

TRAVERSER LE TRIEUX

Jacques DERVILLY

Les travaux actuels sur le pont de Lézardrieux engendrent parfois des ralentissements qui obligent les automobilistes à ronger leur frein. Ce désagrément -cette perte de temps ?- peut être l'occasion d'un retour en arrière et se rappeler qu'il a fallu des siècles et des siècles avant la construction du premier pont (ouvert en 1840) et encore celui-ci était-il à péage et à circulation alternée sur une voie unique, faite de madriers en pin !



À l'entrée du pont, panneau d'information sur les travaux (avec QR Code).

Il y a des moments où il n'y a personne et où il faut quand même attendre -

Un gué

* Aux temps anciens du dernier âge de glace (il y a environ 100 000 ans), le futur Trieux n'est qu'un maigre cours d'eau qui, aux moments les plus froids, va se jeter loin d'ici dans une Manche réduite à peu de chose ! Des groupes nomades de chasseurs-cueilleurs-pêcheurs à la poursuite de gibier ou à la recherche d'habitats le franchissent aisément et laissent derrière eux des outils de silex et autres pierres que l'on retrouve aujourd'hui sur les rives du Trieux.

Puis après quelques dizaines de milliers d'années, le climat se réchauffe, la mer regagne le terrain perdu, la Manche se reforme et les marées viennent petit à petit transformer la vallée du Trieux en estuaire.

Sur place, des populations se succèdent, d'abord semi-nomades puis sédentaires. Des pistes deviennent chemins, chemins gaulois d'abord puis voies romaines. Mais avec la montée des eaux, les points de passage et les gués sur le Trieux disparaissent progressivement. Alors, quand il faut traverser, le bateau (ou, le bac pour qui n'a pas de bateau), devient nécessaire .

Le bac féodal au Passage du Goëlo

Personne ne sait quand ni comment sont apparus les premiers services de traversée du Trieux. Pour les populations gauloises puis gallo-romaines établies dans le futur pays de Paimpol, le Trieux est un obstacle dans leurs déplacements vers l'ouest. Selon leurs besoins, trois points de passage vont s'imposer : le plus direct franchit le Trieux près du point le plus étroit appelé le

passage du Goëlo (*Toul Tan*, le Trou à Feu, pour les marins). Les deux autres points sont l'un en aval (*Bodic*) pour desservir le secteur côtier et le second, en amont (*Toul ar c'hwillet* ou *Lanserf*), pour aller vers Pleudaniel et l'intérieur. Un autre bac plus éloigné franchit le Leff à Frinaudour

La tradition locale s'appuie sur des lieux-dits anciens, aux origines religieuses, *Nabati* (l'abbaye) côté Plounez, *Prioli* (le Prieuré) sur la rive en face, pour dire que des moines ont très tôt - dès le Vème ou VIème siècle - assuré la traversée ou l'accueil des voyageurs. C'est à cette époque aussi que le passage prend le nom de « *Goëlo* » du nom celtique du pays que le Trieux sépare du Trégor.



On ne sait pas comment l'occupant normand, maître du pays pendant quelques décennies aux IXème et Xème siècles a géré les droits de passage, mais ce fut sûrement à son avantage.

Pendant longtemps, on passa le Trieux « à gué » à marée basse, soit entre les bancs de sable accumulés devant Lancerf, soit devant la chapelle Saint-Antoine ou encore au pied du vieux château de la Roche-Jagu¹.

Après la reconquête du pays par les Bretons, tout est à reconstruire. La féodalité se met en place et aux seigneurs situés à proximité des points de passage est réservé le *privilege de trézag* (du breton *trez* : traverser). Pour le passage du Goëlo, par exemple, ce privilège est accordé au seigneur voisin de Kermarquer qui choisit son « fermier ». L'entretien du grand bac (pouvant transporter une charrette attelée) et du bateau (s'il n'y a que des piétons) est à sa charge. De part et d'autre, les accès au bac, très pentus, donnent sur des rochers glissants ou des sols peu stables. Les chevaux, vaches et autres animaux peuvent se montrer récalcitrants et nerveux au moment d'embarquer.

Le moment de traverser a toujours été un moment redouté par tous, sauf bien sûr par le grand saint Yves, qui, nous dit une légende locale, pouvait passer d'une rive à l'autre « *à pied sec sur l'eau* » quelle que soit la marée, quel que soit le temps.

