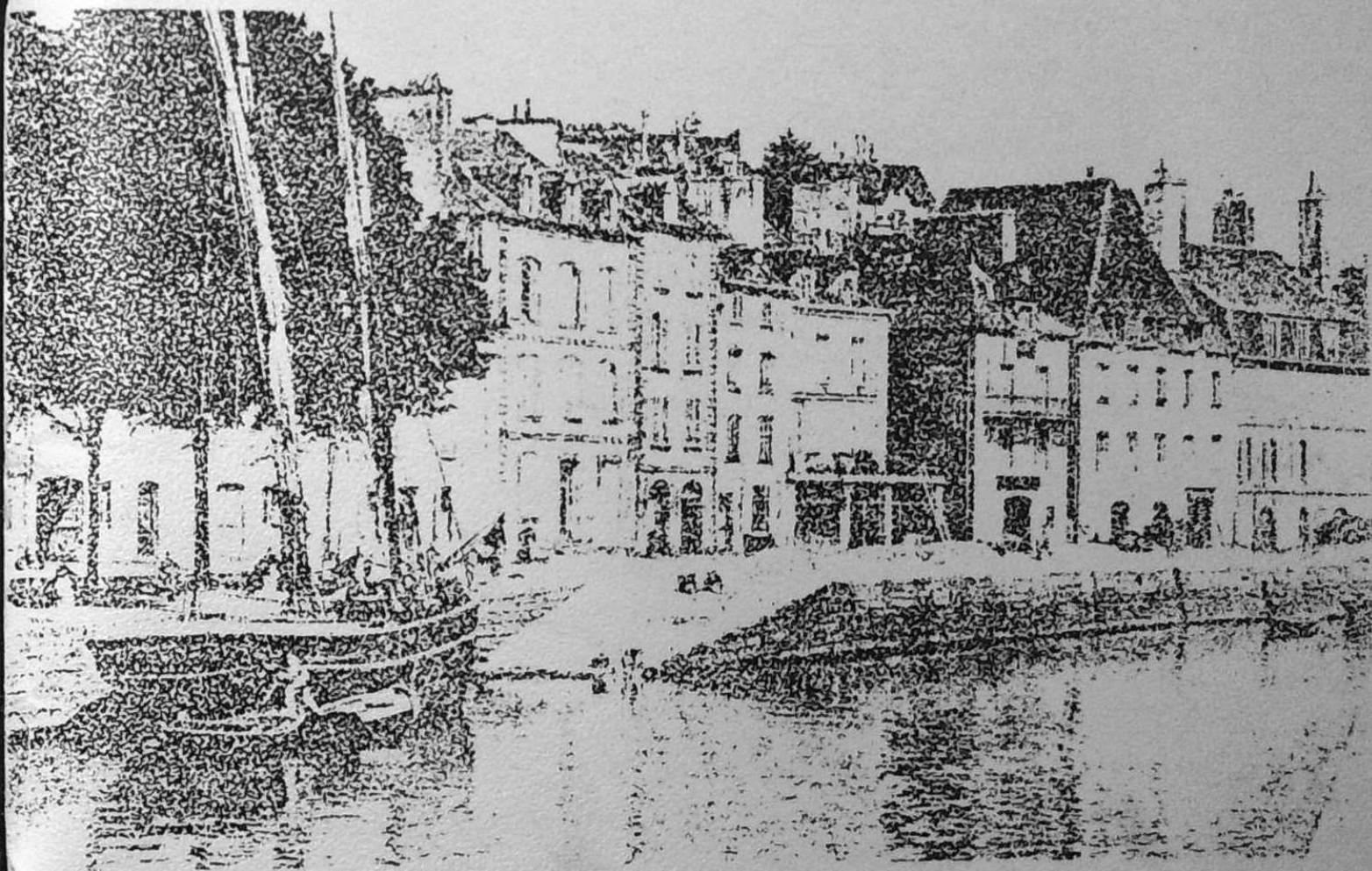


CHRONIQUE BIMESTRIELLE
DE LA
**SOCIETE D'HISTOIRE
DU PAYS DE KEMPERLE**

NOUVELLE SERIE N° 4 1er avril 1992

—————
N° 5 1er juin 1992



**ASPECTS DE L'HISTOIRE
DU PORT DE QUIMPERLE**

ASPECTS DE L'HISTOIRE DU PORT DE QUIMPERLE

Evoquer le port de Quimperlé peut apparaître aujourd'hui saugrenu, alors que seules deux ou trois barques et un ou deux bateaux de plaisance ornent les quais de la Laïta. Bien sûr, le chasse-marée la Belle Angèle a bien été amarré quelque temps pendant l'automne 1991 et l'hiver 1992 au Quai Surcouf, mais sans voile, sans grément, il fallait une certaine imagination pour retrouver l'animation et le paysage typique des ports.

Pourtant le port maritime de Quimperlé situé à environ 14 kilomètres de la mer, a non seulement existé, mais il a connu une activité non négligeable depuis le Moyen-Age jusqu'à la fin du XIXe siècle et même jusqu'au début de ce siècle. Ce numéro 5 du Bulletin de la Société d'Histoire n'a pas pour ambition de couvrir complètement l'historique de ce port, ce qui exigerait un long travail de recherche et d'approfondissement, mais il veut réhabiliter une partie de l'histoire de Quimperlé en donnant quelques aperçus sur l'importance de ce port au Moyen-Age, en évoquant les grandes étapes de l'évolution de son trafic et de la société qui y fut liée, en expliquant les circonstances de la construction des quais qui subsistent encore aujourd'hui et enfin en réfléchissant sur les causes de son déclin longtemps annoncé, longtemps retardé !

LE PORT DE QUIMPERLE AU MOYEN-AGE

Tous les travaux portant sur tout ou partie du commerce de la Bretagne au Moyen-Age mentionnent le port de Quimperlé, par exemple la thèse de TOUCHARD sur le commerce maritime de la Bretagne, la thèse de J. KERHERVE sur les finances duciales ou celle de LEGUAY sur les villes du duché.

Ils confortent ce que nous apprennent sur l'activité maritime de Quimperlé les ouvrages des bénédictins quimperlois DOM MORICE, DOM LE DUC sur l'histoire de Bretagne ou l'histoire de l'abbaye Sainte Croix, ou encore des recherches archivistiques personnelles.

Le port de Quimperlé ne fut jamais un grand port. Néanmoins son activité permanente fut loin d'être négligeable. Son développement semble précoce : c'est dès le XI siècle qu'un marchand de vin poitevin installé à Quimperlé est signalé par LA BORDERIE. C'est l'une des toutes premières mentions de ce type pour la Bretagne. Elle comporte deux enseignements intéressants. D'une part quant à la composition du trafic : c'est jusqu'à la fin du XIX siècle que Quimperlé fut un port du vin. La deuxième indication sur l'orientation du trafic révèle le caractère atlantique des relations de Quimperlé, qui fut toujours lié au Poitou, à Nantes ou à Bordeaux jusqu'au déclin du port au XIX siècle.

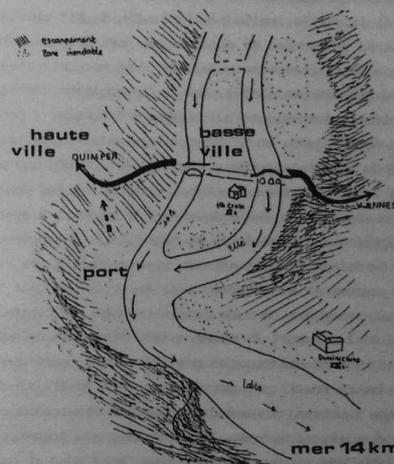
Ce trafic du vin est à mettre en relation évidemment avec l'abbaye de Sainte Croix, seul organisme régulier jusqu'au XIII siècle et exerçant sa toute puissance sur la ville; on sait le rôle joué par les ordres religieux dans la diffusion (et l'amélioration) de la vigne et du vin en France, indispensable à la messe et agréable au palais; le vin n'était d'ailleurs pas le seul type d'échange. Monsieur Y. BELLANCOURT a montré la profondeur de l'influence artistique poitevine dans l'architecture de l'église Sainte Croix qui date également du XI siècle.

Mais ne peut-on pas penser que si les relations commerciales sont attestées au XI siècle, elles existaient auparavant déjà ? Par ailleurs la destruction d'Anaurot par les Vikings en 878 prouve, sinon l'existence d'un havre, du moins la navigabilité de la Laïta. Et c'est même dès l'époque gallo-romaine qu'il faut sans doute faire remonter la fréquentation de cette ria comme axe de communication : des fragments d'amphores romaines -- trace peut-être d'un trafic de vin déjà -- ont été dragués à plusieurs endroits du lit de la rivière par Monsieur BEAUSEJOUR, sablier. Il est vrai que c'est jusqu'au XIX siècle -- et on l'oublie souvent -- que la voie maritime et fluviale concurrença efficacement les voies terrestres plus lentes et plus aléatoires. On peut rappeler que vers 1750 encore, il fallait moins de temps pour acheminer un chargement de St malo à Nantes, par la mer que de St Malo à Rennes par la route. Aujourd'hui on a trop

tendance à considérer mers et rivières comme des obstacles ou des frontières.

Ainsi les besoins de l'abbaye et du noyau urbain qui s'était développé autour d'elle avait suscité une activité portuaire qui, en devenant permanente, s'intensifia. Et le privilège très tôt obtenu de multiples foires, offrit un relais efficace à l'écoulement de certains produits importés (ou exportés) vers les campagnes et bourgades voisines.

SITE ET SITUATION



Mais comment se présentait au juste ce port primitif ?

Niché au fond de la ria de la Laïta, au point extrême de remontée de la marée, comme ce que l'on observe dans tant d'autres petites villes bretonnes d'Auray à Lannion en passant par Hennebont, Quimper, Landerneau, etc., il se situait dans la première partie de ce qui est aujourd'hui le Quai Brizeux. Quimperlé, par rapport aux autres villes portuaires citées, présente une certaine originalité dans la prédominance des eaux douces -- le débit de l'Ellé est relativement fort -- et ce n'est que très en aval, vers St Maurice, que la rivière prend un caractère maritime. Le port s'est

installé plus précisément sur la rive droite de la Laïta juste après la confluence de l'Ellé et l'Isolé; pourquoi ? D'abord parce qu'il s'agit d'une rive concave bordée par le chenal de la rivière, d'autant que l'Ellé décrivant une courbe avant sa confluence avec l'Isolé, plaquait en quelque sorte l'Isolé sur sa rive droite. Les conditions les plus favorables de navigabilité et d'accès des navires (sauf évidemment lors des basses eaux) étaient ainsi offertes en cet endroit. D'autre part, l'encaissement de la vallée de la Laïta laissait disponible une banquette certes étroite et seulement longue de 200 mètres (un escarpement rocheux la limitait en aval), mais bien utile à la construction d'édifices portuaires. L'exiguïté du port était réelle, mais jusqu'à la fin du XIX^e siècle, c'était une situation très fréquente. Ce quartier du port bien individualisé était relié à la Haute Ville commerçante par des rues en pente assez forte, cependant Quimperlé n'était pas isolée. Une telle position correspondait à des conditions politico-économiques alors bien différentes : pendant presque tout le Moyen-Age et jusqu'au XV^e siècle, les sites fluvio-maritimes même assez éloignés du littoral apparaissaient plus protégés que ceux d'établissements de front de mer en ces temps troublés où les descentes de pirates ou de marins ennemis étaient fréquentes. L'insécurité avait également comme effet auprès des marchands de partager leurs chargements sur plusieurs navires de faible tonnage afin de mieux répartir les risques. La vie maritime se présentait alors comme très émiettée, surtout dans nos régions. Les bateaux étaient donc de faible tonnage, le capital réduit et très dispersé et les quantités transportées sans commune mesure avec celles d'aujourd'hui. N'oublions pas que l'économie correspondait à une économie de pénurie. Ce n'est qu'à partir de la fin du XIV^e siècle et surtout du XV^e siècle que les conditions évoluèrent vers des transports maritimes plus massifs et plus concentrés. Il n'est donc pas étonnant que jusqu'aux années 1370/1380, Quimperlé soit avec Concarneau et Quimper un des seuls ports de Cornouaille. A ces "vieux ports" s'ajouteront ensuite Permarc'h, Audierne et Douarnenez.

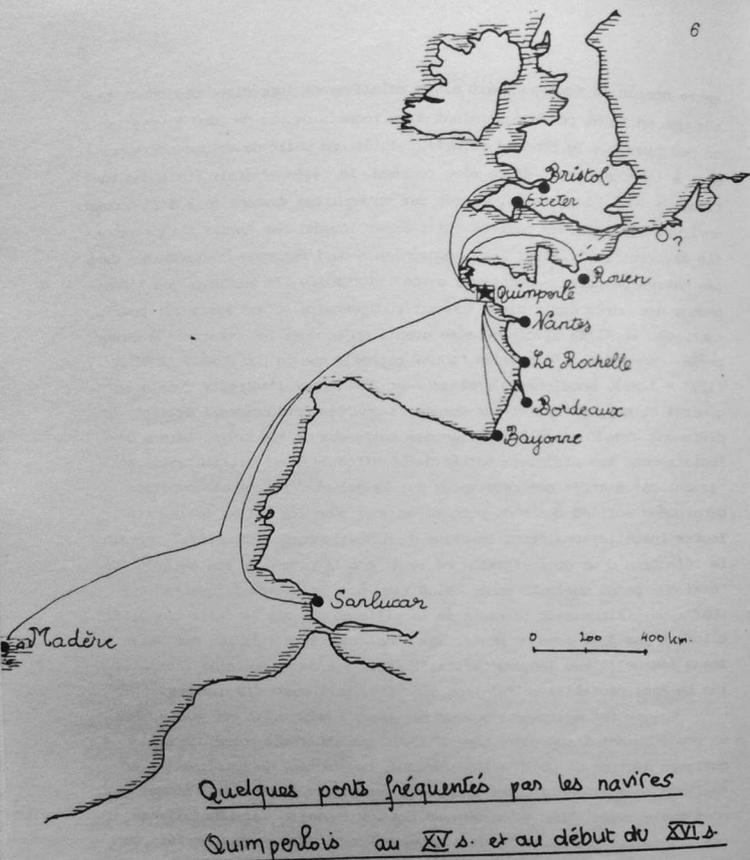
TONNAGES ET EQUIPEMENTS

Les tonnages étaient on l'a dit réduits : la marine bretonne comme celle de la plupart des autres pays (sauf ceux de la Hanse) était pauvre en gros tonnages : les navires supérieurs à 100 tonneaux ne représentaient jusqu'au XIX^e siècle inclus que 15 % de la flotte. Il faut préciser que

cette notion de tonneau était alors relativement imprécise, désignant tantôt une unité de poids équivalant à un tonneau de vin de 2000 livres (soit un peu plus que le tonneau actuel), tantôt une unité de volume correspondant à l'encombrement de ce même tonneau. La règle générale était des bateaux de 10 à 60 tonneaux, montés par un équipage variant de 3 à 15 hommes environ. L'allure des navires était assez lourde, car "leurs flancs rebondis devaient leur éviter les inconvénients de l'échouage bi-quotidien dans les havres naturels soumis à la marée" (TOUCHARD). Il est vrai que l'équipement des ports était alors souvent rudimentaire. C'est assez tôt pourtant, dès le XIII^e siècle ou même avant, qu'un quai fut construit à Quimperlé : en effet, l'historien LEGUAY rappelle que le Duc JEAN I LE ROUX (1237 - 1286), soucieux de restaurer et développer l'autorité ducal en général et en particulier sur Quimperlé que ses prédécesseurs avaient complètement abandonnée à la tutelle des religieux de Ste Croix, laissa volontairement ses officiers sortir des limites de leurs attributions, en "levant par exemple des redevances sur le sel et d'autres marchandises débarquées sur les quais du port et occuper même les halles de la cité", toutes installations étant le signe d'un développement commercial certain. La réfection d'un quai attestée en 1464, est la preuve de son antériorité, "quai qui passe quelques années plus tard pour être très fréquenté" (LEGUAY). La liaison avec le reste de la ville ne pouvait se faire que difficilement par deux rues en pente, aux noms évocateurs : la rue des Vaisseaux (actuelle rue Jacques Cartier*) et la rue de la Fontaine (actuelle rue Le Bas) peut-être en relation avec l'avitaillement des navires.

Malgré cet équipement portuaire, assez sommaire, il est quand même un peu étonnant d'apprendre chez TOUCHARD que Quimperlé possédait alors quelques navires de plus de 100 tonneaux, compte-tenu de la situation actuelle du chenal de la Laïta jusqu'à la mer. C'est un point sur lequel nous reviendrons. "Dès qu'on dépasse les 100 tonneaux, les spécialistes des transports lointains du vin l'emportent : quérandais, quimperlois ou bayonnais" (page 71). Autre révélation dans la même thèse : l'affrètement en 1480, soit en pleine période d'expansion du commerce breton, d'un navire de Quimperlé, la "Madeleine" pour...Madère, à la recherche d'épices et de sucre, en relation avec des marchands méridionaux italiens ou espagnols.

* A ce propos, pourquoi ne pas indiquer sur la plaque, l'ancien nom à côté du nom actuel, comme dans tant d'autres villes anciennes ? Les noms anciens, outre leur pittoresque, étant un témoignage de l'histoire de la ville !



7

Pour affronter une telle distance, ici encore le tonnage ne pouvait être qu'assez important. Tout comme celui d'un autre navire quimperlois, le "Christophe", qui revient de San Lucar, près de Cadix en février 1518. Et TOUCHARD suggère que les voyages vers l'extrême Sud aient été une spécialité du port de Quimperlé en cette fin du Moyen-Age.

