



Les évolutions du port de Roscoff



Roscoff en 1857, la maison prébendale avec sa tourelle a vraiment les pieds dans l'eau une porte voutée ouvre directement sur la grève, photo Fourne et Tournier

La ville de Roscoff est , une des rares ville ancienne de Bretagne nord en connexion directe sur la mer. Une véritable ville port. Une ville qui a vu son développement au XVIIème autours du négoce maritime, ces « Messieurs de Roscoff » faisaient construire leur maison à proximité immédiate de la mer, les caves servent d'entrepôts. Même l'église de Croaz Batz est construite sur un territoire maritime.

Le vieux quai est au cœur même de la ville. Sa construction a débuté en même temps que le développement des constructions urbaines. c'est un ouvrage magistral pour l'époque, ou les villes maritimes et commerçantes sont souvent des villes de fond d'estuaire comme Morlaix En 1649 il fait 175 m de long et ce quai est achevé seulement en 1747. Il est alors à peu de chose près dans la configuration actuelle. Sa construction a été longue car principalement



Histoire maritime de Bretagne Nord

financée localement par une taxe sur les alcools, vin, cidre et bières consommés dans les auberges de Roscoff.



Le vieux quai vers 1900, le long des maisons une cale en pente descend vers la grève

En voici la description qu'en font les Ingénieurs Mengin et Tarotdes Ponts et chaussée en 1878

« cette jetée présente la forme d'un arc tournant sa convexité vers le large ; sa longueur est de 300 mètres suivant son développement extérieur et de 278 mètres suivant la corde de l'arc dont la flèche est de 30 mètres ; elle a & » mètres de largeur en couronne, et se trouve formée d'un massif de galets compris entre deux murs de soutènement en pierres sèches, de 1m7(d'épaisseur moyenne, fondée sur le rocher. Le mur extérieur est surmonté d'un parapet maçonné avec mortier, s'élevant à 2m4à au-dessus des plus hautes mers. Le terre-plein et les murs extérieurs, formant quai, ne dépassent ce même niveau que de 0m25 en moyenne ; le musoir est construit de belles pierres de granit appareillées régulièrement ; les murs latéraux sont composés de forts libages posés généralement en boutisses, sans aucune sujétion d'appareillage.

On applique au parement du large un mode de rejointoiement particulier ; il consiste à chasser au marteau, dans les lits et joints, des coins en bois de chênes, qui gonflés par l'humidité, pressent et maintiennent les pierres et leur permettent de résister au ressac le plus violent. ce système, qui a depuis longtemps fait ses preuves, n'entraînes guère qu'une dépense de 50 à 60 francs par an, pour le remplacement successif des coins »



Histoire maritime de Bretagne Nord



Roscoff en 1867, photo de Duclos dans les travaux public de la France, l'activité du port est principalement autour du quai, la pêche à Roscoff se développera plus tard avec l'arrivée du chemin de fer

Au XIX^{ème} siècle on améliore l'abri du port par vent de nordet en construisant à l'Est la jetée de Pen ar Vil reliant différents rochers

Vers 1900, la structure du port est proche de celle du XVIII^{ème} siècle et toutes l'activité commerciale se fait sur le vieux quai. Les paysans apportent les produits de la terre : oignons et pommes de terre avec des charrettes, il n'est pas rare de voir des dizaines de charrette attendre leur déchargement vers les voiliers caboteur ou des petits vapeur anglais. Et le quai est souvent encombré.

A cette époque, un premier comblement et la construction d'un petit quai permet de faire une petite place triangulaire à la base du quai.

L'activité commerciale du port est fleurissante, il n'est pas rare de voir 4 ou 5 voiliers caboteurs à couple, le long du vieux quai, le chargement n'en ai pas facilité. Et la nécessité d'un port de commerce se fait sentir. La construction d'un nouveau bassin représente de gros travaux. La première pierre est posée en 1911 et c'est seulement en 1932 que ses travaux seront achevés.