Mais n'est pas saint Yves qui veut et au moment d'embarquer, les appréhensions sont multiples : le mauvais temps, une bourrasque, le courant violent, le mauvais état de l'embarcation,

1 On le faisait encore jusqu'au milieu du siècle dernier (par amusement plutôt, d'après les informateurs) aux très basses eaux des très grandes marées. Cette facilité disparut à cause de la surexploitation des bancs de sable qui creusèrent irrémédiablement le lit de la rivière.

ou les réactions imprévisibles du passeur : un jour, celui-ci est de mauvaise humeur, un autre jour il est saoul, celui-là est incompetent, ou violent, cet autre capricieux ou menaçant et ce dernier, jaloux de la concurrence déloyale de passeurs non autorisés. Alors pour apaiser les craintes, l'Église a très tôt placé des chapelles à proximité des points de passage.



Extrait du plan cadastral (AD 22) montrant le Passage du Goëlo en 1827. Un batelet (à g.) et un bac (à dr.) sont sommairement dessinés sur les pointillés représentant les trajets de traversée. Côté Plounez (en bas), on voit le plan au sol de la chapelle Saint-Julien dans son « cimetière ». En face, le rectangle rouge représente la chapelle Saint-Christophe.

Du côté de Plounez, en attendant le passeur qu'il fallait héler, les clients pouvaient invoquer saint Julien dans sa chapelle. D'après une légende locale, il fut le premier passeur venu s'installer sur cette rive (où il avait laissé la marque de son pied en arrivant²). Côté Trégor, c'est à saint Christophe que l'on s'adressait car ici même, dit une autre légende, ce colosse porta sur ses épaules l'enfant Jésus qui, justement, passait par là. « *Sant Kristof gant e votou braz a dremene ar riñvier o tougen an dud war e divskoaz* » (Saint Christophe avec ses grands sabots traversait la rivière en portant les gens sur ses deux épaules). Avant de sortir de la chapelle, le voyageur allumait un cierge, et la piécette déposée dans le tronc remplaçait sans doute l'offrande offerte autrefois à la divinité celte ou romaine du fleuve. La peur de mourir était telle que le bac avait fini par gagner le surnom de « *Confiteor* », premier mot d'une prière que les croyants récitent à leur dernière heure.

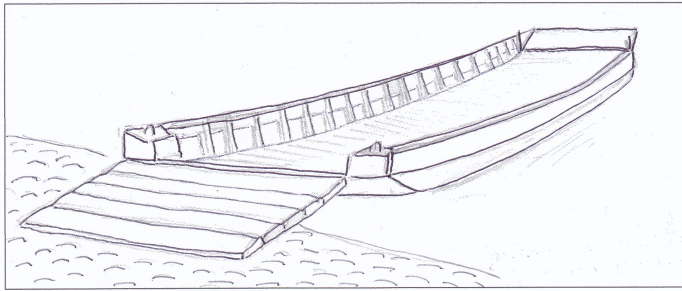
Sous l'ancien Régime, jusqu'à la Révolution, le seigneur - et son fermier - se comportaient souvent en « tyranneaux avides » et dépensaient le moins possible pour la sécurité des usagers, d'autant moins que ces derniers n'osaient même pas se plaindre. Pire même, les voyageurs qui embarquaient ou débarquaient ne pouvaient éviter de voir le *poteau de justice* (côté saint Julien) et le *poteau du seigneur* (côté saint Christophe). Brrrr !

Le bac de l'état

À la Révolution les privilèges (et donc celui de passage) sont supprimés, mais le service du bac continue d'être assuré tant bien que mal. En 1799, l'État reconnaît que les bacs ne sont plus propriété privée et il en confie l'exploitation au préfet. Le choix du fermier se fait alors par adjudication.

Le bac-type utilisé au Passage est un « bateau à fond plat qui aborde perpendiculairement à la rive, de l'avant ou de l'arrière sur des plans inclinés prévus à cet effet. »

2 La marque du pied disparut lorsque des carriers exploitèrent le filon de spilite à cet endroit



Plan simplifié d'un bac au Passage du Goëlo. Il y avait en 1834 un grand bac (10m26 x 4m), un petit bac (9m30 x 3m30) et un batelet. Il fallait un assistant pour aider à la manœuvre. Le matériel nécessaire à la manœuvre incluait avirons, perches, aussières, gaffes etc.

Duché, monarchie, empire, république, les régimes se suivent mais bien souvent, l'état des lieux, l'humeur des bateliers, les craintes et les plaintes des usagers ne changent pas .

En 1810, la cale d'accès au bac est dans un tel état de délabrement que les marchands préfèrent passer par Pontrieux plutôt que de risquer leurs marchandises en s'embarquant ou en débarquant! « *Ceux qui montent à bord, dit un rapport, s'exposent à périr* ».

Vingt ans plus tard, la traversée est tout aussi dangereuse, mais si les voyageurs viennent à se plaindre, ils encourent les vexations et insultes du passeur.

Il devrait pourtant être plus aimable, ce passeur car on parle de plus en plus d'un projet de pont qui doit remplacer son bac.