Mais c'était aussi avec toute la façade atlantique que Quimperlé entretenait des relations suivies -- comme les autres ports de Cornouaille d'ailleurs. On a déjà signalé leur précocité avec le Poitou et La Rochelle. Elles furent plus tardives avec Bordeaux, puisqu'en 1372/73, on ne comptait par exemple que 4 % de navires cornouaillais sur l'ensemble de la flotte bretonne (dont 4 navires de Quimperlé), mais en 1482/83 leur pourcentage atteignait 39 % (dont 2 navires de Quimperlé). Le même phénomène était remarqué vers les Iles Britanniques. De 1381 à 1400 les navires cornouaillais ne comptaient que pour moins de 5 % de l'ensemble des navires du duché (dont 2 navires de Quimper et 5 de Quimperlé), mais un siècle plus tard, de 1481 à 1500, ils comptaient pour près d'un quart (dont 9 navires de Quimper et 13 de Quimperlé). A Bristol, de 1481 à 1526, les navires cornouaillais représentaient avec ceux du Vannetais et ceux des marais salants presque la totalité de la flotte bretonne, et Quimperlé, avec 10 navires sur un total de 75, se plaçait dans les premiers rangs. On signale aussi quelques navires de Quimperlé à Rouen en 1410. L'absence de citation de navires quimperlois dans le trafic avec la Flandre et la Zélande, sans constituer une preuve formelle (la présence de vierges à l'influence germanique évidente dans des églises de Quimperlé ou de Moëlan par exemple témoigne peut-être de liens culturels et commerciaux vers les Bouches de Rhin ?), semble indiquer les préférences atlantiques du port de la Laïta.

Quels étaient alors les produits transportés dans ces directions ? Il s'agissait de produits destinés autant au marché local (vin de Bordeaux, marchandises diverses) qu'à la réexportation : en 1472 par exemple la "Marguerite" de Quimperlé achemine vers le nord du Pays de Galles du vin de la Rochelle, du vin bâtard, des canevas (emballage de chanvre), du gingembre. D'autres produits comme le fer espagnol ou des toiles pouvaient également être réexpédiés. Mais les toiles bretonnes étaient plutôt l'apanage des léonards et des trégorrois avant d'être celui des anglais qui finirent par accaparer, à la fin du XVe siècle, les deux tiers de ce trafic.

Mais la région de Quimperlé offrait également matière à échange : du miel qui se rencontrait épisodiquement dans les cargaisons bretonnes du XIIe siècle, des produits d'élevage : viandes salées de porc ou de boeuf, graisses et beurres, cuirs et peaux, mais leur irrégularité permanente n'en faisait souvent qu'un fret d'appoint. Tout comme sans doute les poissons séchés, puisque l'on sait que les sécheries ducales de merlu et de congre, particulièrement importantes sur le territoire de Doëlan, fonctionnèrent jusqu'au début du XVIe siècle. Les céréales (les "bleds"), dont les régions littorales aux terroirs plus riches permettaient certains excédents parfois, constituaient une possibilité d'échange plus importante : dans le port voisin de Blavet (Port-Louis actuellement) en 1432 par exemple, sur 26 sorties, 15 transportent du froment et du seigle (surtout) et même de l'avoine. Peut-être aussi au XIIIe siècle et un peu plus tard, Quimperlé exporta des draps puisque des "molins foleretz" (moulins à foulon) sont attestés à Quimperlé en 1271. Mais Quimperlé, à la différence de Rennes ou Vitré, ne fut jamais une grande région productrice, et il semble que les draps produits le furent surtout à destination des campagnes voisines.

Toutes ces productions donnaient lieu également à un cabotage actif pratiqué par des barques ou escaffes de faible tonnage (5 à 7 tonneaux) sur toute la côte méridionale et plus particulièrement avec Nantes et la Basse-Loire : c'est surtout le sel (seul conservateur alors) de Guérande ou plutôt de la Baye (de Bourgneuf) et le vin breton de Nantes, "un gros plant souvent un peu fruste et vert", qui étaient échangés contre des céréales cornouaillaises. L'approvisionnement du port de Quimperlé n'était pas le seul fait des navires locaux puisqu'en 1445 c'est un navire de Baden qui vient y décharger du vin de Nantes (et peut-être de Bordeaux).

Cette expansion du trafic portuaire breton à partir du XIVe siècle était considérée comme un élément stratégique par les ducs de Bretagne, qui, en imposant de nouvelles taxes portuaires et impôts, renforcèrent les ressources de l'Etat breton : sous FRANCOIS II (1458 - 1488), l'impôt sur le vin arrivait au premier rang des ressources indirectes de l'Etat en assurant de 13 à 16 % de leur montant total ! Les ducs imposèrent aussi une uniformisation des taxes entre les différents ports, aux tarifs jusque là disparates : quand par exemple la taxe sur le tonneau de froment était de 21 sous à Quimperlé ou à Pont l'Abbé, elle s'élevait à 25 sous à Quimper mais n'était que de 16 sous à Guérande. La pancarte des droits du port

de Quimperlé s'établit donc à partir de la fin du XIVe siècle de la façon suivante.

PANCARTE DES DROITS DU PORT DE QUIMPERLÉ

(15^e siècle).

Procédant auquel extrait etc... nous a esté représenté. . un livre en parchemin intitulé : Pancarte et déclaration des devoirs dus au roy et duc en ses ports et havres dudit évesché de Bretagne, duquel livre a été extrait ce qui suit :

Kemperlay :

Pour chacun tonneau de froment qui va dehors de Bretagne : trente sols cy xxx s.

Pour tonneau de gros bled, vingt sols cy. xx s.

Par sacre (1) de cuir, d'entrée deux sols cy. ii s. et d'entrée de cire et autres denrées, le vingtiesme.

Pour tonneau de chair, suif et autres graisses, trente sols, cy. xxx s.

Item issu de chacun tonneau froment mené en Bretagne quinze sols cy. xv s.

et par tonneau de gros bleds, dix sols cy. x s.

Item pour entrée de chacun tonneau de vin hors Bretagne et de Nantes, trente sols cy. xxx s.

et d'autres vin par deça la rivière de Loire tant de Pornic, Hérlac, Guérande, qu'autres, quinze sols cy. xv s.

Item, pour chacun tonneau de fer qui monte, vingt deux cent pour tonneau, pour entrée vingt sols cy. xx s.

des vaisseaux qui sont dudit lieu de Kemperlay, car les vaisseaux forains payent en outre le vingtiesme dudit fer sur chacun vingt deux cent ;

Item de gemme, rousine, bray et autres denrées, le vingtiesme de ce qu'elles sont vendues.

Item l'entrée de chacun muid de sel à la mesure de Guérande, cinq sols cy. v s.

et si le sel vient d'ailleurs que de Guérande ou de Ilhuy, l'on prend pour l'entrée de chacun muid, quinze sols cy. xv s.

Et il y a de coutume ancienne pour chacun tonneau de froment des gens demourans au communal de Kemperlay, neufs deniers au duc, et autant à l'abbé ; et de chacun tonneau de froment hors les moites du communal, dix-huit deniers pour mondit seigneur et autant pour l'abbé, et prend l'un de ceux de Kemperlay, du communal, pour chacun porc, un denier pour mondit seigneur et autant pour l'abbé, et pour chacun porc hors le communal, trois deniers pour le duc et autant pour l'abbé.

Item pour chacun charge de sel deschargé audit port, quelle charge monte sept muids, mondit seigneur demy minot de sel d'ancienne coutume, outre un minot que prend l'abbé.

Item pour chacune pipe de vin tiré par charroy hors de Kemperlay, deux sols six deniers, cy. . . . li s, vi d.
Titre du charrier. — (Copie du 18^e siècle).

(1) Tacre veut dire *tracque*. Il y a dix cuirs pour tacre et vingt tacres pour l'ast.

TEXTE EXTRAIT DE L'OUVRAGE DE LE DUC
"HISTOIRE DE L'ABBAYE SAINTE CROIX"

On le voit, malgré une certaine diversité, le trafic était essentiellement d'ordre alimentaire. Perçues par un représentant du duc (en 1397 le receveur fiscal était ainsi OLIVIER DE QUIRISOET), ces taxes portuaires furent ensuite affermées et uniformisées.

Ainsi, la fin du Moyen-Age représente pour le port de Quimperlé d'une certaine façon son apogée : enrichissement, voyages lointains et réfection du quai vont de pair. Les négociants étaient alors particulièrement dynamiques, tel par exemple GUILLAUME MORICE, négociant, un des 18 noms d'hommes respectés pour leur savoir ou leur fortune, relevés par l'enquête sur le Communal de Quimperlé de 1492 à 1500. L'activité du quartier du port était sûrement grande et on y trouvait comme ailleurs de multiples métiers spécifiques comme marins, charpentiers, voiliers, cordiers, mesureurs et porteurs de sel, etc. Certains chiffres de tonnages de cette période ne laissent pas de nous interpellier : certains navires fréquentant le port auraient atteint ou dépassé les 100 tonneaux quand par la suite seuls les navires de moins de 50 tonneaux voire 20 tonneaux pouvaient difficilement remonter la Laïta. Faut-il imaginer alors une Laïta plus navigable, plus profonde ou moins obstruée par les sables, mais cela suppose alors quelques modifications climatiques ou une érosion moins forte dans le bassin versant de l'Ellé en relation avec un taux de boisement plus fort, à moins que la forme élargie de la coque des navires ne nécessitait un tirant d'eau plus faible, à moins encore que les navires s'arrêtaient au Pouldu et que leur chargement était acheminé à Quimperlé par des bateaux plus petits ? Des recherches pourraient être entreprises sur ce point et des comparaisons établies avec d'autres ports de fond de ria de Bretagne, car la même évolution a pu y être constatée.

Au XVII^e siècle, les conditions générales évoluent vers un accroissement de la taille des navires, ce qui profite essentiellement aux grands ports qui accaparent les trafics lointains. La formation d'Etats "modernes" s'accompagne d'une montée des nationalismes économiques au profit des marines des royaumes d'Espagne, du Portugal ou d'Angleterre, ce qui défavorise les Bretons, concurrencés de plus au XVII^e siècle par les Hollandais, nouveaux "rouliers" des mers. Quimperlé semble, comme une bonne partie de petits ports de la province, se replier sur un cabotage actif avec les ports de Nantes et de Bordeaux, qu'il connaissait déjà bien au Moyen-Age. Permanence et changements surtout sensibles sur le plan de l'équipement du port ou des difficultés de navigabilité sur la rivière semblent donc caractériser cette période.

TRAFICS

Comme de nombreux autres ports de la côte méridionale de Bretagne, Quimperlé apparaît surtout comme un port du vin (et du sel) à l'importation, et des céréales à l'exportation en relation avec les ports de la côte atlantique de Brest à Bayonne, mais surtout avec la Basse-Loire et Bordeaux. En 1631 par exemple Nantes exporte 891* tonneaux de vin vers Quimperlé (4715 tx vers Vannes, 1196 tx vers Auray, 1844 tx vers Hennebont) et importe de cette même ville 133 tonneaux de céréales (245 de Vannes, 854 d'Auray et 1278 d'Hennebont). En 1661, 7 bateaux de Quimperlé jaugeant 160 tx au total (soit un tonnage moyen de 23 tx, ce qui est faible) fréquentent le port de Bordeaux; en 1669, ils étaient au nombre de 19, pour un tonnage total de 240 tx (d'où une moyenne encore plus basse de 12,5 tx par bateau), quand 10 venaient d'Auray et 6 de Vannes. En 1669 toujours, Bordeaux importe 105 tx de céréales de Quimperlé (331 de Vannes, 215 d'Auray et 87 d'Hennebont). En 1665 COLBERT DE CROISSY (1^e frère du grand Colbert) précise que le commerce du blé se fait aussi vers Bayonne et même vers l'Espagne. En 1733 l'intendant des GALLOIS DE LA TOUR, dans son rapport sur la province, mentionne toujours que Quimperlé comme Quimper ou Audierne exporte des "froments et des seigles principalement à Bordeaux, d'où les bateaux reviennent avec les vins. La même constatation

* chiffres tirés de "la Bretagne en 1665" d'après le rapport de Colbert de Croissy. J. KERHERVE F. ROUDAUT J. TANGUY

avait été faite aussi à la fin du XVII^e siècle par BECHAMEIL DE NOINTEL. On sait aussi que précédant de peu la Révolution, c'est à l'occasion du chargement de grains vers Nantes, Bordeaux et Bayonne en juin-juillet 1788 puis 1789 à nouveau, que des troubles éclatèrent sur le port de Quimperlé notamment. CAMERY, dans son "Voyage dans le Finistère de 1794-1795" confirme tout ceci : "le commerce des grains était le principal commerce de Quimperlé avant la Révolution; Brest et Lorient enlèvent ces denrées". Mais voyait-il transiter d'autres marchandises ? Le rapport de COLBERT DE CROISSY simplifie sans doute les choses quand il affirme "qu'il ne se fait aucun autre trafic que celui du vin et du blé et qu'il ne s'y fait aucune manufacture". Les ardoises des toitures dont DUBUISSON AUBENAY, dans son "Itinéraire de 1636", signale qu'elles proviennent de "Châteaulin et Conquest" devaient bien par exemple être acheminées par le port, tout comme le tuffeau de Loire qui servait à certaines constructions. Il semble que la diversification s'accrut beaucoup au XVIII^e siècle.

DES GALLOIS DE LA TOUR signale en effet que "les tanneries autrefois considérables à cause de l'abondance des matières premières et de la disposition des eaux, aujourd'hui en diminution à cause de la concurrence de La Rochelle et des autres villes maritimes, occupent 250 personnes", (ce qui plaçait Quimperlé dans les tout premiers rangs en Bretagne pour cette production, puisque Rennes employait 300 personnes et la région de Guimiliau, une centaine). Cependant la production dut être réactivée par la venue d'un suisse en 1753 qui établit une tannerie devenue vite florissante, autour de laquelle se groupèrent d'autres établissements comme des papeteries et des scieries. Scieries en relation avec les coupes réglées des forêts de Carnoët, de Coatloch et de Cascadec (en Scaër), que selon CAMERY toujours, les négociants n'avaient "de ressource que de faire exploiter" et qui procuraient un autre type de fret que l'on retrouvera pendant tout le XIX^e siècle. Mais à la Révolution, il semble que les tanneries étaient à nouveau entrées dans une phase de déclin. Le registre de capitation de 1789 de la seule communauté de ville de Quimperlé (excluant donc la trêve de Trélivalaire qui commençait près du ruisseau du Dourdu), soit le quartier des tanneries, ne comptait que 14 tanneurs ! Combien au total les relations de Quimperlé avec les ports atlantiques faisaient-elles intervenir de navires originaires du port même ? On ne dispose d'aucun chiffre sûr, mais il est sans doute vraisemblable de l'estimer à moins d'une dizaine, en diminution au XVIII^e siècle par rapport au siècle précédent (?).

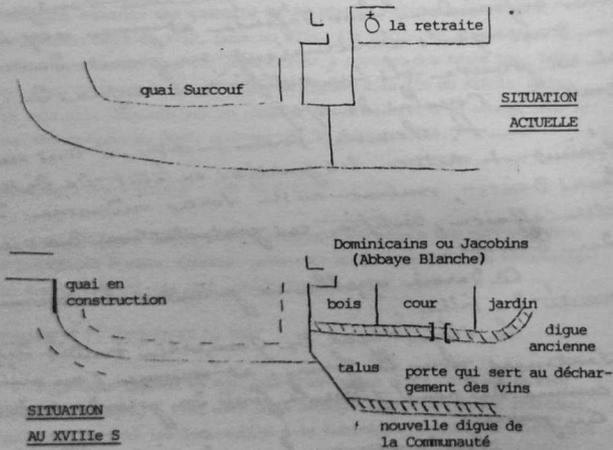
Nous revenons sur le trafic du vin sur lequel quelques renseignements supplémentaires sont disponibles. Le vin continue comme au Moyen-Âge d'être d'une certaine façon un produit de luxe, mais la consommation à Quimperlé comme dans le reste de la province semble être restée forte, signe de prospérité et de richesse économique, au moins jusqu'au règne de LOUIS XIV dont la politique aura des effets militaires et économiques désastreux pour la Bretagne.

Le vin était donc débité dans les tavernes de la ville et des environs. Mais peut-on connaître le nombre de tavernes en ville ? Un document de 1597 (dans LE DUC preuves...) donne une liste de 18 tavernes dont deux travaillent avec leur épouse et deux autres déclarent (ou prétendent ?) avoir arrêté leur négoce. Quimperlé avait alors environ 400 feux (selon DUBUISSON AUBENAY en 1636) soit 1800 à 2000 habitants. Les noms de ces cabaretiers sont parfois intéressants : on retrouve dans ceux de Coët-nours (encore mentionné en 1674, preuve de la persistance de certaines dynasties familiales dans le même métier. cf plus bas) ou de Pégasse des nobles ou anoblis. Le commerce du vin alors ne semblant pas une cause de dérogeance. Deux siècles plus tard, le registre de capitation de 1789 dénombre 33 débitants. Les noms ont complètement changé, mais le rapport débit par habitant est resté sensiblement le même, la population en 1789 hors Lothéa et Trélivalaire étant estimée à 3700 habitants. Un débit pour un peu plus de 100 habitants, on ne risquait de rester assoiffé, mais encore fallait-il avoir le sou évidemment.

