



Histoire maritime de Bretagne Nord

La cale de l'île aux moutons



Aujourd'hui comme hier, à l'époque des traversées à la voile la cale de l'île aux Moutons est importante pour les iliens, les bateliers utilisent les ancres à jas pour la cale

La cale de l'île aux Moutons est la plus importante de l'île de Batz, c'est là qu'arrive les vedettes à passagers, le lien entre l'île et le continent. Revenons sur l'histoire de cette cale. En 1780, l'île aux Moutons n'était pas reliée à l'île et à pleine mer était isolée de l'île de Batz et était une véritable île. La construction d'un « mole » non submersible de 80 m reliant l'île aux moutons à l'île date de l'époque de la construction du môle, (1846-1854) l'île aux Moutons et l'île aux agneaux ayant servi de carrière pour les pierres de taille du grand môle, ce mole de l'île aux moutons est construit en pierres sèches irrégulières. Un an après l'achèvement du mole, en 1855, le port de l'île fait l'objet d'un appel d'offre pour « enlever les rochers qui gênent le mouvement des navires dans le port et nuisent à leur échouage », en particulier dans l'est de Kernoc'h et dans l'ouest et nord-ouest de l'île aux agneaux. Le marché est remporté par le Sieur Duchateau entrepreneur à quimper ; Les travaux commencent en 1856 et se terminent en 1860, plusieurs milliers de m³ de roches sont extraites, une partie est déposée dans l'ouest du port entre Men Toul et Karreg Lapouset et d'autres pierres sont utilisées pour améliorer le premier ouvrage de l'île aux moutons et le prolonger en contournant l'île par le nord-ouest « de façon à former une cale d'accès commode pour les bateaux à mi-marée ».



Histoire maritime de Bretagne Nord



En 1780, île aux Moutons est « une vrai île », seule la cale de Porz an Eog existe dans le port de l'île (détail de la carte des ingénieurs du roi)