Ainsi, le 24 mai 1834, le maire de Lézardrieux, favorable à ce projet, descend à la cale pour constater les dangers, les incidents et les retards causés par le mauvais temps. Son opinion est déjà faite : un pont suspendu et à péage comme celui qui vient d'ouvrir à Tréguier serait tellement mieux.

Un exemple de conflit à l'embarcadère du Passage du Goëlo :

En 1835³, le bac dont le fond est en partie pourri ne vaut pas mieux que le passeur à qui on reproche, cette fois, des irrégularités dans son service. Plaintes des clients, condamnations du tribunal, rien n'y fait. Un voyageur raconte sa mésaventure. Un soir, vers les 5 heures et ½, il se présente pour traverser, « *le temps était convenable* » dit-il mais l'assistant puis le passeur lui-même refusent de le passer. « *vu la grande tempête qui se faisait.* ». Le client insiste, le passeur propose d'attendre 7 heures [du soir] quand le temps se calmera au changement de marée et que la mer commencera à monter. Soudain, le passeur accepte de traverser tout de suite, si on lui paie à boire « *C'est assez de payer les droits de passage sans lui payer à boire* » s'indigne le client. De nouveaux clients se présentent et ceux qui acceptent les nouvelles conditions embarquent et traversent immédiatement, laissant les autres, dont notre plaignant, se mettre en recherche de logement pour la nuit !

Le maire de Paimpol caresse le même rêve d'un pont suspendu. Il se plaint que depuis l'établissement du pont de Tréguier, sa ville voit diminuer son marché et ses foires car les cultivateurs de la presqu'île de Lézardrieux, ne veulent plus s'aventurer sur « *le détestable et dangereux passage de Lézardrieux* ». A la dernière foire de carême, écrit-il, 150 chevaux furent retenus sur la rive opposée ainsi que plus de 600 personnes. Toute communication fut interrompue par le vent violent qui soufflait dans le canal. Les habitants se plaignent de ne pouvoir transporter certaines denrées telles que foin, pailles, ajoncs, genêts vu le grand volume que présente leur surface aux vents lors du passage dans le canal. »

3 A cette date, le batelier dispose de 2 bacs, un grand (10m26 x 3m92) en très mauvais état, un second bac (9m30 x 3m30) en meilleur état et un bateau en bon état. Il fallait un assistant pour les grands bacs.

Mais ce projet de pont fait hurler d'indignation le maire de Pontrieux qui rejette tout net ces arguments : ces dangers du passage ne sont que « *chimères...* *Le Trieux est une rivière sûre* » et surtout un pont avec son tablier trop bas au dessus de l'eau, empêcherait bricks, goélettes et dundees de monter jusqu'au quai de Pontrieux et ruinerait la ville.

Enquête *commodo et incommodo*, pétitions des uns contre pétitions des autres, querelles d'experts, certificats de pilotes, témoignages de toutes sortes vont s'ensuivre ; apparemment, tout le monde a un avis, et veut le faire savoir.

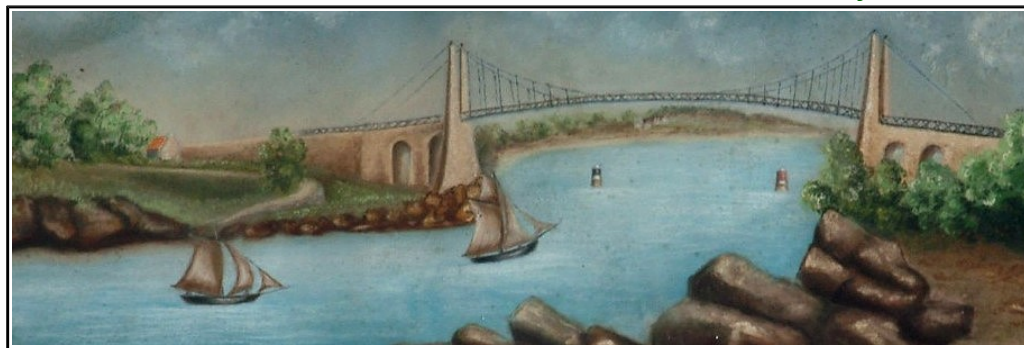
Mais pas de *suspens* inutile. Le pont sera construit et son tablier, assez haut, laissera passer sous lui les vaisseaux de haute mer à marée basse.

Le 1^{er} pont - Pont Coat (le Pont de Bois)

Ce pont suspendu « *au dessus de l'abîme où se tordent les courants* »⁴ est inauguré en présence de l'évêque de Saint-Brieuc et du préfet en 1840. Sa longueur totale est de 280 m environ et sa largeur de 4m 20. Il laisse sous son tablier de bois soutenu par 6 câbles de fer 32 mètres au dessus des basses mers ordinaires. Il appartient à la société constructrice qui le met « à péage » pour une durée de 26 ans. La circulation est d'abord alternée sur une voie unique. Ce n'est qu'en 1897 que les trottoirs sont supprimés permettant ainsi à deux voitures de se croiser.