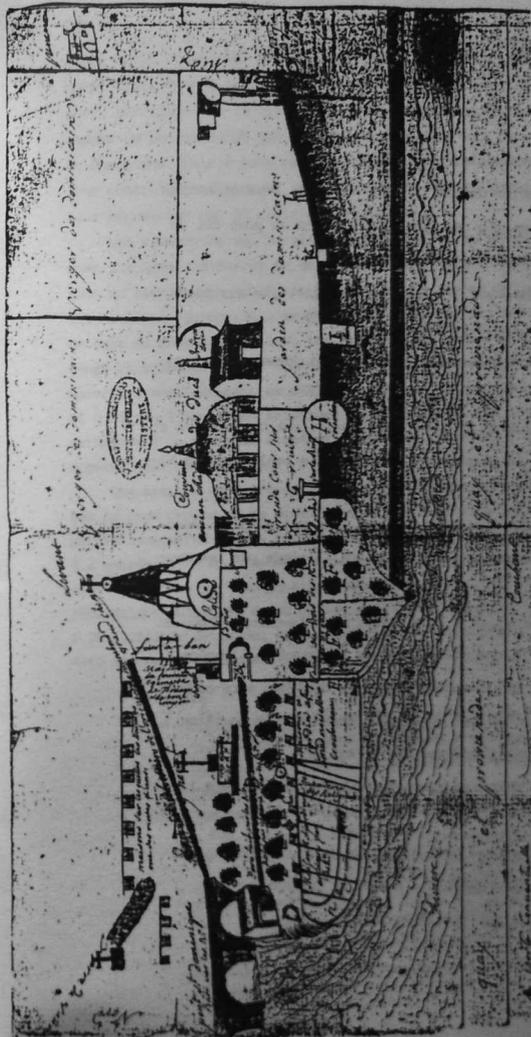
voir extrait des Archives AdF 2 E 1521

Un autre compte de 1674 nous laisse apercevoir le détail de la distribution du vin dans les environs. Entre le 13 janvier et le 3 février (période du vin nouveau donc) ce sont 19 barriques qui ont été charroyées une à une (soit pratiquement une par jour) au profit de nobles, tels ceux du manoir de Lezir (?) à Querrien et surtout de laboureurs (agriculteurs aisés) des paroisses voisines, parmi lesquelles se détachent (accidentellement ?) Querrien et Moëlan (avec respectivement 6 et 5 barriques), Bannalec, Locunolé, St Thurien, Le Faouët, Lothéa constituant les autres destinations. Ce document nous permet aussi par le relevé des noms, de constater qu'il y avait alors au moins une dizaine de marchands, mais trois seulement, les nommés WITTE (un nom d'origine flamande ?), CADIO et GOUZROUT (?) avaient fourni plus de trois barriques, preuves d'un émiette-

Ville de Quimperlé, et resta sous la tutelle exclusive des Dominicains. Ceux-ci avaient d'ailleurs commencé à l'aménager depuis longtemps en édifiaient une digue ou talus qu'ils avaient planté d'arbres, pour protéger les parties basses de leur abbaye, bois, cour et jardin des inondations de la Laïta. Mais entre 1640 et 1662, la Communauté de Ville édifia un talus en épi sur la "grève" afin d'accroître la navigabilité de la rivière et l'avait joint par tolérance à la muraille de l'enclos des religieux. Cet aménagement témoignait de l'ensablement de la Laïta et l'épi avait pour but d'accroître le courant au centre du lit du cours d'eau. La Communauté poursuivit les travaux en construisant une nouvelle digue à partir de l'extrémité de l'épi, plus "dans le lit de la Laïta", et parallèle à l'ancienne digue des religieux. Ceux-ci, avançant "l'incommodité de ce talus", bloquèrent le passage par l'édification d'une muraille le long de la rivière, dans leur enclos. La Communauté força le passage en détruisant une partie de l'ancienne digue, comme l'indique le plan d'époque ci-joint ainsi que les deux schémas explicatifs.



L'affaire était donc sérieuse et le conflit fut porté jusque devant l'intendant en 1740. La ville revendiquait l'espace entre les deux digues gagné sur la rivière (il y eut des discussions pour savoir si la nouvelle



LA RIVE GAUCHE AU 18e SIECLE

LEGENDE

- A- porte conventuelle.
- B- pavé et rabine depuis la porte du petit bois et entrée de la communauté des Dominicains jusqu'au pont dit de St Dominique.
- C- fosses faites par les messieurs de la ville aux pieds des arbres de la rabine.
- D- calle pour descendre à la Rivière ou commencer le nouveau Quay.
- E- mur et talus de 25 pieds appartenant aux Dominicains et qui ferme le passage sur leur terrain le long de la Rivière.
- F- ancienne digue plantée par les dits Religieux et démolie depuis peu de la longueur de 17 pieds par les Messieurs de la ville.
- G- porte pour aller à la Rivière, sur l'ancienne digue et sur tout le terrain au dessous des murs de l'enclos.
- H- colombier qui avance beaucoup au delà des murs et qui a toujours été tel qu'il est, ainsi que le pavillon.
- KL- commodités et fenêtres sur la Rivière.
- MN- fontaine, Canal et trape par où l'eau coule dans la Rivière.
- U- Talus qui est au bout du mur du jardin de tout temps et fait pour empêcher d'entrer et passer sur le terrain qui est sur la Rivière.

digue était constituée dans la rivière ou au bord de la rivière) arguant qu'il était devenu un lieu de l'estement et de délestement indispensable au port. Par ailleurs, la ville avait également commencé à aménager la rive gauche un peu en amont par la construction d'un bout de quai près du Pont St Dominique. Face à tous ces travaux qui aboutissaient à remettre en cause leur contrôle traditionnel sur ce quartier, les Dominicains justifiaient leur opposition par la crainte de désordres.

Les risques de vol seraient multipliés, il serait difficile " d'empêcher les femmes d'entrer ou de pénétrer dans l'intérieur du cloître et surtout ce lieu devenu public attirerait toutes sortes de personnes "... fil-les, soldats (Quimperlé n'avait pas de garnison) s'y rendraient de jour et de nuit et chanteraient sous les fenêtres des religieux des chansons profanes et scandaleuses et commettraient d'affreux désordres". Malgré leur caractère manifestement excessif l'intendant fut sensible à ces arguments; il confirma l'accès des religieux à la rivière ce qui interdisait l'accès terrestre à la nouvelle digue mais confirma toutefois l'intérêt public du nouveau quai du Bourgneuf.

Ces travaux du Bourgneuf s'ajoutaient à ceux entrepris à partir de 1680 sur la rive droite où le démantèlement des fortifications (ruinées) avait permis la construction de revêtements des berges de la rivière et d'un quai à l'extrémité amont, remodelant ainsi ce que Dubuisson Aubenay en 1636 avait considéré comme un "beau quai revestu de pierre". S'ajoutaient aussi des réparations multiples comme celles de 1702 révélées par les archives (A d F 2E 1521): le devis des ouvrages nécessaires atteignait selon le devis 4940 livres de dépenses!

*Devis des ouvrages de Le par ailleurs de faire
aux quais et ponts de la ville et communautés
de Quimperlé, aux endroits qui sont tombés, brisés
causés par un d'envie d'eau, et autres endroits qui
menacent d'être par la première deuxième et troisième
à flûte de pierre de la fondation, qui ont été arrachés
par la rapidité du Courant de la Luviere, comme au
pont le plus haut de l'enclos de moulin et du lit
de la Luviere, La Riviere, à la 20. année de l'année
1702. en présence de Monsieur le Marquis, Le Comte
du Cos, Le Comte, M. de la Roche, M. de la Roche,
M. de la Roche, et par le sieur de la Roche
de la Riviere de la ville.*

En 1760 une "barre rocheuse" fut enlevée de la rivière (A d F E 1521 d). Tous ces travaux exceptionnels s'ajoutaient à ceux occasionnés par l'entretien ordinaire des quais ou du curage de la rivière qui avec les ponts constituait selon le rapport de Colbert de Croissy (frère du grand Colbert) en 1665 la principale source de dépense du budget soit "près de 2000 livres annuellement et quelquefois davantage". Mais il est vrai que les recettes devaient également beaucoup au Port directement ou indirectement - outre les foires - puisque le même rapport apprend que la perception des Devoirs sur les vins était affermée 5000 livres et que les deniers patrimoniaux (taxes portuaires et octrois) 400 livres.... ce qui n'empêchait pas les dettes de se monter à 50 ou 60 000 livres. (à moins que par la communication un peu déformée de ces chiffres la Communauté de Ville ait voulu accentuer ses difficultés financières pour éviter la menace de nouvelles taxes royales).

La nécessité du curage de la rivière vient d'être évoquée et effectivement ce problème et celui de l'accès au port sont à partir du XVIIe siècle systématiquement dénoncés dans tous les rapports.

En 1636 Dubuisson Aubenay écrit que le havre de Quimperlé est un "havre de barre et difficile. Les vaisseaux qui passent 20 ou 30 tonneaux de port sont interdits d'y aborder". "Le Poulduc lui est un havre de barre pour vaisseaux de 50 à 60 tonneaux...il y a sur le bord habitations de 3 ou 4 maisons".

En 1665 Colbert ne dit pas autre chose: "Havre du Poulduc qui est havre de barre très difficile. Il n'y a) que des bastiments de vingt tonneaux qui entrent et ceux de dix à douze tonneaux qui montent jusques au quay (de Quimperlé).

Vers 1778 Ojée déclare que "les 6 foires qui s'y tiennent tous les ans feraient sans doute fleurir le commerce de la ville si son port n'était presque comblé par les sables qu'y déposent les rivières d'Ysole et d'Ellé".... et "qu'autrefois les bateaux de 50 à 60 tonneaux remontaient à Quimperlé, ceux de 30 tonneaux au plus n'y parviennent à peine aujourd'hui".

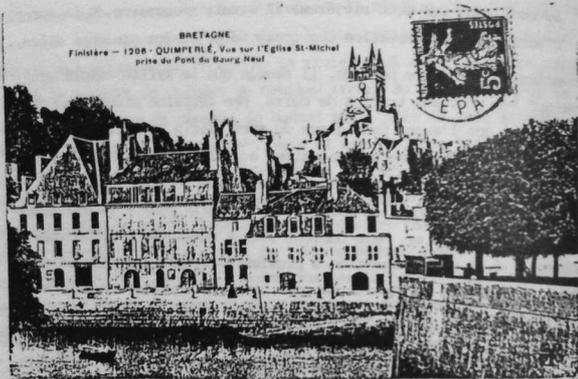
En 1789, le Cahier de doléances des négociants, marchands notables réunis, annonce dans son article 5 que la rivière devient impraticable pour la navigation faute d'entretien ce qui dans la suite opérera la ruine entière du commerce".

En 1794/1795 Cambry dans son ouvrage déjà cité écrit "des bâtiments de 50 tonneaux pénètrent dans l'intérieur de la ville et déchargent leurs marchandises sur le quai large et très commode et bordé de

magasins et de jolies maisons" mais il ajoute "ce port s'encombre au confluent des deux rivières, il serait nécessaire de le curer, d'achever la construction des quais, d'y joindre quelques cales.."

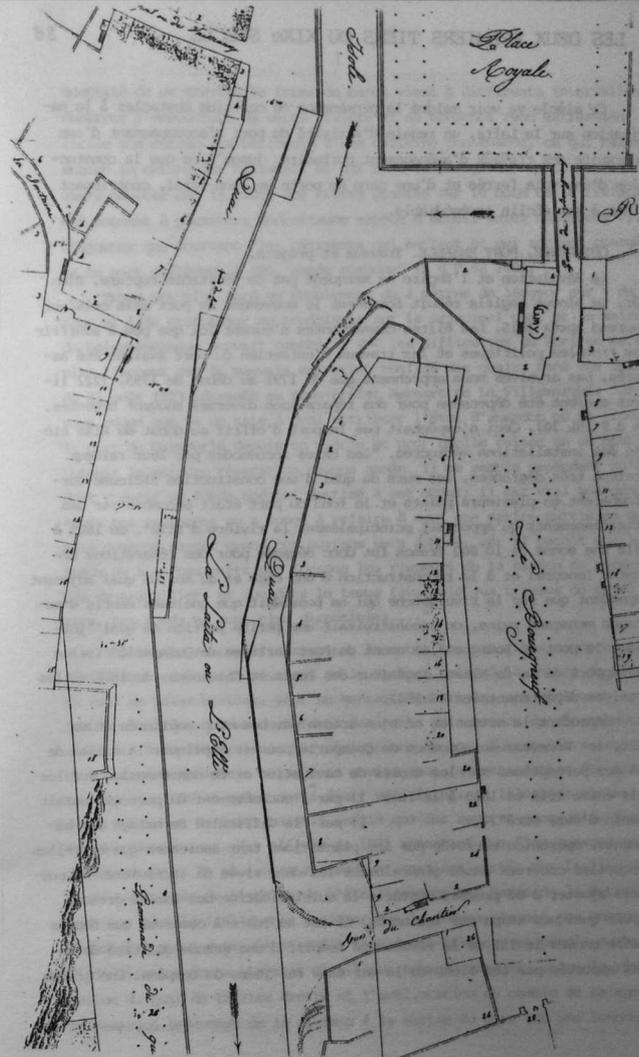
En conclusion sur cette période, il semble que le XVIIIe siècle ait marqué, malgré les nouveaux trafics de cuirs, une certaine stagnation du port. Il est vrai que l'essor prodigieux du port voisin de Lorient qui compta jusqu'à 45 maisons de commerce françaises et 6 américaines a pu peut-être détourner certains trafics. Cambry signale que les marchands de Lorient étaient nombreux à fréquenter les marchés de Quimperlé pour y vendre leurs produits coloniaux et autres. Mais Lorient offrit aussi des opportunités d'enrichissement lié au négoce maritime à plusieurs Quimperlois, nobles comme les Dondel ou les Bréart qui achetèrent des parts de bateaux, roturiers comme Samuel Billette (déjà cité), subrécargue de la Compagnie des Indes avant d'être négociant et maître tanneur à Quimperlé, Quimperlé qui abritait encore en 1789 un ancien officier de la Compagnie des Indes et un ancien capitaine au long cours aux revenus apparemment modestes. Le bilan des relations avec le port de Lorient semble on le voit difficile à établir.

Il est sans doute souhaitable de faire ici le point sur la sociologie du port de Quimperlé à partir du registre de la Capitation. Le Quai offrait un aspect contrasté, mieux relié au reste de la ville par l'ouverture de la rue Neuve (actuelle rue de La Tour d'Auvergne) et la construction d'un pont de pierre sur l'Isle (le pont du Moulin de Ville). La première partie jusqu'à l'escarpement rocheux était la résidence des bourgeois fortunés plus ou moins liés au port comme Juguet Villero déjà cité ou 6 autres marchands, à l'aisance variable mais ayant tous un ou deux domestiques. L'un d'eux présente l'originalité d'être également indiqué comme capitaine marchand, le dénommé Yves Le Scanvic déjà rencontré dans le conflit avec les Dominicains et qui avec 40 livres de capitation arrive au soixantième rang des fortunes de Quimperlé. Avec lui on compte deux autres capitaines au cabotage et un commerçant-marin habitant sur ou près du port soit au total très peu de véritables "armateurs" et sans doute peu de bateaux. Ce sont ces commerçants qui habitaient dans de belles maisons que l'on peut voir encore aujourd'hui: une grande porte cintrée, plus ou moins modifiée désormais donnait accès au rez de chaussée - les sous-sols étaient exclus pour cause d'inondation toujours possible - à des caves en général voutées où étaient entreposées les barriques, fûts et tonneaux de vin. Les bleds étaient remis à l'étage dans des greniers qui abritaient aussi des stocks appartenant à des négociants des ports voisins. Savina nous apprend en effet qu'en juillet 1789, lors des



émeutes frumentaires provoquées par l'exportation des blés vers Nantes, Bordeaux et Bayonne, Juguet-Villero n'était pas le seul en cause mais aussi des négociants de Pont-Aven et de Quimper, Le Frapper et Rateau. D'autres que l'on pourrait qualifier d'offices habitaient sur le Quai; il s'agissait du personnel des Devoirs, le directeur et le receveur étaient également fermiers de l'octroi, grassement rétribués (leur capitation était respectivement de 104 et de 37 livres) du contrôleur général des fermes, de l'entreposeur des tabacs, du procureur du Roi (le fameux Guermeur), tous pourvus de un à trois domestiques. C'est aussi le port qui expliquait la présence d'un scieur de long, le bois venant peut-être par flottage de la forêt proche. Par contre, au delà de l'escarpement rocheux (près de la maison Beau-séjour et des maisons voisines), il n'y avait que des journaliers payant 10 à 15 sols de capitation seulement quand ils n'étaient pas purement exemptés par cause d'indigence. L'absence totale de tavernes sur le quai, contrairement aux idées reçues s'expliquait sans doute par l'exiguïté de l'espace, réservé seulement aux entrepôts et aux résidences.

oooooooooooooooooooooooooooo



LE PORT AU DEBUT DU XIXe SIECLE
d'après le Cadastre (1819) (Arch. Mun. Quimperlé)

Ce siècle va voir malgré la permanence de certains obstacles à la navigation sur la Laïta, un regain d'activité du port s'accompagnant d'une poursuite des travaux d'aménagement portuaire, jusqu'à ce que la construction d'une voie ferrée et d'une gare ne porte un coup fatal, contribuant ainsi à son déclin irrémédiable.

QUIMPERLE, PORT ENSABLE. Travaux et projets.

La Révolution et l'Empire ne marquent pas de véritable rupture. Bien sûr, le blocus anglais réduit fortement le mouvement du port mais celui-ci reprend après 1815. Les élites commerçantes n'eurent ici que peu à souffrir des troubles politiques et les travaux d'entretien du port avaient été assurés. Les archives nous apprennent que de 1791 au début de 1795, 7222 livres avaient été dépensées pour des réparations diverses souvent urgentes. (A d F 15L 30). Ceci n'empêchait pas le port d'offrir au début du XIXe siècle des installations médiocres. "les cales incommodes par leur raideur étaient très dégradées, les murs du quai d'une construction vicieuse surplombaient en plusieurs points et le fond du port était encombré par des atterrissements qu'apportait principalement la rivière d'Ellé". De 1805 à 1818 une somme de 10 000 francs fut donc dégagée pour des réparations urgentes (encore) et à la reconstruction d'une cale et du mur de quai adjacent cependant que sur la rive gauche qui ne possédait que quelques débris d'ouvrages menaçant ruine, on reconstruisait une petite portion de quai "joignant le pont du Bourgneuf en amont du Port maritime de Quimperlé" (selon le rapport de Mr de Minac, ingénieur des Ponts et Chaussées, de 1877 et les archives départementales 4S 260).

