an XI relatif à l'armement en course, formule de lettre de marque, bulletins imprimés, fonds du tribunal de commerce de Paimpol (6 U 2/1).

Sans cette lettre de marque, le capitaine corsaire n'est pas en mesure de prouver qu'il n'est pas un vulgaire pirate (il risque alors la pendaison) et ses prises ne peuvent être validées devant le tribunal. En même temps que cette précieuse autorisation, il doit obtenir du gouvernement plusieurs exemplaires d'un autre document : une commission de conducteur de prises. Par cette commission, il charge l'un de ses subordonnés de convoier le bâtiment saisi vers un port français. Ensuite, il appartient à la juridiction compétente – à cette époque,

les tribunaux de commerce – de se prononcer sur la validité de la prise et de procéder à la liquidation. La douane prend livraison de la marchandise et du navire, en apprécie la valeur et les met en vente. Les sommes recueillies sont remises au tribunal de commerce et vont enrichir les caisses de l'Etat, après prélèvement des commissions de l'armateur et du capitaine entre autres.

Lettre de marque ou de « représailles », accordée au corsaire Hillery, capitaine du navire anglais « Le Balcarras », document parchemin en langue anglaise, avec portrait du roi Georges III et grand sceau pendant de l'amirauté d'Angleterre, dim. 65,7 x 55,5 cm, 17 juin 1796, fonds du tribunal de commerce de Paimpol, (217 L 34).

Ce document spectaculaire est extrait des dossiers de liquidation des prises, instruits par le tribunal de commerce de Paimpol. Cette juridiction se prononce sur la validité des prises en se référant aux textes en vigueur, l'ordonnance de 1681, le règlement de 1778 et les lois de l'époque révolutionnaire sur la guerre de course.

Il est intéressant de noter que les corsaires anglais, comme ceux de toute autre nationalité d'ailleurs, doivent également disposer de lettres de marque.

L'étude de ces dossiers – et plus particulièrement de l'énoncé du jugement – nous renseigne sur le port où est conduite la prise (dans le cas du « Balcarras », ce navire anglais est conduit à Paimpol), les noms des armateurs, du capitaine et du navire corsaire (ici, « la Delphine », armateurs : Amiel et Le Moine, capitaine : Boishamon, tous trois de Saint-Malo) et bien entendu sur les circonstances et les lieux de la capture (au

large de Jersey, le 8 frimaire an VI), l'équipage capturé et la marchandise saisie. Concernant plus particulièrement les circonstances de l'arraisonnement, les amateurs de combat naval seront déçus : sur les 78 dossiers que contient ce fonds, on ne signale que quelques cas de résistance, des échanges de coups de feu la plupart du temps, un seul navire ayant lutté plus de deux heures.

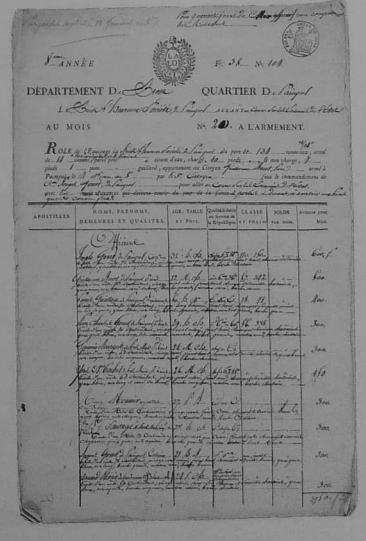
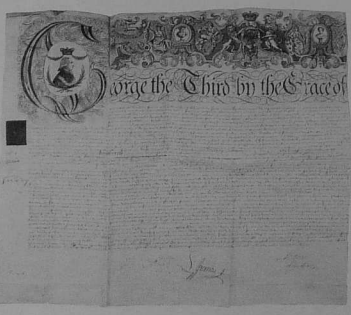
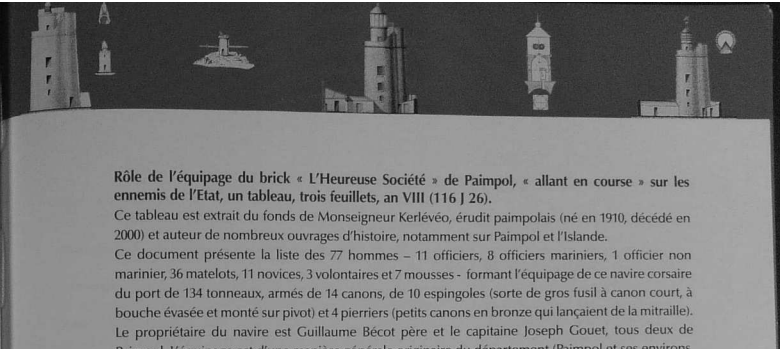
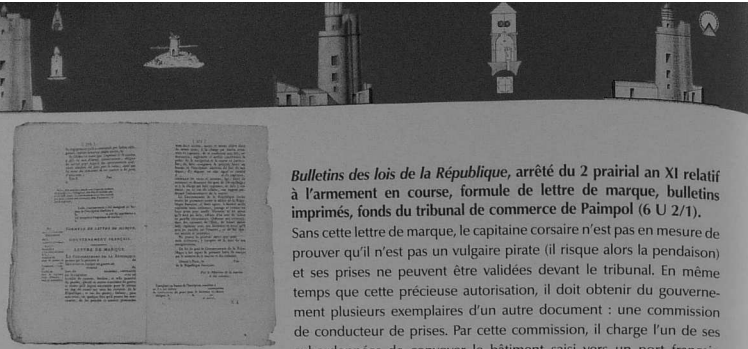
Malheureusement, ces archives restent muettes quant au sort réservé aux prisonniers : l'interrogatoire auquel doit procéder le juge de paix nous apprend qu'ils n'ont pas à se plaindre du traitement du capitaine et de ses hommes. Ensuite, on ignore leur destination et ce que sont devenus ces marins prisonniers une fois débarqués (les pontons des ports du nord de la France peut-être, homologues des sinistres pontons anglais).