Histoire maritime de Bretagne Nord



L'exportation des oignons, le premier comblement, favorise la circulation hippomobile et les chevaux attendent tranquillement

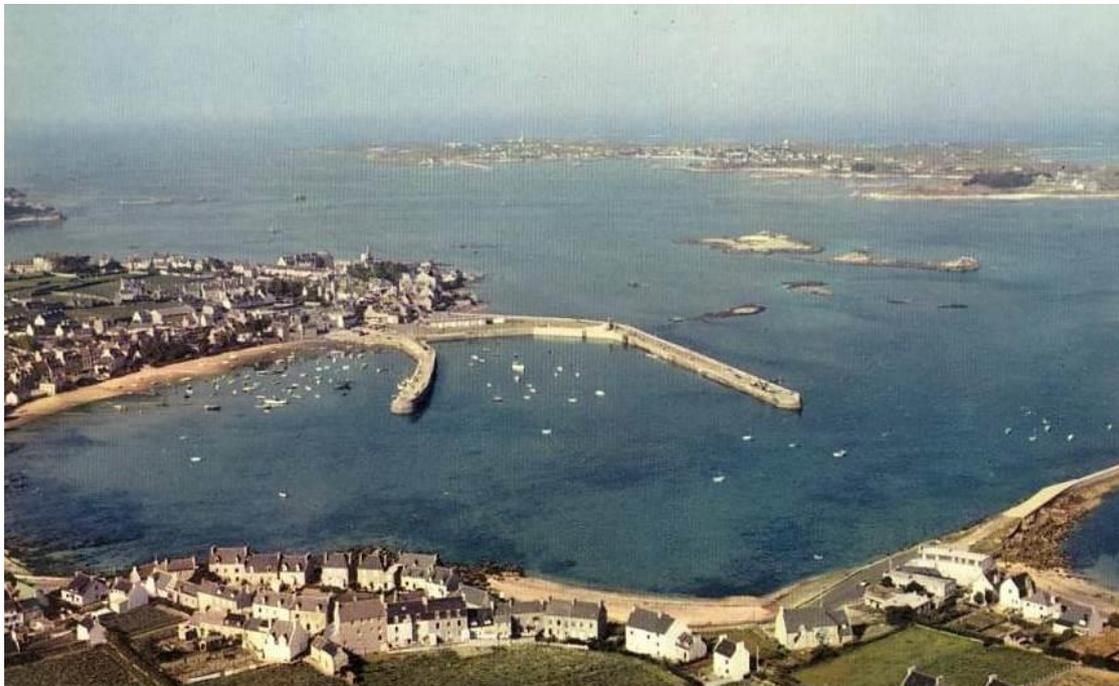
Ce bassin, toujours d'échouage mais plus profond, permet d'accueillir des cargos de plus en plus important, jusqu'à la construction du port en eau profonde de Blosson. Puis avec développement de la pêche au casiers et le manque de place dans le port de Moguéric, les caseyeurs utilisent de plus en plus le nouveau quai. Il est aussi dédié à l'embarquement pour l'île de Batz à Pleine mer. En 1969 est construit l'estacade de Roscoff pour l'embarquement à marée basse. Nous sommes en pleine dans la grande époque de l'automobile et du tourisme de masse, Pour améliorer la circulation et augmenter le nombre de place de parking, une partie du fond du port est comblé. Cherchant toujours à gagner sur la mer d'autres phases de comblement sont réalisés en 1975, 1980 et 1990. répondant aussi au besoin de débarquement de la barge de l'île de Batz, un nouveau quai est construit, principalement utilisé par les goémoniers de l'île. Le terreplein formé est utilisé pour le marché du mercredi.



Histoire maritime de Bretagne Nord



Le port d'échouage ou se mêle canots, Bateaux de plaisance et bateaux de pêche les hangars en tôles du chantier de Goulven le Got anciennement chantier Corre et préalablement chantier Kérenfors, l'abris du marin avec sa peinture rose, l'abris du canot de sauvetage la petite cale et le phare



Le port dans les années 60, le fond du vieux port est une grève, le nouveau bassin profite d'un beau terreplein ou il y a un hangar qui deviendra plus tard criée puis le centre nautique, le bureau des douanes est à la base du vieux quai

Mars 2015 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 contrepartie, la ville de Roscoff s'éloigne de la mer en créant cet espace frontière. le patrimoine maritime construit devient moins lisible, le phare qui avait son pied dans l'eau est maintenant le long d'une route, l'ancien abri du canot de sauvetage et l'abri du marin ne sont plus en connexion directe avec la mer. Et que reste-il du chantier Kerenfors, après plusieurs siècles d'activité jadis le long de la grève, lançant les navires à pleine mer ? réparant ou finissant les bateaux au rythme des marées. Il n'en reste qu'un malheureux square, planter en herbe, le chantier de tôle du dernier charpentier Goulven le Got a été rasé et aucune signalétique aucun panneau n'évoque la construction navale roscovite qui a eu pourtant ses heures de gloire.