Cependant la situation ne s'en trouva pas beaucoup améliorée et en 1820, le Receveur des Douanes de Quimperlé pouvait expliquer la baisse de 10% des perceptions sur les droits de navigation et de consommation sur les sels entre 1818 et 1819 à la fois 1) par "l'encombrement du port qui aurait besoin d'être curé".... 2) par "la difficulté de halage des bâtiments, opération entravée par les plantations tant anciennes que nouvelles lesquelles couvrent assez généralement les deux rives de la rivière. On pourrait ajouter à ce premier obstacle la multiplication des fossés creusés depuis quelques temps sur les bords. Il est au reste à observer que depuis quatre années le lit de la rivière se remplit d'une grande quantité de sables apportés par les flots de la mer dans les jours de tempête. Une grande

quantité de ce gravier en forme de bancs vient à différents intervalles obstruer l'embouchure de cette rivière et sa présence rend extrêmement difficile son entrée aux bâtiments d'une certaine contenance, ce qui ralentit encore la marche des bâtiments et qui rend la navigation de cette rivière assez pénible est la chute des arbres plantés sur le bord de la rivière qui forment à plusieurs endroits une espèce d'écueil assez dangereux"... et d'ajouter que pourtant "les bâtiments qui entrent et qui sortent chargés de ce port s'élèvent à 300, année commune" (A d F 4S 260).

Trois ans plus tard un éboulement de 2 mètres de largeur sur 4 de hauteur et 1 de profondeur se produisit sur le principal quai et le maire du Boisquihenec pouvait renchérir sur les difficultés du Port en mettant plus l'accent sur le mauvais entretien négligé des quais, dans une lettre du 23 août 1823 adressée au sous-préfet Hersart de La Villemarqué: "Je vous avoue que je ne sais à quoi attribuer l'état d'abandon où se trouve le port de Quimperlé depuis un siècle et pour quelle raison on ne peut obtenir la moindre réparation chaque année. Il me semble cependant qu'il doit y avoir un fonds spécial destiné à cet objet; il est vrai que depuis trois ans seulement on a songé à refaire à neuf une petite partie du quai mais comment savoir quand cet ouvrage sera achevé, car il paraît que les fonds ne sont pas prêts que lorsque les rigueurs de la saison ne permettent pas de travailler, et que dans le temps favorable aux travaux de cette nature, ces fonds ne sont plus disponibles...."

Toutes ces alarmes finirent par émuvoir les autorités concernées: on décida du curage de la rivière, de la "grande cale" à la Chaire de l'Evêque en aval de Saint Nicolas, pour un montant des travaux non négligeable: 5600 francs (quand le budget total des ports de commerce du département s'élevait à 90 000 francs). Les réparations du quai furent alors sans doute commencées également puisque on envisageait la continuation des travaux en décembre 1829 et qu'un devis était même établi en 1830 pour reconstruire un vieux mur du quai, mais il semble que des reports successifs firent traîner les travaux. Une affiche de 1831 annonçant que "les curages se feraient au moyen de plusieurs chalands et seraient portés sur le lieu-dit de la Levée près de l'enclos de l'établissement des Dames de la Retraite (anciens Dominicains) semble indiquer que le curage n'avait pas encore commencé à cette date. On attendit sans doute 1835 car un procès-verbal d'adjudication donne alors le détail des travaux engagés; outre la réparation du quai de la rive droite et l'amélioration du chemin de halage, on remarque le "curage de la rivière à la sortie du port sur une longueur

de 1300 mètres". Ce fut apparemment sans grande vigueur puisque le 7 mai 1837 le sous-préfet écrivait au préfet: "plusieurs négociants de Quimperlé m'ont adressé des réclamations au sujet d'un banc de sable qui s'est formé à l'entrée du port de cette ville et qui empêche l'arrivage des bâtiments, il serait très urgent de faire disparaître cet obstacle (A d F 45 260). De nouveaux crédits furent débloqués mais dès août 1839 le curage était suspendu à la suite de la faillite de l'entreprise commissionnaire et d'une décision ministérielle. La réfection du quai de la rive droite fut elle réalisée et c'est des carrières de granit de Pont-Aven que provinrent les pierres de taille nécessaires. Le rapavage du quai dans sa totalité fut aussi compris dans les travaux mais il donna lieu à un conflit très dur entre l'ingénieur départemental Mr Goury et le maire Mr Poirrier de Noisseville qui alla jusqu'à remettre son mandat en jeu, au sujet de la régularité de l'alignement des pavés le long des maisons du port et de la disposition de la curette à deux revers pour l'écoulement des eaux!

Le conflit était en fait plus large et portait sur la prééminence de l'autorité du maire sur l'équivalent de la D.D.E. d'alors. Le département pouvait en tous cas faire remarquer que:

"nul autre port du département n'a été aussi largement rétribué en 1835" et évoquait les "44 000 francs promis". C'est qu'en fait, pendant cette période, d'autres gros travaux avaient été engagés sur la rive gauche. Un projet avait été "présenté et approuvé par décision du 31 décembre 1835 pour la construction d'une cale et de 184 mètres de mur de quai.. Les travaux furent immédiatement entrepris... On reconnut au bout de quelques années que la partie conservée de l'ancien quai était elle-même menacée d'une ruine prochaine et sa reconstruction comprise dans un projet présenté en 1845.

Le quai construit de 1836 à 1838 coûta 40 132 francs 15 centimes.

Extraits du rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées.
25 juillet 1835 (A d F S)

Ponts et Chaussées

Devis des ouvrages à faire pour la construction d'un quai d'abordage et d'une cale sur la rive gauche du port du Quimperlé, du côté appelé le Bourgneuf.

Le port de Quimperlé situé à plus de deux lieues de la grande mer,

est important par sa position. Il y monte des chasses marées qui viennent aborder à un quai établi depuis longtemps sur la rive droite qui est maintenu en bon état d'entretien. Un mur du quai était aussi établi sur la rive gauche, mais il ne reste plus que quelques fragments, le temps en ayant détruit la plus grande partie. C'est cet ancien quai établi du côté du Bourg Neuf que l'on propose de rétablir et dont la reconstruction fait l'objet de ce devis.

Le quai à construire devra prendre son origine au point marqué C sur le dessin à la tête de la culée de rive gauche du pont du Bourgneuf; à partir de ce point, la ligne de quai s'étendra parallèlement au mur de revêtement A B du Champ de bataille sur une longueur de 27 mètres et sera établie sur l'emplacement de la propriété de Mr Cuny dont la démolition est projetée sur le Plan général de redressement de la Ville approuvé par ordonnance royale, ainsi la construction de cette partie demeure ajournée. On voit par l'inspection du dessin que la nature du terrain est telle que le terre plein du quai à construire sera en contrebas du sol de la rue du Pont du Bourgneuf avec lequel on communique au moyen d'un plan légèrement incliné.

La totalité du quai, abstraction faite de la cale et de l'arche ... on peut conclure du détail estimatif que le mètre courant de ce quai reviendra à 66 francs 81 centimes.

Reconstruction du quai

On procédera à la démolition du vieux quai au fur et à mesure de l'avancement de l'ouvrage... On mettra de côté les matériaux de démolition qui seront jugés susceptibles d'être réemployés....

Le massif de ce mur de quai sera exécuté en moellons de fort échantillon de la carrière dite du Poullou, cette maçonnerie sera posée à sec, ... la hauteur moyenne de ce parement jusqu'au-dessus de la tablette est de 2 mètres 68. La tablette sera en pierres de taille de Pont-Aven...."

Désormais aux 350 mètres du quai "bien entretenu" de la rive droite, le port de Quimperlé ajoutait 200 mètres sur la rive gauche. L'équipement du port s'en trouva donc amélioré.

Tous ces travaux avaient profondément modifié l'aspect de la rive gauche au grand dam de certains riverains qui craignaient pour leur tranquillité. Le rehaussement d'un mètre de quai près de la cale suscita ainsi en 1837 l'opposition de Mr Cuny (fils de l'administrateur

finistérien guillotiné en 1794) qui constatait que la clôture du bas de son jardin en pente vers la rivière ne servait désormais plus à rien. (Emplacement actuel des marronniers près du Syndicat d'Initiative)....En vain... et d'ailleurs peu après ce fut la maison elle-même frappée de redressement qui fut expropriée et détruite pour permettre l'élargissement rendu indispensable du Pont du Bourgneuf.

Plus tard les Dames de la Retraite elles aussi montrèrent leur mécontentement en refusant une cession amiable d'un morceau de leur terrain indispensable à la construction d'une cale à radoub, ce qui retarda de deux ou trois ans les travaux et nécessita un arrêté du préfet, d'expropriation pour utilité publique.

Malgré tous ces travaux et toutes ces dépenses, la navigation sur la Laïta continuait à poser problème et même selon les négociants et les capitaines des navires, devenait de plus en plus difficile et "que si l'on n'y apporte remède, cette rivière ne sera bientôt navigable qu'à des navires d'un très petit tonnage ce qui porterait un coup mortel" à l'industrie du pays. Aussi le Conseil général "accueillant ces plaintes justement fondées"..."a émis le voeu qu'il soit fait des études". Ce fut l'ingénieur Goujard qui en fut chargé. Il prit manifestement cette tâche à coeur, il y donna "tous ses soins" et recueillit "tous les renseignements possibles... sur les lieux, auprès des plus anciens marins et pilotes du pays". Dix huit mois plus tard en février 1845, son rapport global d'une trentaine de pages était prêt, décrivant les difficultés et proposant certaines solutions pour permettre le développement durable du port de Quimperlé. Aussi semble t'il intéressant de publier de larges extraits de ce rapport de synthèse important.

Il commence par quelques notes sur l'importance du port de Quimperlé. D'après les relevés que nous avons faits sur les états du mouvement de ce port depuis l'année 1839, son commerce est représenté par le nombre de navires suivants:

En 1839	199 navires	dont le plus fort était de 76 tonneaux
en 1840	173 "	" " " 60 "
en 1841	145 "	" " " 59 "
en 1842	194 "	" " " 44 "
en 1843	197 "	" " " 41 "

Or dans le même temps "grâce à l'heureuse influence de la paix, grâce aussi à de nombreux travaux "exécutés" dans la plupart des ports du départ-

tement, le nombre des navires qui fréquentent ces ports a beaucoup augmenté" ... "d'un autre côté le nombre et l'importance des navires" de "l'arrondissement de Quimperlé ont augmenté", la stagnation du commerce maritime de Quimperlé ne peut être attribuée qu'à la navigation de plus en plus difficile" sur la Laïta.

"... Ces difficultés sont de quatre sortes, savoir:

- 1°) La sinuosité de la rivière et les bancs de sable.
- 2°) Les rochers dangereux en divers points.
- 3°) L'absence de chemin de halage.
- 4°) L'entrée de la rivière et la barre du Pouldu.

1°) SINUOSITES DE LA RIVIERE ET BANCs DE SABLE

Le cours de la rivière de Quimperlé est très sinueux... les coudes les plus brusques et les plus dangereux ...sont au nombre de trois et connus sous les noms de la Villeneuve, de Bodéro, les Mathurins. Les courants étant très forts sur ces trois points les navires éprouvant les plus grandes difficultés à les franchir et surtout dans les crues des eaux douces ils y font des avaries.

Il existe de plus dans cette rivière des bancs de sable très nombreux et si peu couverts d'eau à marée haute pour la plupart que des navires même d'un petit tonnage ne pourraient y flotter dans les marées ordinaires.... Nous allons les énumérer en partant de l'extrémité du port de Quimperlé. Le premier banc que l'on rencontre est vis à vis le chantier Saint Nicolas, la marée basse le laisse entièrement découvert et il avance dans le chenal. Ce banc a d'autant plus d'inconvénient que sur la rive opposée (la rive gauche) se trouvent les roches dites de Pen er ven que les navires sont obligés de longer de très près pour ne pas toucher sur le banc de sable, un coup de vent d'ouest à leur passage pourrait leur faire éprouver des avaries.

A peu de distance...sur la rive droite en face du point dit Chaise de l'Evêque se trouve un autre banc qui découvre à marée basse.

Le troisième banc qui est du reste peu dangereux, couvert de 0,15 m d'eau à marée basse se trouve à l'entrée d'une grande prairie dite du Grand Guern et a peu d'étendue et est dit banc de la Villeneuve.

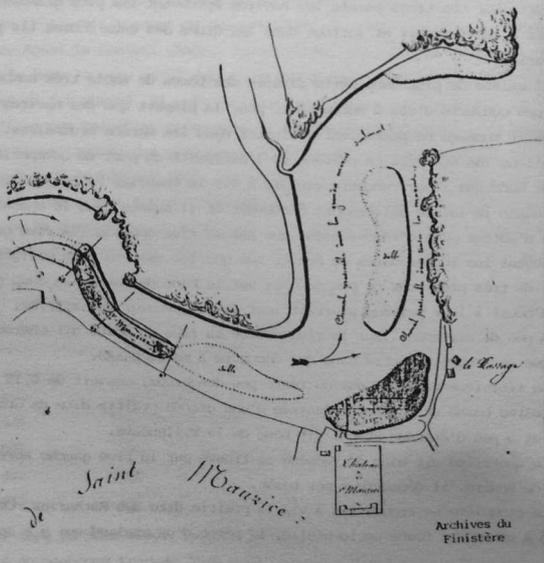
Le quatrième dit banc de Vechène se trouve sur la rive gauche après le coude de Bodéro, il découvre à mer basse.

Le cinquième se trouve vis à vis la prairie dite des Mathurins. Ce banc est dû à une cause toute accidentelle; la perte d'un chaland qui y a sombré

et sur lequel le sable s'est promptement aggloméré.

Entre cette prairie des Mathurins et St Maurice la navigation est très difficile, les bancs de sable sont très rapprochés les uns des autres et celui dit de l'île de St Maurice obstrue jusqu'à entièrement le chenal et est tellement élevé que même à marée haute, il ne peut permettre de flotter qu'aux navires du plus petit tonnage. Au-delà de l'île de St Maurice et en face de la maison principale de ce nom se trouve un très grand banc de sable qui augmente constamment et menace de boucher entièrement le passage.

En descendant la rivière, le chenal à l'extrémité ouest de ce banc tourne brusquement vers la gauche en longeant la masse des rochers. L'extrémité est de ce banc était autrefois un écueil fort dangereux pour les navires en ce que lorsqu'ils remontaient la rivière, les courants les y portaient. Nous avons pu remédier à cet inconvénient en plaçant un organeau sur les rochers en face de cette pointe sur la rive droite.



Depuis cette partie de la rivière jusqu'à son embouchure, les difficultés sont nombreuses sans être aussi graves que celles que nous avons signalées, les bancs de sable sont très nombreux et de très grandes dimensions, mais comme la rivière est beaucoup plus large, ils gênent beaucoup moins la navigation, cependant attendu que sans être tout à fait mobiles d'après les renseignements que nous nous sommes procurés, ils changent fréquemment de dimensions, les capitaines qui ne fréquentent pas souvent la rivière de Quimperlé ne peuvent s'y diriger sans pilote.

Après avoir énuméré les différents bancs de sable que l'on rencontre dans la rivière de Quimperlé, nous allons essayer de faire connaître les causes auxquelles on peut attribuer leur formation.

L'embouchure de cette rivière au Pouldu est presque entièrement obstruée par d'immenses bancs de sable qui sont essentiellement mobiles et élevés de plus d'un mètre au-dessus des basses mers. Le flot en passant sur ces bancs en soulève le sable, le tient en suspension et le transporte vers l'amont de la rivière, or le lit de la rivière étant très sinueux, il se produit à chaque coude un remou où il y a de l'eau morte, et le sable que cette eau tient en suspension se dépose. Nous croyons que c'est à cette cause que doit principalement être attribuée la formation de nombreux bancs de sable... "la preuve étant l'absence de banc là où le lit de la rivière est sensiblement rectiligne entre le chantier de Bodéro et le pré des Mathurins."

Nous mentionnerons encore une autre cause de dépôt des sables, celle résultant de la rencontre du flot avec le courant des eaux douces lorsque ces dernières sont très fortes et s'écoulent par suite avec une grande vitesse. Ces eaux douces entraînent avec elles beaucoup de sable qui vient de l'amont de la rivière. C'est probablement à cette dernière cause qu'il faut attribuer la formation des deux bancs de sable qui se trouvent à l'extrémité du port de Quimperlé en face le chantier de St Nicolas et la Chaise de l'Évêque.

2°) ROCHERS DANGEREUX

Les premiers rochers que l'on rencontre en descendant la rivière de Quimperlé sont ceux dits de Pen er ven (déjà signalés)....

Vis à vis la prairie de l'Abbaye, à 3 mètres environ de la rive droite, il existe deux rochers qui viennent à fleur d'eau à marée basse et qui peuvent cuber environ un mètre cube chacun. A peu de distance des rochers précédents, plus bas et plus près de la rive gauche se trouve un rocher appelé dans le pays, le Cochon. Ce rocher découvre de 0, 30 m à marée basse. Il peut avoir 2,80 m de haut, 1,50 de base et 1m de largeur. Il est d'autant

plus dangereux qu'il se trouve près d'un coude très brusque de la rivière et que le courant y porte les navires qui sont souvent obligés de mettre sur la rive opposée un homme avec un câble de retenue.

En face du bois de Québlen, il existe plusieurs rochers qui sont couverts à marée basse mais qui se trouvant dans le chenal sont néanmoins des écueils dangereux pour les navires.