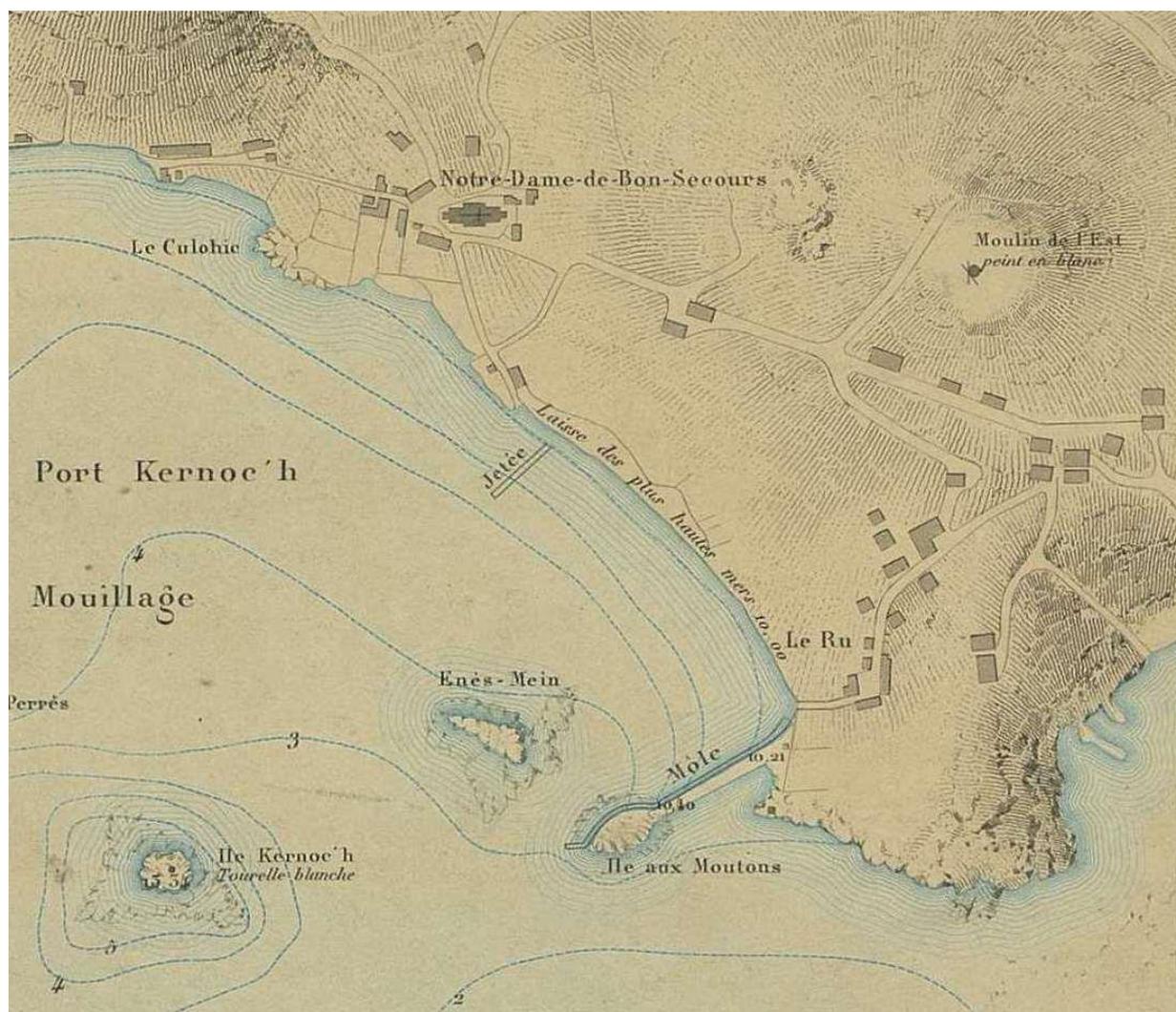
novembre 2014 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Détail du plan du port de l'île de batz de 1877, on voit la cale qui fait le tour de l'île et le mole qui relie l'île, la route entre la montée de l'église et le débarcadère n'existe pas encore il faut marcher dans la grève ou passer par le Rhu, aucune maison ne borde le port

Cette cale de pierre sèche est bien sommaire, elle ne comporte pas ni échelles ni d'escalier pour monter, ni d'organeau pour amarrer les bateaux, Les équipages utilisent l'ancre à jas du bord coincée dans les interstices des pierres de la cale pour maintenir leur bateau le long de la cale.

Dans les années 1900, l'agriculture ilienne est en plein développement avec l'exportation des pommes de terre, le tourisme se développe aussi, le besoin de liens avec le continent est de plus en plus important.



Histoire maritime de Bretagne Nord



Vers 1900, le môle est déjà d'une bonne largeur. A la hauteur de 10.20m par rapport au 0 des cartes il n'est pas submergé par les grandes marées

Dans les années 20 le trafic le continent tant pour les passagers que pour les marchandises s'accroît. Bien que les autres cales du port soit également utilisées en particulier les petites cales du Vil, la majorité du transport se fait par l'île aux Moutons. Cette cale se dégrade de plus en plus et devient dangereuse pour les charrettes



La cale se prolonge par une petite cale vers l'ouest, à mi-marée l'embarquement dans les sloops de passage se fait par un transfert par le canot

novembre 2014 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

En 1930 suite à un rapport d'une commission d'inspection nationale sur l'état des ports qui oublie l'île de Batz, les iliens protestent, en rappelant l'activité importante du port

« *Le port de l'île*

Nous lisons dans la presse : les membres de la sous-commission parlementaire des Travaux Publics ont visité le 30 août, les ports de Pempoul, Roscoff, Sieck, Moguériec, en vue de l'application du programme d'outillage national.

Le port de l'île serait-il oublié ? alors que les autres ports vont recevoir des améliorations, celui de Batz demeurera-t-il tout à fait abandonné ?