Le vieux port à pleine mer dans les années 60, la mer est dans la ville, le long des maisons

Remerciements :

Cet article a été fait grâce à la lecture du rapport « Analyse du patrimoine de Roscoff Zone de protection du patrimoine urbain et paysager » Je remercie Pierre Cuzon, Guy Keromnes et Dany Guillou Beuzit

Mars 2015 Pierre-Yves Decosse

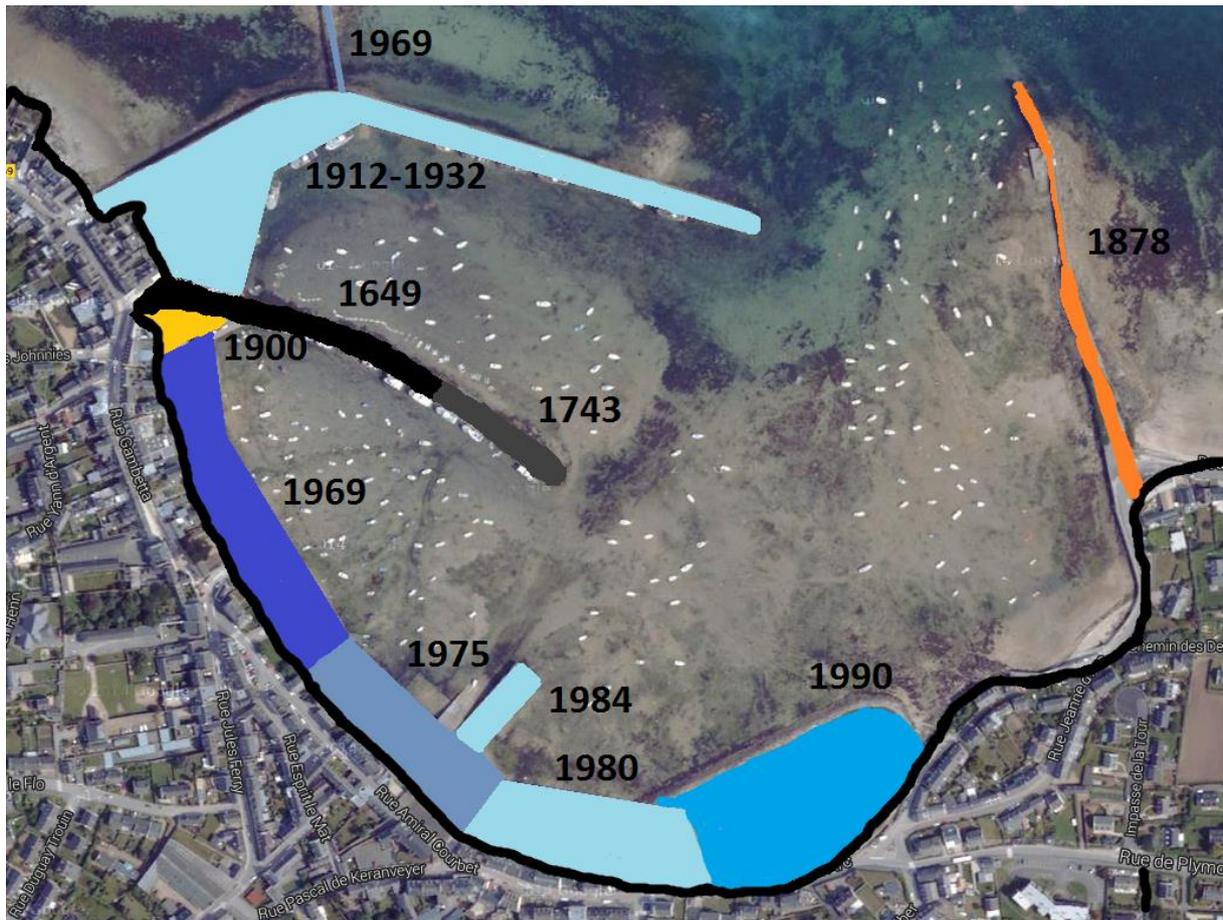
<http://www.histoiremaritimetretenord.fr/>

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





Histoire maritime de Bretagne Nord



Carte schématique des évolutions du port de Roscoff, et des différents comblements en noir le trait de côte du XVIIème siècle