A la hauteur de l'Abbaye de Guidel, on rencontre trois rochers appelés les Trê-billons qui sont tout à fait au bord du chenal et ont environ 2 m de largeur, 1,50 m de base et 1,50 de hauteur.

En face du pré des Mathurins sur la rive gauche, le rocher de Cost Roual qui avance dans la rivière, il est fort redouté des marins la nuit surtout, découvrant sa pointe à marée basse, il est moins à craindre le jour.

Avant d'arriver au Moulin Cadic sur la rive droite, un rocher qui est tout à fait sur le bord du chenal.

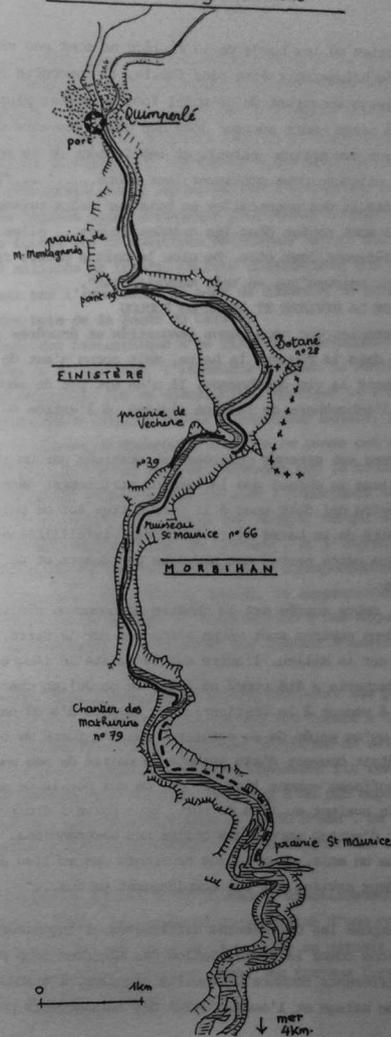
Enfin avant d'arriver au passage de Saint Maurice, vis à vis le coin et le milieu de l'île de ce nom, deux rochers touchant le chenal et découvrant leur pointe à marée basse.

3°) ABSENCE DE CHEMIN DE HALAGE

L'encaissement de la rivière la Laïta et ses nombreuses sinuosités forcent presque toujours les navires de quelque partie que soient les vents à avoir recours au halage depuis le port de Quimperlé jusqu'au chantier des Mathurins, un peu avant d'arriver à l'île de St Maurice sur 8 600 mètres de longueur. Le halage est très difficile parce que sur beaucoup de points les rives sont très escarpées et que sur d'autres elles sont couvertes d'arbres et de ronces qui interceptent presque complètement le passage. Les difficultés que l'on rencontre à chaque pas en parcourant la rivière forcent à établir le halage tantôt sur une rive tantôt sur l'autre. Ces fréquents changements de rives obligent les capitaines à mettre des canots à l'eau pour transporter les hommes d'une rive à l'autre et par suite constitue un inconvénient grave pour les navires qui sont exposés à se trouver arrêtés dans leur marche faute d'eau et à rester échoués pour attendre une nouvelle marée.

Aujourd'hui, voici comment se fait le halage: un croquis étant plus évocateur qu'un descriptif, l'alternance des parcours sur des rives opposées s'organisait ainsi

Chemin de halage en 1845



" Dans les parties où les bords de la rivière ne sont pas escarpés et où par conséquent le halage doit être plus facile, il rencontre cependant une difficulté sérieuse résultant de ce qu'il faut traverser plusieurs ruisseaux qui gonflés à marée haute surtout lors des crues des eaux douces, interceptent le passage aux marins haleurs et les forcent de se mettre à l'eau souvent jusqu'à la ceinture pour continuer leur route....." ... "il y a quelques années, on a établi des passerelles en bois sur trois ruisseaux ... mais ... ces passerelles sont noyées dans les grandes marées... elles ne remplissent donc pas complètement leur rôle. De plus le bois a pourri rapidement et ces passerelles sont aujourd'hui en très mauvais état".

4°) ENTREE DE LA RIVIERE ET BARRE DU POULDU

Les divers obstacles que nous avons rencontrés et énumérés rendent la navigation pénible dans la rivière la Lalta, mais aucun n'est de nature à compromettre gravement la vie des hommes. Il n'en est pas de même de ceux qu'on rencontre à l'embouchure de la dite rivière, à l'entrée du port du Pouldu.

Cette embouchure est presque complètement obstruée par un immense banc de sable qui ne laisse au chenal que la largeur strictement nécessaire pour le passage d'un navire qui doit tout à la fois éviter sur ce point dangereux d'un côté l'extrémité de la barre où il échouerait infailliblement et de l'autre la côte qui dans cette partie est hérissée de rochers et où il court le risque de se briser.

Tous les ans, cette entrée est le théâtre de nombreux sinistres, au mois de février 1843, deux navires sont venus s'échouer sur la barre, l'un le Zacharie a touché sur le milieu, l'autre sur la pointe le lougre St Julien. En 36 heures, le Zacharie a été coupé en deux, le St Julien chargé de pièces pour des machines à vapeur à la destination de Lorient n'a dû de ne pas être entièrement brisé qu'au poids de sa cargaison qui l'a forcé de s'ensabler. Chaque marée, il était couvert d'eau jusqu'à la moitié de ses mâts. Heureusement ces deux naufrages eurent lieu le jour ce qui permit de sauver les équipages car s'ils avaient eu lieu de nuit, tout porte à croire qu'on aurait eu à déplorer d'autres pertes que celles des marchandises.

Il y a à peine un mois, deux autres naufrages ont eu lieu à l'entrée du Pouldu et les deux navires ont été complètement perdus..."

Après avoir exposé les différentes difficultés, l'ingénieur propose donc différentes solutions comme la rectification des méandres trop prononcés, l'élimination des différents rochers et écueils signalés, l'établissement d'un véritable chemin de halage et l'amélioration des aménagements portuaires

tant à Quimperlé qu'au Pouldu; reconstruction des quais de la rive droite de Quimperlé, établissement d'un quai et d'une cale au Pouldu. La proposition la plus originale était le "projet d'un barrage avec écluse à St Maurice; on créerait ainsi en amont un vaste bassin à flot et l'on remédierait à la principale difficulté de la navigation, le manque d'eau dans les marées de morte eau". Le risque d'accumulation de sables en amont du barrage serait combattu par un système de chasses assez puissantes pour éviter l'ensablement. Evidemment, le coût de toutes ces propositions de travaux serait élevé, puisqu'il était estimé à 3 millions de francs, chiffre considérable que l'auteur du rapport justifiait par l'importance du port de commerce de Quimperlé et de l'exploitation des bois de la forêt de Carnoët !

Mais son supérieur hiérarchique n'en était pas convaincu: dans une lettre au préfet adressée le 24 mai 1845, l'ingénieur en chef du Finistère désapprouvait ces projets ambitieux. "Je ne doute point, Monsieur le Préfet, que si l'on exécutait les ouvrages indiqués par Mr l'ingénieur Gojard, la navigation fût facile dans la rivière de Quimperlé. Mais je ne pense pas que les dépenses à effectuer dans l'un ou l'autre système, dépenses qui je crois seront plutôt augmentées que diminuées soient en rapport avec l'importance du port de Quimperlé, le commerce de ce port dût-il plus que doubler ce qui est peut-être douteux, par suite de l'exécution de ces travaux". Et l'ingénieur poursuivait en prescrivant de se borner aux travaux les plus indispensables à la navigation comme la construction d'un môle au Pouldu, la suppression des rochers, l'amélioration du chemin de halage, la construction d'une digue insubmersible pour améliorer le passage de St Maurice et les travaux d'amélioration du port de Quimperlé.

Un autre projet présenté en décembre 1846 diminuait les premières estimations, mais atteignait encore la somme de 360 000 francs à laquelle s'ajoutait une dépense de 450 000 francs concernant un projet de môle à établir au Pouldu. Mais le Conseil général des Ponts et Chaussées fit remarquer que ces dépenses étaient beaucoup trop élevées "sans que l'on pût espérer faire arriver à Quimperlé des navires tirant plus de 2m 50 d'eau". En conséquence, on décida de lancer de nouvelles études et de se limiter aux travaux indispensables.

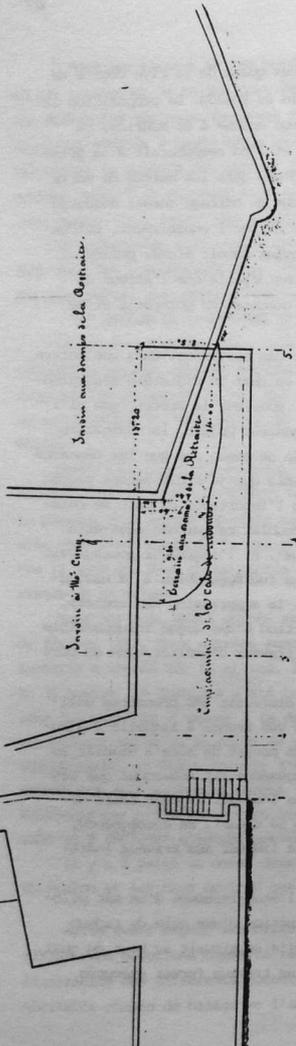
C'est d'ailleurs ce qui fut fait, puisque l'établissement d'un mât pilote au Pouldu date de 1847, tout comme la construction d'une cale de radoub rive gauche. Longue de 45 m et large de 11 m, elle se situait au bout du quai.

"Approuvés par décision du 17 juillet 1846, les travaux furent exécutés deux ans après". (rapport de Mr de Miniac).

Quimper le 4 Mars 1867.
L'ingénieur ordinaire,
de Quimper.

Cartelle de 9 ans pour un Mur de

La Rive de Rivière.



PRÉFECTURE DU FINISTÈRE.
PORTS MARITIMES DE COMMERCE.

TRAVAUX
de Construction d'une Cale de Radoub
et d'un Mur de soutènement,
AU PORT DE QUIMPERLÉ.

ENQUÊTE.

NOUS PRÉFET DU FINISTÈRE,

Vu le Rapport et Plan qui nous sont adressés par M. l'ingénieur en chef du Département, et qui ont pour objet les Travaux à exécuter pour la construction d'une Cale de radoub et d'un Mur de soutènement au Port de Quimperlé;

Vu l'Ordonnance Royale du 18 Février 1855;

Ainsi vu et entendu:

Article 1^{er} Les Rapport et Plans mentionnés ci-dessus, seront déposés à la Sous-Préfecture de Quimperlé.

Le dépôt aura lieu pendant un mois, à partir du 4 Mars prochain, et les plans seront communiqués à toutes les personnes intéressées, afin qu'elles puissent présenter leurs observations pour ou contre les Travaux projetés.

En conséquence il sera ouvert, pendant le délai indiqué ci-dessus, à la Sous-Préfecture, un registre destiné à recevoir toutes observations, conformément aux articles 5 et 10 de l'Ordonnance Royale précitée.

Art. 2. A l'expiration de ce même délai, la Commission chargée au chef-lieu de l'arrondissement, se réunira dans l'une des salles de la Sous-Préfecture, pour examiner les observations consignées au registre de l'Enquête, entendre MM. les Ingénieurs, recueillir

auprès de toutes les personnes qu'il serait utile de consulter, les renseignements dont elle croira avoir besoin, et donner son avis sur les Travaux dont il s'agit, que sur les observations consignées au registre de l'Enquête.

Ces diverses opérations, dont la Commission dressera procès-verbal, devront être terminées dans le délai d'un mois au plus, à dater du 4 Avril prochain.

Art. 3. Sont nommés Membres de la Commission d'Enquête:

- MM. De Kerdic, *Membre du Conseil général, qui présidera;*
- Fouquet de Nourizac, *Membre du Conseil d'arrondissement;*
- Mouton, *médecin, habitant au Port de Quimperlé;*
- Duval, *Membre du Conseil d'arrondissement;*
- De Guarnet, *ancien Officier de Marine.*

Art. 4. Le présent Arrêté sera imprimé en placard pour être publié et affiché à la diligence de MM. les Maîtres.
Quimper, le 26 Février 1867.

Le Préfet du Finistère,

B^e G. ROULLÉ.

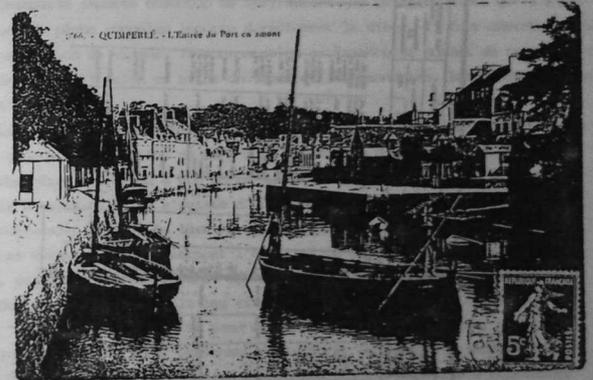
té face aux difficultés signalées fut douteuse, d'autant que le problème de la barre du Pouldu continuait à se poser pratiquement dans les mêmes conditions: le 17 mars 1848, le journal de Quimperlé "le Publicateur" annonçait que depuis plusieurs semaines la barre du Pouldu n'a pas permis l'entrée en rivière, le mouvement du port a donc été nul, navires entrés: néant, navires sortis: néant. Un peu plus tard le même journal rapportait la demande (au Ministère) du Conseil général "que l'on améliore la navigation de la rivière de la Laïta que l'on enlève les rochers qui gênent son embouchure... la prompte construction d'un fanal à l'entrée de la rivière du Pouldu du côté droit du mât pilote" (in le Publicateur du 1er novembre 1860. AdF).

Ainsi donc, en raison de sa situation et de la modicité des travaux réalisés, le port de Quimperlé ne pouvait évoluer que défavorablement.

La divergence d'opinion entre l'ingénieur Gojard et son chef hiérarchique sur la justification ou non de travaux conséquents nous amène à nous interroger sur l'importance financière et économique du port de Quimperlé à l'échelon départemental. Le 23 août 1823, le maire du Boisguéhenneuc écrivait au sous-préfet que "le petit port de Quimperlé est trop important pour être négligé et pour ne pas mériter toute la sollicitude des autorités supérieures, pour en être convaincu, il suffit de connaître qu'en 1822, il est entré dans ce port plus de 300 bâtiments, que la recette de la même année au profit du Gouvernement s'est élevée à 122 035 francs 6 centimes, que le montant du produit de 1823 jusqu'à ce jour est déjà de 80 961 francs 4 centimes.... (AdF 4S 260). Mais que représentaient ces sommes par rapport aux autres ports du département ? Un document collecté par Duchatellier nous permet ces comparaisons: que ce soit en 1821, en 1831 ou en 1834, les droits de navigation acquittés pour le cabotage à Quimperlé ne représentaient que moins de 1% des droits équivalents acquittés par l'ensemble des ports finistériens, soit très peu de chose ...et encore, compte tenu de la situation de Quimperlé, aucun droit de navigation pour le long-cours (comme à Morlaix ou à Douarnenez) et aucun droit de douane (comme à Brest, Morgat ou Quimper) n'y était perçu. Au total sur l'ensemble de ces droits perçus dans le Finistère, le port de Quimperlé ne pesait alors qu'à peine plus de 0,1% ! Comme de 1826 à 1835 (soit sur 10 ans) le port de Quimperlé avait bénéficié de 4% des sommes allouées par l'Etat pour l'entretien des ports maritimes et de commerce, on comprend mieux les réticences de l'administration supérieure face aux propositions du rapport de 1845.

La multiplication des échanges, l'accroissement de la taille des navires, la nécessité d'installations de plus en plus variées condamnaient à terme les

petits ports d'accès difficile, d'autant que l'amélioration considérable des routes permettait d'approvisionner aisément Quimperlé par d'autres modes de transport, à la rigueur à partir des ports voisins. Néanmoins cette évolution fut progressive et le cabotage resta actif dans la Laïta jusqu'au dernier tiers du XIXe siècle.



QUIMPERLE PORT DE CABOTAGE

Le XIXe siècle est le siècle des comptages de toutes sortes, des statistiques, des énumérations, ce qui est bien utile à l'historien qui peut ainsi approfondir sa connaissance sur tel ou tel sujet. (encore que certaines réserves soient parfois à prendre) La presse est désormais aussi une source précieuse de renseignements. Quels étaient donc les trafics portuaires de Quimperlé. S'étaient-ils modifiés par rapport aux siècles précédents ?

La lettre du maire, déjà citée, nous apprend que:

" les marchandises d'entrée consistent en épiceries, vins, eaux de vie, fers, pierres de moulage, chaux, sels, poteries, fayence, verrerie, ardoises, peaux sèches et vertes, huiles et graisses de poissons pour les tanneries, que les marchandises de sortie consistent en bois de feu, bois de construction pour les ports de Brest, Lorient et Nantes, merrains *, planches, grains, cidres,

miel, beurre et cuir". (AdF 4S 260).

Un document collecté par Duchatellier nous confirme la variété de ce trafic dans les produits principaux, en nous apportant quelques chiffres précis et en nous permettant d'établir quelques comparaisons avec d'autres ports cornouaillais.

MÉTIERS	IMPORTATIONS			EXPORTATIONS		
	1881	1882	1883	1881	1882	1883
Blé	100000	120000	150000	50000	60000	70000
Seigle	50000	60000	70000	20000	25000	30000
Orge	30000	35000	40000	15000	18000	22000
Avoine	20000	25000	30000	10000	12000	15000
Maïs	10000	12000	15000	5000	6000	7000
Farine	80000	90000	100000	40000	45000	50000
Beurre	10000	12000	15000	5000	6000	7000
Fromage	5000	6000	7000	2000	2500	3000
Viande	30000	35000	40000	15000	18000	22000
Poisson	20000	25000	30000	10000	12000	15000
Wool	10000	12000	15000	5000	6000	7000
Lin	5000	6000	7000	2000	2500	3000
Autres	10000	12000	15000	5000	6000	7000

* planche qui sert à la confection d'un tonneau

Que conclure de ces premiers éléments ?