Son trafic n'est pourtant pas à dédaigner, il a été expédié en 1930, 200 batelés de pomme de terre nouvelles pesant 1000 tonnes. Le transport de 700 000 têtes de choux-fleurs nécessite 400 bateaux. Annuellement l'île expédie 300 batelées de goémon et fumier de chacune huit tonnes sur Roscoff et Pempoul. Plus de 200 batelées de 12 m³ de sable sont livrées au service vicinal. Et pourtant en quel état déplorable se trouve l'unique cale de l'île. Bientôt les charrettes ne pourront même plus s'y risquer. Et quelle cale exigüe ; en juin, les bateaux ne peuvent y accoster pour embarquer les légumes, causant par ce retard un gros préjudice aux exportateurs.

Le tourisme est l'une des richesses de l'île. En pleine saison plus de 200 touristes viennent journellement excursionner. Il est étonnant que rien n'ait été tenté pour qu'on puisse aborder l'île à marée basse. Nombreux sont les touristes qui hésitent à se déchausser pour marcher sur les petits galets pointus de la grève. Les bateliers voient à regret la clientèle leur échapper et le commerce local en souffre. Mieux informée, la commission aurait été édifiée sur l'état d'abandon où se trouve le port de l'île et certes, n'aurait pas manqué d'y remédier.

Les délégués sénatoriaux - titulaires : MM. Lucien Cabioch et Martin Perrot –suppléant M. Jérômes Savin

La Dépêche de Brest du 03 septembre 1930



Histoire maritime de Bretagne Nord



Vers 1900 l'île aux Moutons et le môle sont utilisés pour faire sécher le goémon, on peut voir comme aujourd'hui les traces d'extraction de la pierre dans le massif de l'île

Malgré ces demandes réitérées, l'administration est lente à réagir, c'est seulement fin 1934 que le département accorde un budget pour les travaux

« La majeure partie du trafic entre l'île de Batz et le continent se fait par la cale de l'île aux Moutons.

Cette cale est constituée par de gros blocs de pierres posés à sec qui, sous l'effort de la mer, tombent les uns après les autres, rendant la circulation et l'accostage des petites barques dangereux et difficiles.

MM ; les ingénieurs ont prévu pour la consolidation de la cale, la construction, le long du parement actuel, d'un masque de béton qui empêcherait la chute des gros blocs de pierre et permettrait un accostage facile. De plus, un exhaussement de la partie médiane diminuerait la pente actuellement excessive et dangereuse pour les chevaux, et un escalier à l'extrémité faciliterait l'accès de la grève.

La dépense est évaluée à 100 500 francs. L'état et la commune de l'île de Batz ayant décidé de prendre à leur charge chacun un tiers de la dépense le département pourrait, comme cela se fait habituellement, voter la même participation. »

*Décision adoptée par le conseil général du Finistère
Dépêche de Brest du 20 octobre 1934*

Les travaux sont réalisés durant l'été 1936

« Les travaux de la cale aux moutons

La dépêche de Brest a déjà parlé des travaux très utiles auxquels on procède en vue d'améliorer la cale aux Moutons, à l'île de Batz.