Rôle de l'équipage du brick « L'Heureuse Société » de Paimpol, « allant en course » sur les ennemis de l'Etat, un tableau, trois feuillets, an VIII (116 J 26).

Ce tableau est extrait du fonds de Monseigneur Kerlévedo, érudit paimpolais (né en 1910, décédé en 2000) et auteur de nombreux ouvrages d'histoire, notamment sur Paimpol et l'Islande.

Ce document présente la liste des 77 hommes – 11 officiers, 8 officiers mariners, 1 officier non marinier, 36 matelots, 11 novices, 3 volontaires et 7 mousles – formant l'équipage de ce navire corsaire du port de 134 tonneaux, armés de 14 canons, de 10 espingoles (sorte de gros fusil à canon court, à bouche évasée et monté sur pivot) et 4 pierriers (petits canons en bronze qui lançaient de la mitraille). Le propriétaire du navire est Guillaume Bécot père et le capitaine Joseph Gouet, tous deux de Paimpol. L'équipage est d'une manière générale originaire du département (Paimpol et ses environs, Lantic, Etables, Saint-Quay, Saint-Brieuc) et plus rarement de Saint-Malo et de Saint-Servan.

En dernière page, ce rôle d'équipage est signé par le déclarant, le capitaine du navire et par le propriétaire. Il est ensuite visé et authentifié par les autorités maritimes de l'époque. Le document proprement dit se compose ici de sept colonnes. La première dite « apostilles » (c'est-à-dire : additions, annotations mises en marge d'une liste, d'un texte) est rarement complétée, elle précède par exemple si le marin provient d'un autre navire corsaire. Les autres colonnes indiquent pour chaque membre d'équipage, son état civil, son domicile et sa qualité, sa description physique détaillée ainsi que les avances perçues « à valoir aux prises que le dit corsaire fera ».



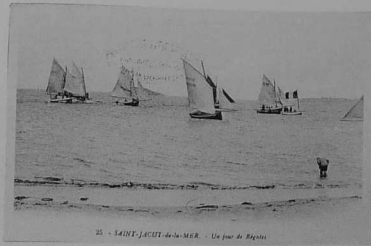
Plaisance et sport nautiques

Affiche « Régate de Pordic », 1^{er} septembre 1907 (4 M 68).



Les premières régates apparaissent au XIX^e siècle, à l'instar de ce qui se pratique en Angleterre. Les premières sociétés nautiques, comme celle de Paimpol voit le jour en 1861. Tous les autres ports vont suivre le mouvement. L'organisation des régates annuelles est leur principale activité. Elles concernent tout autant les bateaux de pêche, les bateaux-sabliers que les bateaux-pilotes, les yachts de course et de plaisance. Affiches et cartes postales se font l'écho de ces rassemblements. L'administration encourage ces manifestations par des prix et par sa présence. A Pordic, à l'occasion de la régata organisée le 1^{er} septembre 1907, « 52 bateaux s'étaient inscrits pour les régates du 21 juillet dernier [...] mais par suite du calme plat le départ n'a pu avoir lieu ; il a été reporté au dimanche 1^{er} septembre ». L'affiche bicolore présente le programme des cinq courses.

Carte postale de Saint-Jacut-de-la-mer (16 Fi 5628).
« Un jour de régates », 1932.



25 - SAINT-JACUT-DE-LA-MER. - Un jour de Régates

Table d'Etienne Bonville - Le port de laquoy à marée basse - fin du XIX^e siècle - collection du Musée de Saint-Pierre





Toile d'Étienne Bouillé « Le port de Loguivy à marée basse », fin du XIX^e siècle, collection du Musée de Saint-Brieuc.

Carte Particulière des Costes de Bretagne depuis le Cap Fréhel jusqu'à Pornos et l'Isle Tomé comme elles paraissent à basse mer dans les Grandes Marées, l'An 1753 (Gode : 1 Ft 185)