D'abord la permanence des trafics traditionnels: importation de vin et de sel et exportation de grains; mais une analyse plus fine révèle certaines évolutions: d'abord pour le vin, la modestie relative de Quimperlé par rapport aux ports desservant les zones de pêche comme Audierne, Pont l'Abbé, Concarneau ou Douarnenez, pas plus peuplés mais assurément plus assoiffés. Quant à Quimper, premier port pinardier de Cornouaille, c'est à la fonction de redistribution régionale qu'il doit cet essor.

Quimperlé importe beaucoup de sel, autant que Quimper, alors qu'il n'est pas port de pêche -Douélan importe directement le sien-. Il faut chercher dans la conservation de viande, la consommation croissante de pommes de terre (surtout depuis 1821) selon un autre document et les tanneries, les débouchés probables de ce sel.

Les grains: Manifestement la région de Quimperlé-Pont Aven n'est plus un grand centre d'exportation de blés à la différence de Pont-l'Abbé ou de Quimper. Peut-être est-ce dû à une autre spéculation agricole vers l'élevage par exemple à moins qu'il ne s'agisse d'un retard dans l'amélioration des pratiques culturales liées à la lère révolution agricole ?

Les autres trafics concernent l'exportation des bois sous des formes variées, en relation avec la forêt de Toulfoën ou même les forêts scaëroises de Cascadec et Coatloch. En 1826 les sieurs de Bruyne et Paneton avaient construit "un mur d'appui ayant la base dans la rivière à St Nicolas, pour un chantier de dépôt de bois" provenant de la forêt de Quimerc'h (AdF 4S 260). Selon Duchatellier, les "merrains à sardines étaient expédiés à Douarnenez et Concarneau, les autres merrains et les échals à Bordeaux et à Nantes, les bordages à Lorient. Une scierie mécanique (en 1835) occupait 20 à 25 ouvriers et sinon l'exploitation et la vente du bois n'occupaient pas moins de 75 à 80 ouvriers de manière continue". C'est dire l'importance de ce trafic du bois à Quimperlé.

Les autres produits exportés comme les cuirs provenaient de 6 tanneries installées à Quimperlé produisant "700 à 800 cuirs forts dont 400 tirés de l'Amérique, 5 à 6000 cuirs de boeuf ou vache du pays, 9 à 10 000 peaux de veau, 2 ou 3000 peaux de mouton, 5 ou 600 peaux de cheval. Un quart seulement de ces produits est exporté, sur Bordeaux".

Par contre c'est la presque totalité du papier fabriqué dans 2 papeteries qui est vendu à l'extérieur, à "Nantes, Rennes, Quimper, Brest, Morlaix et Lorient" et on sait par une fiche de trafic de 1845 qu'il est exporté par voie maritime, ainsi que des pommes à cidre, de la résine, des sardines,

tandis qu'aux importations on trouvait aussi des pierres de taille (la fécule de pomme de terre, on ne sait si elle est importée ou exportée).

Quant à l'importation croissante des fers, mais en quantités encore très limitées, elle s'explique par les débuts de la révolution industrielle et l'utilisation plus fréquente des ferrailles dans les industries urbaines de Quimperlé et de Quimper.

Une deuxième approche du cabotage quimperlois, sous un angle différent peut être tentée à partir des renseignements fournis sur le trafic du débouché de la Laïta au "Poul-duc" (sic) par le "Courrier du Finistère". Ces renseignements donnés chaque semaine comme le montre le document ci-joint permettent de connaître la cargaison, le type de navire, son nom et le nom du capitaine. On peut ainsi repérer plusieurs voyages du même navire.

Mouvement du Port du Pouldu,
Du 8 au 15 novembre 1861.
ENTRÉES.— néant.
SORTIES.
Le ch.-m. *Jeune-Philippé*, cap. Le Sénéchal, all. à Lomalo, avec bois de construction.

Mouvement du Port du Pouldu,
Du 15 au 22 novembre 1861.
ENTRÉES.

La ch. *Jeanne*, cap. Héoff, ven. de Quimper, avec fûts vides. — Le fl. *He-de-Sein*, cap. Thymour, ven. d'Andorné, avec froment. — La ch. *Saint-Louis*, cap. Hélié, ven. de Lorient, sur lest. — Le long *Courrier de Marseille*, cap. Marzon, ven. de Nantes, avec diverses marchandises. — La ch. *Dauphin*, cap. Durand, ven. de Lorient, avec houille crue. — Le ch.-m. *Jeune-Philippé*, cap. Le Sénéchal, ven. du Croisic, avec sel. — Le st. *Jeune-Camille*, cap. Galéon, ven. du Croisic, avec sel. — Le long *Courrier de Nantes*, cap. Prédice, ven. de Nantes, avec diverses marchandises. — Le long *Bon-Mère*, cap. Raude, ven. de Nantes, avec diverses marchandises. — Le ch.-m. *Heerdey*, cap. Bessac, ven. de Nantes, avec diverses marchandises. — Le vapeur *Messager-Breton*, cap. Fumadel, venant de Lorient.

SORTIES.
Le st. *Bon-Père*, cap. Samzun, all. à Saint-Nazaire, avec bois à feu. — La ch. *Saint-Louis*, cap. Hélié, all. à Palais, avec cidre.

Mouvement du Port du Pouldu,
Du 29 novembre au 6 décembre 1861.
ENTRÉES.

La chaloupe *Dairé*, cap. Noél, ven. de Lorient, avec houille. — Le ch.-m. *Amable-Aldrade*, cap. Devantour, ven. de Nantes, avec diverses marchandises. — Le sloop *Bon-Père*, cap. Samzun, ven. de Nantes, avec diverses marchandises. — Le sloop *Pauline-Pyron*, cap. Galéon, ven. de Nantes, avec traverses de chemin de fer. — Le ch.-m. *Polonnat*, cap. Boullée, ven. de Nantes, avec traverses de chemin de fer. — Le ch.-m. *Courrier de Quimperlé*, cap. Guélee, ven. de Nantes, avec traverses de chemin de fer. — Le ch.-m. *Cheroux-retour*, cap. Jossé, ven. de Nantes, avec briques et tuffeau. — Le long *Paul et Amable*, cap. Samzun, ven. de Nantes, avec pierre de tuffeau. — Le ch.-m. *St-Anne*, cap. Guisec, ven. de Nantes, avec traverses de chemin de fer. — Le Flammarion *Jules*, cap. Lagadeo, ven. de Pont-l'Abbé, avec froment.

SORTIES.
Le long *Courrier de Marseille*, cap. Marzon, all. à Cardiff, sur lest. — Le Flammarion *Jules de Saint*, cap. Tuncou, all. à Landereau avec planche. — Le ch.-m. *Dauphin*, cap. Durand, all. à Landereau, avec planche. — Le sloop *Jeune-Camille*, cap. Galéon, all. au Palais, avec bois à feu.

Cette étude a pu être faite du 23 mars 1860 au 3 mai 1861 (et du 11 octobre 1861 au 24 janvier 1862). Mais tout de suite une réserve vient à l'esprit. Le port du Pouldu n'est pas le port de Quimperlé. Certains navires ont pu décharger ou charger à l'entrée de la Laïta sans remonter jusqu'à Quimperlé. Le rapport de Mr de Miniac signale aussi que vers 1870 "quelques cabo-

teurs s'arrêtent à St Maurice et y font leur déchargement...ou leur chargement de bois". Deux vérifications ont été essayées: d'abord le comptage à partir du journal et la confrontation des résultats obtenus à partir des statistiques officielles de l'époque: au Pouldu le comptage sur 12 mois du 23 mars 1860 au 22 mars 1861 donne 114 entrées et 105 sorties de navires (et du 4 mai 1860 au 3 mai 1861, 122 entrées et 111 sorties) mais le chiffre est sans doute supérieur dans la mesure où le relevé n'a pas été fait pendant 5 semaines et où des négligences ont pu être remarquées. Or le total officiel du port de Quimperlé pour l'année 1861 est de 137 entrées et 127 sorties, soit des chiffres comparables et qui excluent un trafic spécifique pour le Pouldu.

La 2ème indication est fournie par les statistiques de 1845 qui donne les renseignements suivants sur les ports de Quimperlé et du Pouldu.

	Entrées				Sorties			
	Entrée sur lest	En charge	Tonnage supérieur	Sommaire (tonnage)	Sorties sur lest	En charge	Tonnage supérieur	Sommaire
Quimperlé	16	125	63	2455	41	101	63	2515
Le Pouldu	28	130	63	2576	35	93	63	2150

On le voit, la différence est minime entre Quimperlé et le Pouldu qui jouait plus le rôle d'un site de relâche que d'un site de commerce.

Il est temps désormais de passer aux enseignements de cette étude rapide faite à partir du "Publicateur". Et d'abord quelle était l'origine géographique des flux commerciaux ?

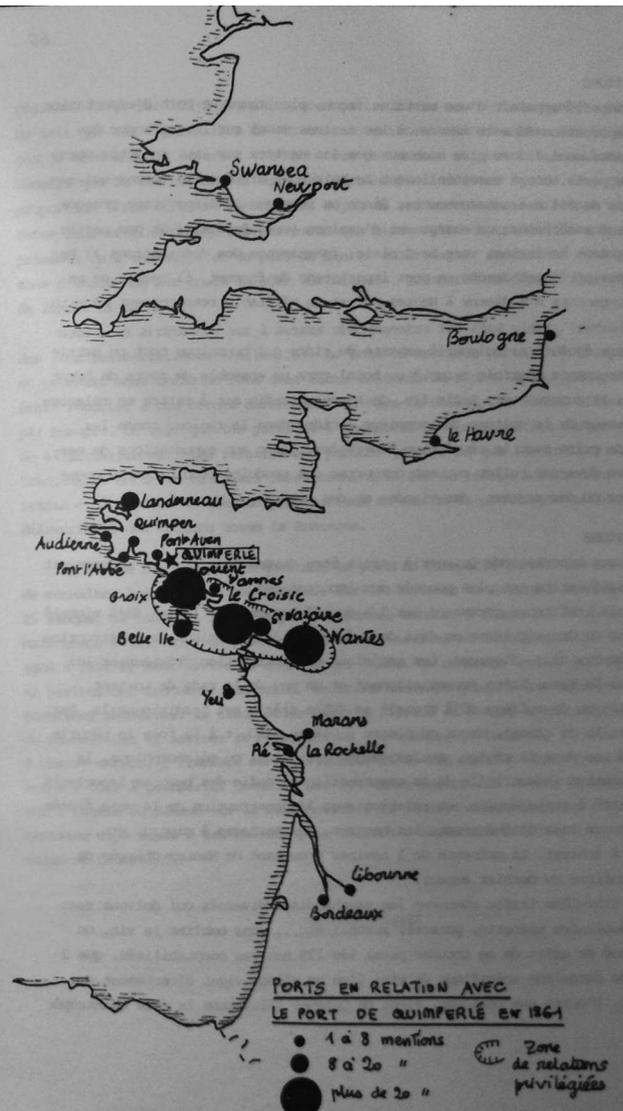
	Origine des navires (122 entrées)	Destination des navires (105 sorties)
Basse Loire (Nantes, Le Croisic, St Nazaire...)	65	35
Rade de Lorient	26	20
Côte de Douëlan à l'Aven	7	3
Quimper et Cornouaille	5	3

Belle Ile	5	15
Groix	4	4
Ports du Nord finistère	3	12
Ports français éloignés (Le Havre, Libourne, Boulogne, Rê, Yeu, La Rochelle)	3	4
Pays de Galles (Angleterre)	3	1
Vannes et ports vannetais	1	5

On le voit, Quimperlé fait surtout du trafic avec la Basse-Loire, puis avec les ports morbihannais et plus spécialement Lorient et Belle Ile (étape de retour souvent vers Nantes), par contre Quimperlé est peu tourné vers le Finistère au delà de l'Aven, ces ports n'intervenant qu'entre 7 et 14% du mouvement portuaire ! En fin on constate que quelques ports éloignés comme Libourne ou ceux du Pays de Galles ("Somzee" écrit pour Swansea par exemple) sont en relation directe avec le port de la Laïta, faut-il y voir un lointain héritage du trafic médiéval ?

Quelle est ensuite la composition de ce commerce ?

Aux entrées (comptage fait sur 128 navires)	Aux sorties (sur 108 navires)
lest 30	lest 7
marchandises diverses 28	bois à feu 61
sel 24	planches, rais, merrains 16
matériaux de construction (pierre, chaux, briques, ciment, fer, sable...) 21	bois de construction 3
bois (merrains, lattes) 4	bois en général 7
fûts vides 5	fûts vides et os 1
froment 5	associé 5
houille 4	march. diverses 5
vin 2	avoines 1
rais 2	huile 1
huile 1	graines de colza 1
résine et savon 1	
"ménage" ? 1	



EXPORTATIONS

Quimperlé apparaît d'une certaine façon, plus comme un port d'exportation que d'importation dans la mesure où les navires venus sur lest prendre des chargements sont 4 fois plus nombreux que les navires sur lest repartis vers d'autres ports. C'est essentiellement le bois sous différentes formes qui assure plus de 85% des embarquements. Sinon on remarque la disparition presque complète des céréales: un chargement d'avoines (vers Bordeaux) et une partie de chargement en farines vers Le Croisic. (permanence des destinations !) Par contre Quimperlé est devenu un port importateur de froment, il reçoit en un an 5 chargements d'Audierne à Nantes. C'est un véritable retournement de situation.

Autre évolution: Quimperlé exporte du cidre qui constitue tout ou partie de 7 chargements (parfois associé au bois) vers un ensemble de ports de Brest à Nantes et surtout vers Belle Ile. Ce nouveau trafic est à mettre en relation avec l'essor de la culture des pommiers à cidre dans la région, comme les grains de colza avec la révolution fourragère. Quant aux exportations de marchandises diverses, elles peuvent comporter des produits traditionnels comme des cuirs ou des papiers, des viandes et des beurres.

IMPORTATIONS

Si aux exportations Quimperlé paraît être devenu le port d'un monoproduit la diversification est plus poussée aux importations.

Trois trafics se partagent les 3/4 des déchargements: le sel déjà signalé provenant du Croisic (donc en fait de Guérande), les matériaux de construction et les marchandises diverses. Les matériaux de construction proviennent ici encore de la Basse-Loire essentiellement et un peu de la rade de Lorient. L'importation de tuffeau déjà signalé au XVIIe siècle est traditionnelle. Par contre celle de ciment, chaux ou pierre à plâtre traduit à la fois la pénurie de calcaires dans la région, exclusivement granitique ou métamorphique, la transformation industrielle de la construction et enfin des besoins importants à Quimperlé à cette époque, en relation avec la construction de la voie ferrée le viaduc en voie d'achèvement, les hangars, les passages à niveau, etc... restant à achever. La présence de 2 navires provenant de Nantes chargés de rails confirme ce dernier aspect.

Le troisième trafic concerne les marchandises diverses qui doivent sans doute comprendre épicerie, poterie, savons, etc... sans oublier le vin. On est étonné en effet de ne trouver parmi les 128 navires comptabilisés, que 2 ayant une cargaison spécifique de vin: l'un un sloop, vient directement de Libourne, l'autre une chaloupe, vient de Quimper illustrant le rôle d'entrepôt

régional de ce port déjà signalé. Aucun navire à vin ne vient de Nantes. Comme on sait que ces importations de vin nantais existent et comme les navires chargés de marchandises diverses viennent tous de Nantes, on peut raisonnablement admettre que le vin est inclus dans ces marchandises, mais on ignore dans quelle proportion ! Une dernière remarque au sujet de ces "marchandises diverses" concerne leur origine presque exclusivement nantaise: celle-ci traduit bien la primauté de l'industrie et du port de Nantes en Bretagne, sa variété et sa zone d'influence sur toute la côte méridionale. Quimperlé ne dépend alors ni de Rennes ni de Brest.

Nous nous arrêterons sur 2 autres changements: les fûts vides, spécialité des îles (essentiellement Belle Ile). Le bois en merrains partait de Quimperlé et revenait sous forme de fûts sans doute destinés au cidre. La houille, elle, était importée à bon compte directement du Pays de Galles, de Swansea (Swansea) par exemple. On sait que les ports et l'industrie bretonne profita largement de sa situation maritime relativement proche, jusqu'à ce que les industriels français du Nord-Pas de Calais réussissent à la fin du siècle à interdire ce trafic et à imposer un charbon plus coûteux au nom de la préférence nationale, défavorisant des régions comme la Bretagne.

Le relevé des navires fréquentant le port de Quimperlé permet également de connaître les types de ces navires. Sur 121 entrées de navires, on compte 25 sloops, 33 lougres, 38 chaloupes, 22 chasse-marées, 1 flambard, 2 goëlettes. Mais grâce à leur nom, on peut identifier ces navires et savoir combien de voyages a fait le même navire au cours d'une année. On constate ainsi que seuls 42 navires ont fréquenté Quimperlé, certains assurant jusqu'à une dizaine de rotations annuelles: le sloop Jeune Camille (12) ou le lougre Bonne Mère (11) de Nantes. Ces 42 navires se composent de : 4 sloops, 13 lougres, 14 chaloupes, 8 chasse-marées, 1 flambard et 2 goëlettes. 25 de ces navires sont venus au moins 2 fois à Quimperlé. Conduits par les mêmes capitaines (comme Le Guellec sur l'Eugène ou Samzun sur le Paul Amélie), il fallait mieux disposer d'une certaine expérience à ces navires pour un port d'accès aussi difficile que celui de Quimperlé.