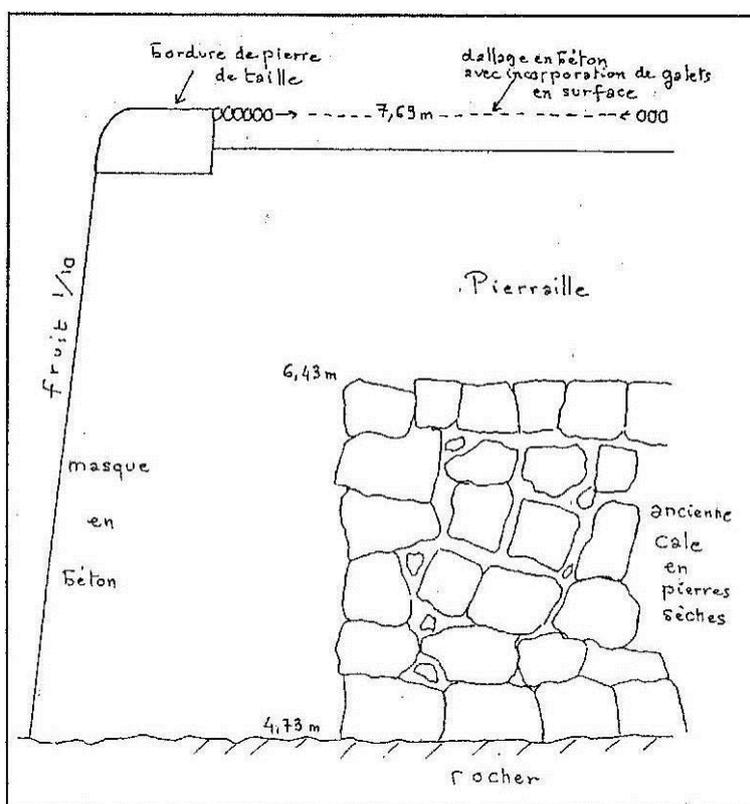
Histoire maritime de Bretagne Nord

Le trafic devenant de plus en plus important, notamment entre Roscoff et l'île, il apparut que cette cale, telle qu'elle était auparavant, ne permettait pas à un nombre suffisant de navires d'y accoster en même temps.

C'est pour parer à cet inconvénient que, sous la direction de l'administration des ponts et chaussées, M. Goarnisson, entrepreneur à Saint-Thégonnec a été chargé d'élargir la cale d'un mètre environ et de la rehausser d'un mètre également dans la partie la plus basse. Les travaux, qui ont débuté en juin, touchent à leur fin, mais ils subissent actuellement un arrêt à cause du manque de ciment spécial de prise à la mer qui est indispensable pour la construction d'un ouvrage de ce genre.

Il faut espérer que ce ciment sera fourni sous peu, afin qu'on puisse accéder facilement au nouveau débarcadère, plus large et plus long, appelé à rendre de grands services à la population de l'île et aux nombreux touristes qui visitent notre belle région ou qui y séjournent pendant les vacances

Dépêche de Brest du 08 aout 1936.



Plan des travaux de 1936 (archives départementales du Finistère)

Cette cale apporte une amélioration considérable à l'embarquement à pleine mer et jusqu'à la mi-marée mais n'améliore pas les conditions d'embarquement à basses mer. Les bateliers n'ont certainement pas du être consulté, car ils ne peuvent débarquer avec leurs canots en dessous de la mi-marée tant est si bien que de nouveaux travaux pour prolonger la cale sont programmés. En 1939 l'entreprise Paugam de Morlaix construit une petite cale qui la prolonge d'une cinquantaine de mètre vers le sud.



Histoire maritime de Bretagne Nord

« Prolongement du débarcadère

Avec la grande marée, les travaux de prolongement et de réfection de la cale de l'île aux Moutons viennent de commencer, exécuté de jour comme de nuit par une équipe de 25 ouvrier ils seront ainsi terminés à l'ouverture de la saison touristique. »

Dépêche de Brest du 25 mai 1939

Ce sera seulement en 1968, que le problème de l'embarquement à basse mer directement dans les bateaux de passage sera résolu par le prolongement de la cale, à la longueur et la hauteur actuelle jusqu'au niveau des plus basses mers. Mais cette cale étant assez étroite elle sera élargie vers 1988. A l'heure actuelle cette fait l'objet de travaux de réfections.



Le débarcadère de l'île aux Moutons dans les années 60, les bateaux de passage sont mixte voile et moteur le long de la cale en blanc le sloop Saint-Pierre Mx 2680 à Jean Cabioch et la petite gabare à cul pointu Saint-Yves et au mouillage La Fauvette Mx 2783