§§§§§§§§§§§§§§§§

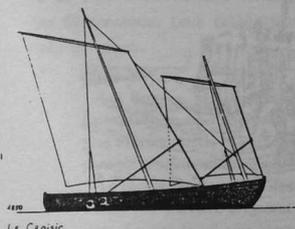
LES NOMS DES NAVIRES FREQUENTANT QUIMPERLE EN 1860/61

SLOOPS:	Jeune Camille	FLAMBARD:	Trois Cousins
	Bon Père	GOELETTES:	Georges
	Pauline Peyron		Marie Eugène
	Lively	CHALoupES:	Marie Catherine
LOUGRES:	Bonne Mère		Désiré
	Paul Amélie		Jeune Camille
	Nouveau Troubadour		Sirène
	Courrier		Ste Anne
	Pointe de Queyries		Jeune Philippe
	Pointe Anne-Marie		Jeanne
	Gustave		Espérance
	Jeune Amant		Courrier de Quimperlé
	Petite Anne-Marie		Amélie
	St Nicolas		La Louve
	Charles		Sophie
	Neptune		Désirée
	Lucile		Ste Marie
	CHASSE MAREES:	Bonne Espérance	
		Notre Dame	
		Eugène	
		St Emilion	
		Octave	
		Jeune Intrépide	
		Léon Pauline	
		Le Finistère	

(On remarque la rareté des noms religieux et l'abondance des prénoms ou des qualificatifs familiaux.)

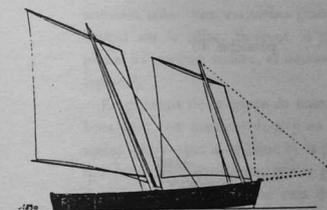
Port difficile et accessible qu'aux petits tonnages et les types de navires relevés font tous moins de 50 tonneaux sauf peut-être la goélette qui peut avoir un tonnage variant de 20 à 100 tonneaux. Tous ces navires ont un tirant d'eau faible (celui de certaines goélettes n'est que de 2m) et sont adaptés à un échouage dans les ports d'estuaire à fort marnage. Leur taille varie en général de 5 à 20m environ. Il est difficile d'avoir une vision rigoureusement exacte de ces navires car ils ont évolué tout au long du

XIXe et leurs formes varient selon leur port d'origine. Cependant des illustrations tirées d'AR VAG (t I) et surtout de l'ouvrage de Morel Fatio de 1842-45 "Etudes de la marine positive" réédité en 1982 par les Editions de l'Estran permettent de mieux les cerner.



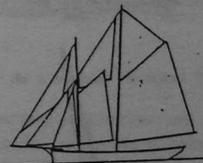
Le Classic

Les chaloupes ont beaucoup évolué dans leur allure au cours du XIXe. Souvent à 2 mâts inclinés vers l'arrière, leurs voiles ont eu tendance à s'agrandir. Longues de moins de 10m et large de 3m ou moins, ces embarcations ont un tirant d'eau très faible (1m à 1,10m) idéal dans les rias comme celle de la Laïta. Le tonnage n'atteignait pas 10 tonneaux.



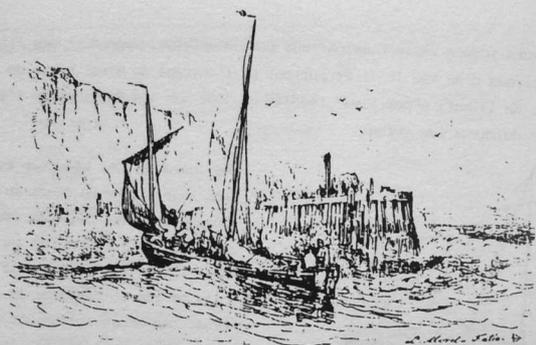
extrait de Ar men Voiles atlantiques au travail t I.

La goélette: considérée comme le plus petit des navires employés au long cours. Elle porte 2 mâts peu inclinés vers l'arrière. Leur taille peut varier de 8 à 40m.



goélette

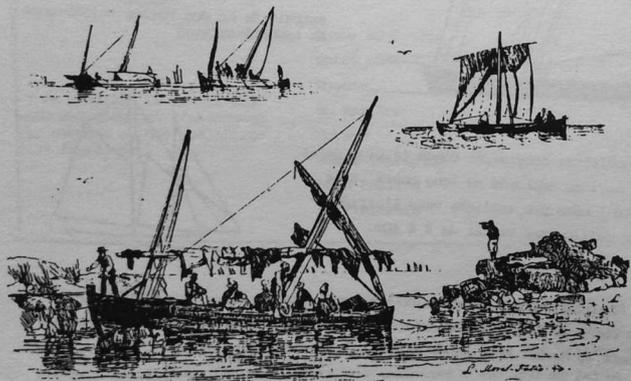
Le flambard est une embarcation en usage sur les côtes de la Normandie et plus particulièrement au Havre. Elle porte 2 mâts avec leurs voiles.



Morel Fatio

planche 40

Le chasse marée



Morel Fatio

planche 16

planche 16
Ainsi appelées car ces anciennes barques de pêche, longues d'une dizaine

de m et larges de 3 à 3,30m, se rendaient au XVIIIe directement auprès des chaloupes sardinières à peine la marée ou pêche terminée pour les saler au plus vite ou les vendre rapidement sur la côte. Ces navires sont parfois grésés au tiers portant foc outre la misaine et le taillevent; leur tonnage de 20 à 25 tonneaux aura tendance à s'accroître après 1860 pour atteindre les 50 tonneaux. Leur faible tirant d'eau leur permet de remonter les rias très en amont.

"

Les Bretons paraissent avoir un goût spécial pour un genre de bateaux qu'on nomme *chasse-marée*, bateau solidement construit, le plus souvent ponté, et parfaitement approprié à la navigation de leurs parages tempétueux et semés de récifs.

Le chasse-marée porte deux mâts principaux, le premier un peu incliné sur l'arrière et gréant une immense voile qui s'amène sur le pont. Le mât de misaine est tout droit et presque à l'avant; sa voile, nommée *taille-vent*, est moins grande que la première, et s'amène également sur le tillac. Souvent le chasse-marée a un troisième mât planté à l'extrême arrière, et nommé, comme la petite voile qu'il porte, *tape-cul*.

Le grément de ce genre de bateaux est très-simple et exige peu de bras pour être manœuvré; il y en a de fort grands, qui ont d'autres voiles par dessus la misaine et la grand'voile, c'est-à-dire des *luniers*, qui descendent également sur le pont, lorsqu'on les soustrait à l'action du vent, différant en cela de la plupart des voiles semblables sur les autres espèces de navires, qu'on roule et serre sur leurs vergues maintenues hautes dans la mâture.

" extrait de l'ouvrage de Morel Fatio

Navire de cabotage par excellence, "à quoi les deux mâts servent au déchargement par l'utilisation d'une sorte de cartahu: une poulie en haut du mât et une poulie centrale". in *Bateaux des côtes de France. Le Marin* 1992.



bisquine ou lougre

sloup à corne

sloup à tapecul ou dundée

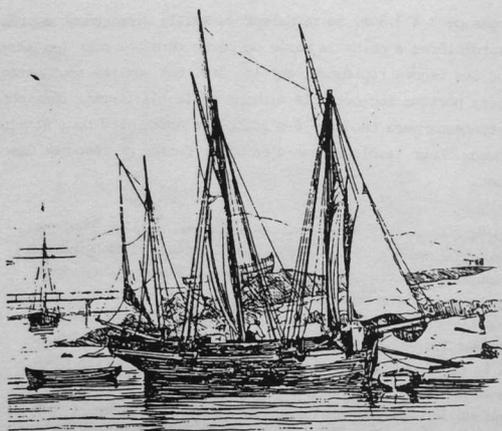


planche 2

Le lougre est un petit bâtiment mâté d'un grand mât, d'un de misaine et d'un tapecul petit mât placé à l'extrémité arrière. Son beaupré est très court. Tous ses mâts ont vers l'arrière une pente très prononcée. Il porte sur ses basses voiles des huniers, rarement d'autres voiles plus élevées. Le tonnage va de 15 à 50 tonneaux.

Le sloop est un petit bâtiment à un seul mât, parfois un beaupré s'y ajoute, le tonnage varie de 20 à 40 tonneaux.

Une planche de l'ouvrage de Morel Fatio permet en transposant la Haute-ville de Quimperlé à l'arrière-plan de mieux imaginer ce que fut alors l'activité et l'aspect probable du port de Quimperlé.



petit cabotage planche 20

On entend par *cabotage* la navigation qui se fait sans perdre la terre de vue, ou de cap en cap. Par extension, on a donné le même nom à des navigations plus longues, quoique limitées, telles que celles qui s'exécutent de France à la Méditerranée, à la Baltique, à l'Islande et à Terre-Neuve. C'est cette dernière que l'on nomme le *grand cabotage*.

De même que la pêche, le petit commerce de chaque contrée maritime a ses caboteurs, qui sont des navires appropriés, pour les formes et pour la voilure, aux parages qu'ils sont destinés à fréquenter. Mais c'est là une industrie qui tend à disparaître depuis l'établissement des chemins de fer.

légende de la planche (extraits) de l'ouvrage de Morel Fatio.

Il est impossible de savoir avec certitude le port d'immatriculation des navires mais d'après les noms et les destinations, peu sauf peut-être des chaloupes semblent quimperlois. Dans les années postérieures vers 1880/90, on sait que le chasse marée "l'Utile" était un navire de la Laïta et de l'Aven.

Un essai de comptage par mois montre que le mouvement du port est plus ou moins régulier: peut-être compte-t-on un certain creux en juillet-août et une activité plus soutenue d'octobre à avril, liés peut-être aux variations du régime de l'Ellé aux basses eaux estivales et aux hautes eaux d'hiver? L'influence des marées est également à prendre en compte.

On a pu analyser la durée de mouillage, elle est très variable, tournant autour de 2 semaines: si certaines embarcations ont une rotation très rapide, ainsi la chaloupe la Jeanne effectue 4 rotations entre Quimperlé, Lorient et Groix en un mois et demi, il n'est pas rare par contre de constater l'immobilisation de plusieurs navires pendant un mois sans doute en attente d'un chargement. Le chasse marée "Jeune intrépide" arrive sur lest de Lorient à la mi-janvier et ne repart sur l'île d'Yeu que vers le 10 février chargé de bois. Le lougre "Courrier de Redon" venu de Nantes avec des marchandises diverses attend également un mois avant de repartir chargé de planches vers Landerneau. Il s'agit sans doute de navires pratiquant une sorte de "tramping" ou cabotage à la demande. Il est possible en associant l'étude des navires et des trafics de mieux connaître ces mouvements.

Par exemple on peut suivre pendant quelques mois le chasse marée "le Finistère": arrivé du Havre chargé de pierre à plâtre à la mi-août 1860, il repart avec une cargaison de planches sur Landerneau au bout de 15 jours. Revenu 2 semaines plus tard de Landerneau, il repart à nouveau chargé de planches vers Plouescat à la fin octobre et on le retrouve deux mois plus tard à la mi-décembre venant décharger de la houille de Newport, avant de repartir après



5881. - QUIMPERLÉ. - Jeunes Lavandières de La Laitie



Collection VII aré, Quim

La chasse marée "l'Utile" à Quimperlé vers 1900

un mois d'immobilisation à nouveau vers Landerneau chargé encore de planches mais aussi de cidre. Puis il disparaît des relevés du port de Quimperlé.

On peut aussi s'intéresser à un produit et à ses itinéraires de retour: par exemple le trafic du sel au départ du Croisic. Il est assuré surtout par un sloop "Jeune Camille" qui assure à lui seul 7 des 22 chargements, puis occasionnellement par 2 autres sloops, 2 chasse marées, un lougre et 3 chaloupes qui s'adonnent aussi à d'autres trafics. La grande saison du sel semble être de la fin octobre à janvier, une fois la récolte terminée et peut-être également en relation avec l'abattage du bétail? Sur 19 retours connus, 8 se font directement vers Le Croisic, ou St Nazaire ou Nantes (avec du "bois de feu"), 8 autres passent par Le Palais décharger bois, marchandises diverses ou cidre. C'est semble-t'il la spécialité de la "Jeune Camille" qui sur 7 retours, rallie 6 fois Belle Ile! (tandis que le sloop "Bon Père" rallie plutôt St Nazaire)

Cette régularité dans l'itinéraire se retrouve aussi entre Nantes et Quimperlé. Sur 26 trajets identifiés au départ de Nantes, 17 retournent directement dans le grand port ligérien, 2 s'arrêtent à St Nazaire, 3 à Belle Ile et les 4 derniers s'éparpillent de Landerneau à La Rochelle.

On le voit, l'analyse de ces relevés hebdomadaires du port de Quimperlé apporte des renseignements variés. Mais on ignore les conditions d'affrètement l'importance de l'équipage, etc... Grace à la rubrique des faits divers et plus particulièrement des naufrages, on peut obtenir des informations supplémentaires sur les chasse marées pontavenistes, dont le cas est comparable à celui de Quimperlé sans doute.

Le 25 novembre, vers 7 heures 1/2 du matin, un naufrage a eu lieu sur la côte de Nèvez, près l'embouchure de la rivière l'Aven.

Le chasse-marée le *Mère de Dieu*, appartenant au sieur Limbour, Jean-Marie, marchand à Pont-Aven, revenait de porter un chargement de bois à brûler à Belle-Ile-en-Mer, et s'attendait à peu de distance de l'embouchure de l'Aven le flux de la mer pour remonter cette rivière et se rendre à son port d'attache, lorsque survint une tempête qui obligea le patron Moran, qui le gouvernait, à faire jeter les sucres à la mer; celle-ci étant déjà très-agitée, la petite embarcation chassa sur ses sucres et, voguant alors au gré des flots, fut jetée sur la côte où elle s'est brisée.

Elle ne contenait point de chargement et, fort heureusement, l'équipage composé du patron Moran, du matelot Jaféziec et du mousse Levilain, (les deux premiers originaires de Riec et le dernier de Pont-Aven), est parvenu à se sauver.

La perte de ce chasse-marée, qui n'était construit que depuis 3 ans et n'était point assuré, est évaluée à 4,000 fr.

Le 13 du courant, un petit chasse-marée appartenant à M. Amédée David, menuisier et marchand à Pont-Aven, a sombré aux environs de Belle-Ile-en-Mer. Ce navire était chargé d'avoine, de bois à brûler et de pierres de taille, par les sieurs Limbour, Alcide, Guillou, Mathieu et Banier, Lewis, marchands, à Pont-Aven.

Les pertes éprouvées et dont rien n'était assuré, sont:

1° David, propriétaire du navire . . .	800 fr.
2° Limbour, id. de l'avoine . . .	500
3° Guillou, id. des pierres . . .	100
4° Banier, id. du bois . . .	100

Total . . . 1500 fr.
L'équipage, composé des deux frères Le Bourhis, marins-pêcheurs à Trégunc, s'est sauvé dans le canot.

in le Publicateur n° 4
25 janvier 1862

in le Publicateur n° 48 samedi 1er dec 1860

Ces informations nous permettent d'aborder l'aspect social du port de Quimperlé mais très rapidement faute d'avoir étudié les documents appropriés. On sait que le 29 mai 1822, en pleine Restauration donc, c'est le sieur Jean Noël Vincent de Granval (né en 1768), lieutenant de vaisseau retraité et chevalier de l'ordre royal et militaire de St Louis qui est nommé Maître de port de 3ème classe au port de Quimperlé à la suite du décès de l'ancien titulaire le sieur Méno. Ce devait être une place convoitée car les appointements étaient assez importants: 150 francs par mois.

En 1851, on constate que les belles maisons du port sont toujours occupées par des négociants et commerçants comme la famille Scanvic déjà signalée qui résidait au 6 (quai Brizeux) ou encore les Chicoineau, Barbier et Bois. En 1863, Duvergier faisait construire une maison cossue au n° 12. Il serait intéressant d'essayer de connaître ainsi l'évolution de la situation de ces négociants en relation avec le port. En 1837 leur influence était encore notable, quand ils étaient un certain nombre à demander l'enlèvement d'un banc de sable dans la rivière. En 1861, la situation avait elle changé ?

Sans doute pas: le port était encore actif. C'est après que l'évolution se précipite comme le montrent certaines statistiques qui permettent de replacer l'année 1861 (entre autres) dans une perspective plus longue: la série n'est pas complète, mais apparaît cependant intéressante: (cf le tableau).

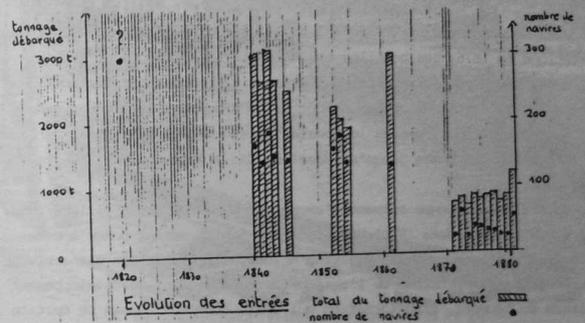
Années	Entrées			Sorties		
	nombre de navires		tonnage débarqué	nombre de navires		tonnage embarqué
	sur lest	en charge		sur lest	en charge	
1820	environ 300		?			
1840	49	116	3075	4	158	2923
1841	52	85	2603	8	127	2620
1842	78	116	3247	28	156	3206
1843	31	117	2620	37	122	2757
1845	16	125	2455	41	101	2515
1852	45	112	2201	32	119	1446
1853	59	120	2017	20	164	2149
1854	31	107	1888	26	108	1765
1861	22	115	3059	42	85	1671
1872		32	749		21	449
1873		61	839		38	677
1874		28	722		29	718
1875		43	857		42	628
1876	(12)	42 (30)	798	(6)	42 (36)	683
1877		35	851		33	322
1878		34	890		32	275
1879		28	753		27	399
1880		28	682		30	383
1881		58	1480		40	307

source: A : AdP 6M 979

B: Joanne 1861

C: Annuaire du Finistère des années correspondantes

La moyenne du tonnage embarqué ou débarqué tourne autour de 2800 t au début des années 1840, 1800 à 2000 t au début des années 50. Les entrées connaissent une reprise au début des années 60 en liaison avec les besoins suscités par la construction de la voie ferrée et ensuite c'est la chute du trafic, du nombre des bateaux fréquentant Quimperlé, bref la chute du port.



DECLIN ET MORT DU PORT

" Ce port a perdu une grande partie de son importance depuis l'exécution du chemin de fer de Nantes à Landerneau, des projets avaient été étudiés pour améliorer le cours de la Laïta, mais leur utilité n'est pas aujourd'hui en rapport avec les dépenses qu'ils occasionneraient". trouve-t-on dans l'annuaire du Finistère de 1873 au chapitre consacré aux ports. Et effectivement plusieurs produits pouvaient être acheminés par le rail au départ de Nantes ou Lorient beaucoup plus facilement et plus rapidement (mais peut-être pas plus économiquement).

Ce déclin, on l'a vu, était annoncé depuis plusieurs années. Déjà une ordonnance royale de 1834 avait oublié de classer la Laïta parmi les rivières navigables. (AdP 4S 260). L'affaire avait suscité une certaine émotion mais n'avait pas eu de conséquences. Plus grave avait été le décret du 7 novembre 1858 qui fixait la limite de la mer à plusieurs kilomètres en aval de Quimperlé, ce qui ipso facto faisait de ce port un port fluvial et non plus maritime. Le poste de Maître de port était supprimé et crédits et projets se-

raient désormais plus modestes. La chute du trafic dans les années 1860 et 1870 entraîna la suspension de toute tenue du mouvement portuaire à partir du 1er avril 1882. Le port de Quimperlé disparaissait des statistiques.

Bien sûr un trafic réduit se maintint encore et quelques travaux furent encore effectués mais une période s'achevait.

QUIMPERLE PORT SABLIER

Le trafic réduit se maintint donc: 3 produits constituaient l'essentiel des importations en 1876: les houilles (170 t), les bois (155 t) et les épiceries (124 t). Les exportations étaient toujours alimentées par les bois de chauffage et les matériaux de construction. Le débarquement et l'embarquement à bord de quelques barques, petits lougres et chasse marées continua à participer à l'activité des quais jusqu'au début du XXe siècle comme le montrent les cartes postales.

Mais déjà à cette époque suivant l'exemple des autres ports finistériens, Quimperlé s'était lancé dans le déchargement des sables marins comme amendements calcaires aux terres granitiques trop acides. Cette pratique s'inscrivait dans la transformation profonde de l'agriculture bretonne et le développement de la culture du froment, transformation qui avait commencé depuis un certain temps déjà. Le Publicateur écrivait déjà le 8 septembre 1860:

" On dit que sur la grève, il y a un sable calcaire qui fait des merveilles sur les terres; je m'en rapporte à ceux qui l'ont vu; le cultivateur devrait alors faire des merveilles dans son village; mais des bateliers de la rivière vendent quelquefois m'a-t'on dit, du sable granitique fort pur aux cultivateurs qui n'en savent pas plus long, pour du sable calcaire de grand effet; le tour est vilain..."

C'est surtout dans les années 70 et 80 que le trafic des sables marins (certains aussi destinés à la construction) se développe.

En 1876 "5 chaloupes non pontées, jaugeant ensemble 35 tonneaux étaient affectées à la pêche des sables à bâtir et des engrais marins dans la rivière et l'anse du Pouldu". Rapport de Mr de Miniac. Ce trafic connaît l'évolution suivante à Quimperlé, les chiffres du port voisin de Pont Aven et du total départemental sont également donnés pour mieux situer les apports quimperlois.

années	engrais marins déchargés		
	à Quimperlé	à Pont Aven	dans les ports fns
1874	1122	11000	87000 t
1875	4049	12500	96000
1876	4517	13600	104000
1877	1890 a	13150	109000
1878	1352	10500	98000
1879	978 b	7400	67000
1880	708 c	8700	70300
1881	1324 d	8800	74000
1882	405 e	9600	74000

nombre de bateaux
pratiquant ce
trafic:
a: 188 d: 139
b: 99 e: 41
c: 66



61. - QUIMPERLE Finistère. - La Laita et les Quois

On reconnaît un sablier au premier plan



116 QUIMPERLÉ - La Chapelle de la Retraite



3651. QUIMPERLÉ — Le Quai Brizeux - Jonction de l'Elle et de l'Isolo - La Laïta



On constate le rôle modeste des déchargements quimperlois et également leur caractère très irrégulier. Les "tas de sable" vont néanmoins contribuer à animer les quais de Quimperlé. Nombreuses sont les charrettes de paysans des alentours qui viendront vers le quai Brizeux s'approvisionner en sable comme le montrent encore des cartes postales anciennes.

Au début du siècle selon Eugène Donal, le port de Quimperlé n'abritait plus que "4 sabliers appartenant à M Christophe Guillou (installé depuis 1909 et ayant remplacé Louis Garnier) et au père François Conan, tous deux du quai Brizeux et à MM Garnier et Lozachmeur. En 1912 Garnier était remplacé par Even ainsi que le montre le document que nous reproduisons.

Ce document nous révèle deux types de sabliers. Conan et Guillou qui disposent d'un remorqueur à vapeur pour remonter la Laïta sont manifestement dans une situation plus aisée que Even et Lozachmeur. On remarque aussi l'association tenancier de débit de boisson-marinier pour 2 d'entre eux, peut-être est-ce la perpétuation d'une certaine tradition ? A moins que le sable fut insuffisant pour assurer des revenus corrects ? D'autant qu'aux charges habituelles résultant de la location de terre-pleins sur les quais, s'ajoutent parfois des frais imprévus qui peuvent prendre l'allure d'une catastrophe pour certains: la valeur des pertes de sable pour Lozachmeur équivalait à presque 2 fois le prix de sa chaloupe.

" L'extraction se faisait toujours dans la Laïta et à son embouchure au Pouldu". Quatre hommes composaient généralement l'équipage de chacun des sabliers... Ils utilisaient les avirons pour descendre la rivière, le chargement s'effectuait à la pelle ou à l'aide de dragues spéciales très difficiles à manoeuvrer à la force des bras. Chaque bateau ramenait de 10 à 12 m³ de sable. Aucun abri n'existait à bord. Pour le retour il fallait encore davantage souquer sur les avirons en raison du chargement. "Les marins" avançaient alors lentement et accompagnaient de chants le rythme soutenu des avirons... Aux environs des "Guernes" selon la rapidité et la force du courant en amont, les hommes abandonnaient les avirons et amenaient le bateau vers la berge. Ils empruntaient alors le chemin de halage, souvent recouvert d'eau, selon le coefficient des marées. Par tous les temps, ayant parfois de l'eau jusqu'à la poitrine, ils halaient ainsi le bateau sur plusieurs kilomètres jusqu'au quai Brizeux. " C'était un véritable travail de forçat, m'a dit mon père" nous rapportait M François Guillou, sablier lui-même et fils de sablier. Cependant les volontaires ne faisaient pas défaut; inscrits maritimes, ils pouvaient prétendre à cette époque au bénéfice d'une pension, ce qui était alors appréciable. Mais peu hélas en profitaient, car ils disparaissaient prématurément ."

	Rive droite	Rive gauche
(Commune de Quimperle)	du quai de Quimperle au mouillage de l'Écluse	" " " " " "
	du Grandguen au halage de Carnoët	du mouillage de l'Écluse au halage de Carnoët
(Commune de Lohars-Carnoët)	du pré des Mollivand à la forêt de la forêt de Carnoët	" " " " " "
	" " " " " "	" " " " " "

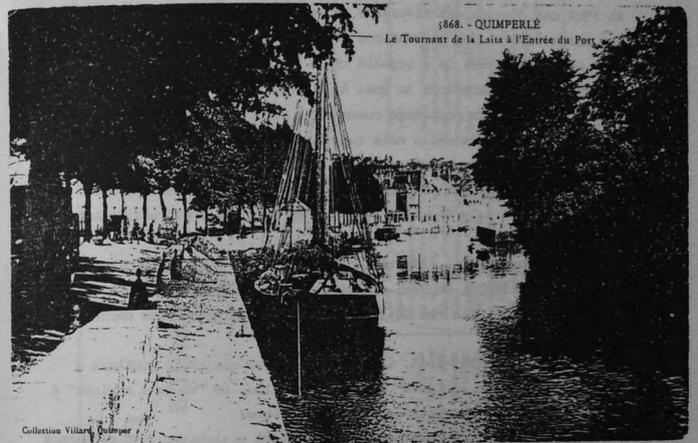
11. - Pour faciliter le passage des radeaux il suffit d'établir ou de réparer quelques ouvrages très simples à l'embouchure de ces cours d'eau. Une grande partie de ce travail a déjà été exécuté une année au moyen des crédits affectés à l'entretien des ports. Le reste pourra être achevé l'année prochaine.

En résumé, pour donner satisfaction au vœu du Conseil Général, en dehors des travaux que nous exécutons au moyen des crédits affectés à l'entretien des ports de l'arrondissement nous prions M. l'ingénieur en chef de vouloir bien demander à M. le Préfet de prendre l'arrêté dont le projet est ci-joint, après avoir consulté le Service des Forêts en ce qui concerne l'établissement de la servitude de halage sur le territoire de la forêt de Lohars-Carnoët.

Quimper, le 21 Août 1890.

AdF PM 49

Ces travaux devaient être peu onéreux au total, tout comme la construction de juillet 1875 à mars 1876, au bout du quai de la rive droite, d'un petit bâtiment de 10,92 m² "teinté en rose" devant servir de corps de garde aux agents de service actif des Douanes. L'année suivante, en 1877, l'escarpement rocheux qui séparait le quai en deux parties avait en partie reculé; il avait servi de carrière de pierre. Le déminage dangereux en raison du risque de projection d'éclats avait cependant été maintenu, car "le quai est



Collection Villard - Quimper



Le Saint-Ere...

assez peu fréquenté".

En 1888 une demande des riverains de rehaussement des quais pour atténuer les inconvénients des inondations avait été rejetée et pourtant les crues étaient fréquentes: on a signalé celle de 1912, en 1904 une autre avait nécessité des réparations au quai à la suite de l'arrachage de certains moellons. Permanence des problèmes comme celui du curage de la rivière rendu certes moins pressant désormais mais toujours nécessaire. En 1901, on expérimenta un nouveau procédé: c'est un bateau à chaudière actionnant une drague que l'on fit venir d'Angers pour curer la Laïta. Le sable ainsi récupéré servit comme ballast à la deuxième voie ferrée alors en construction entre Lorient et Rosporden.

Entre les deux guerres, l'article d'Eugène Donal nous apprend que les sabliers se renouvelèrent encore: arrivèrent MM Beauséjour (en 1925), Le Gall, Favennec tandis que M. puis Mme Guillou continuait seul parmi les anciens sabliers.

"Après la guerre 1939-1945, il ne restait plus que trois sabliers à Quimperlé: la "Reine de la Laïta" à Mme Vve Guillou, le "Va sans crainte" à M J. Beauséjour et le "Souvenir" aux frères Favennec.

Durant les années d'occupation, les Allemands avaient prélevé d'énormes quantités de sable à l'embouchure de la Laïta pour l'exécution de travaux dans la région de Lorient. Ces dernières années, des extractions très importantes de sable furent faites au même endroit par la commune de Guidel pour l'aménagement d'un port de plaisance. Ces extractions soulevèrent les protestations des "riverains" mais elles ont peut-être contribué à réduire la gravité des inondations à Quimperlé ?

Au terme de cette étude on ne peut regretter que l'abandon pratiquement complet du port de Quimperlé. Le dernier sablier de M. Beauséjour est allé s'établir au delà de St Nicolas, pour des raisons de place disponible. Le quai Brizeux a été réaménagé de façon agréable. Mais rien ou presque n'a été fait pour tirer parti et mettre en valeur le quai Surcouf. Le comblement de la cale de radoub a fait disparaître un équipement qu'il aurait été sage de garder dans la perspective d'une réhabilitation du port de Quimperlé. Les navires de commerce ne reviendront pas mais les navires de plaisance peut-être. Mais on retombe sur le problème de la navigabilité de la Laïta, au chenal toujours obstrué et toujours mouvant (cf encart) auquel s'ajoute le problème de la pollution provoquée par cer-

OF 1915192

Dangereux « Rommel » de la Laïta Ils seront enlevés dans la semaine

Si tout se passe bien, pour la fin de semaine, les « Rommel » n'encombreront plus l'embouchure de la Laïta. Les bouées en béton armé, entre 500 et 1 000 kg, ils ont été posés lors de la Seconde Guerre Mondiale. Pour éviter un encombrement du chenal, ils ont été déplacés du côté de la Direction des ports et de la navigation maritime.

des travaux d'extraction des « Rommel ». Ce déplacement du chenal a aussi été en évidence ces « Rommel » et les dangers qu'ils entraînent. Au début mars, un ballottage (deux bouées) a été mis en place. Les bouées en béton armé, dites « Rommel », ont été posées en 1945. Elles ont été déplacées en 1977. Elles ont été posées en 1977. Elles ont été posées en 1977. Elles ont été posées en 1977.

L'urgence de ces « Rommel » fait apparaître un problème de maintenance. Les bouées en béton armé, dites « Rommel », ont été posées en 1945. Elles ont été déplacées en 1977. Elles ont été posées en 1977. Elles ont été posées en 1977.

De plus, et sans rentrer dans les détails, les bouées en béton armé, dites « Rommel », ont été posées en 1945. Elles ont été déplacées en 1977. Elles ont été posées en 1977. Elles ont été posées en 1977.

de la houle, de la marée, du vent et du débit de la rivière. Ces analyses montrent également que les conditions peuvent varier au cours de l'année, à l'occasion de tempêtes ou sur des périodes courtes de quelques mois.

Quelle solution ?

Que faire pour stabiliser ce maudit chenal ? A long terme, l'évolution de l'embouchure de la Laïta. Reste le dragage du sable. Il ne faut pas oublier que le dragage ne présente pas de risques de pollution. Pour ne pas compromettre l'équilibre dynamique du chenal, il faut draguer comme le rassemble l'Etat. Un chiffre qui peut varier de 2 MF à la charge des collectivités locales. En outre, il faut en faire recueillir plus d'un quart pour être passé avec l'Institut géographique national. A l'appui de suivre, photos à l'appui, France qui le dit.

Pour l'équipement, le déplacement du chenal est lié à la considérable mobilité des sédiments. Comme on a pu le constater l'étude de 1977, du laboratoire de biologie marine du CNRS, a permis de constater que le chenal d'accès au port a subi des modifications spectaculaires qui affectent également la partie inférieure du chenal, jusqu'à la zone de mouillage.

Cette semaine, tout démarre.

Il y a encore un an, le chenal de la Laïta passait plus sur la rive droite, plus près du côté Fustière. Mais avec les mouvements de la mer, le chenal se trouve aujourd'hui un peu plus dans l'axe. C'est une gêne pour les professionnels des Phares et balises de Lorient. Les Phares et balises étant chargés

taines usines. Bien sûr la question de la rentabilité et donc directement de l'emploi est à prendre en compte. Mais elle n'est pas seule: d'autres intérêts ne doivent pas être négligés que ce soit des intérêts économiques à long terme (le tourisme et la plaisance sont source également de revenus) et des intérêts esthétiques et de cadre de vie, eux plus difficiles à mesurer certes, mais tout aussi importants pour l'ensemble de la population. Toutes les villes n'ont pas la chance d'avoir un site portuaire déjà équipé en partie. Tout port est source de vie.

On ne peut souhaiter que l'adhésion de Quimperlé au "Pays des Avens" contribue à mettre l'accent sur son port et débouche sur des réalisations concrètes: pourquoi pas un bassin, des commerces... Mais encore faut-il qu'aucune transformation ne vienne entre-temps compromettre irrémédiablement ces possibilités, comme par exemple un pont sur la Laïta (qu'on pourra surnommer l'Arlésien) construit trop bas sur la rivière, à l'économie mais sans vision d'ensemble.

Le présent doit concilier des points de vue divergents sans doute, mais il doit aussi tirer des enseignements du passé pour préparer un avenir plus assuré.

SOURCES

- 1) Archives municipales de Quimperlé . Cadastre 1819/20
- 2) Archives départementales du Finistère:
 - 10 G 16
 - 2 E 1521d
 - 20 H 18-27
 - 45 J 10
 - 15 L 30
 - 6 M 979
 - 4 S 147
 - 4 S 260

REMERCIEMENTS:

Eugène Donal
Ronan Pérennou

- Publications : Annaires du Finistère 1873-1883
Le Publicateur 1860-1862
Duchatellier Le Finistère statistique
t 2 (1836) t 3 (1837)

BIBLIOGRAPHIE

- Mémoire de l'intendant des Gallois de la Tour 1733 réédition
Cambry Voyage dans le Finistère 1794 réédition
Dubuisson Aubenay Itinéraire en Bretagne de 1636 réédition
Kerhervé J. L'Etat breton aux XIV et XVe S. 1987
Dom Le Duc Histoire de l'Abbaye Ste Croix
Le Guay JP. Un réseau urbain au Moyen Age: les villes du duché de Bretagne aux XIV et XVe S.
De Miniac Port de Quimperlé 1877
Morel Fatio Etude de la marine positive réédition 1982
Ogée Dictionnaire de Bretagne (de 1779) réédité et commenté par Marteville et Varin vers 1870
Savina J. Quimperlé et ses environs autrefois 1967
Tanguy J. Le commerce du port de Nantes au milieu du XVIe
Touchard J. Le commerce breton au Moyen Age 1956
CRBC collect. La Bretagne en 1665 d'après le rapport de Colbert de Croissy 1978.