Gravure dans « Le Littoral de la France – Vattier d'Ambroyse -1892



**Le Pont suspendu - Le toit rouge est celui de la chapelle Saint-Julien
Tableau de E. Herland (1855 – 1947) Hôtel de Ville - Paimpol**

Un plaisir de l'époque, pour les plus téméraires, est de se tenir debout au milieu du pont un jour de vent, « *etre ar mor hag ar oabrenn* » (entre la mer et le nuages) et arc-boutés face au Ledano se griser de vertige et de vent !

4 comme le décrit un guide de 1907

En 1866, la gratuité du passage sur le pont de Lézardrieux provoque aussitôt une baisse de la fréquentation des bacs encore en activité et de leurs recettes, faisant planer, à plus ou moins long terme, la menace de leur suppression.

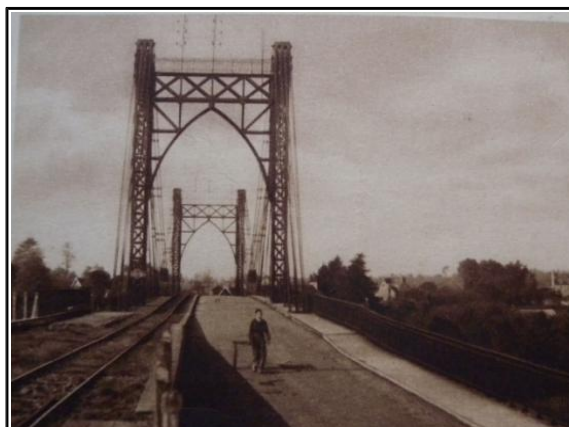
Le pont est devenu gratuit, mais il montre aussi des signes de fatigue ! Trop d'attelages trop lourds l'empruntent. Dès 1882, les charrettes de plus de 4 tonnes et les attelages de plus de trois chevaux sont interdits. Des interventions importantes sont encore nécessaires en 1892 et 1917.

Le second pont et la parenthèse ferroviaire

Au début des années 1920, le projet datant d'avant la 1^{ère} guerre de faire traverser le Trieux au « petit train » pour rejoindre Paimpol à Tréguier va entraîner de profondes transformations, presque une reconstruction du pont ! En effet, le pont suspendu, jugé trop souple et trop fragile va être remplacé par un pont rigide à haubans. Pour y parvenir, les ingénieurs vont réaliser une vraie prouesse : pendant deux ans (1924 – 1925) les travaux (construction de nouveaux piliers, pose de nouveaux pylônes et d'un nouveau tablier métalliques et pour finir, mise en place de la voie métrique) vont progresser sans jamais interrompre la circulation !



***Les deux ponts superposés pendant les travaux** (coll. Cl Roy)*



***La voie ferrée et la chaussée direction Lézardrieux** (carte postale)*

La ligne est ouverte aux voyageurs le 18 mai 1925 spécialement pour permettre aux pèlerins du Goëlo et du Trégor de se rendre au pardon de Saint-Yves à Tréguier. Le succès de cette « ligne étroite » est immédiat car le pont facilite les échanges et renforce le trait d'union longtemps attendu entre les deux pays Trégor et Goëlo.

Mais l'ouvrage prend de l'âge et au fil du temps, le sel et la corrosion, le gel et la violence des vents font leurs effets. En 1936 la rupture d'un câble donne des frayeurs... Tout est réparé.

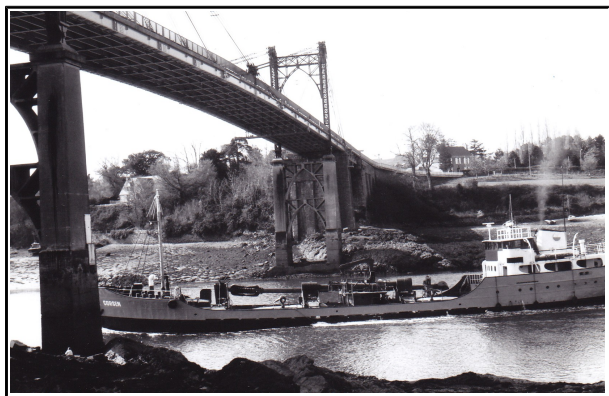
Puis survient la guerre. Le « petit train » passe en priorité au service des forces d'occupation. Le trafic voyageurs est irrégulier, parfois supprimé. Des sentinelles sont placées aux extrémités. En avril 1944, sur ordre des Allemands, des hommes désignés par les maires de Lézardrieux et Plounez renforcent la surveillance de nuit comme de jour. Des explosifs sont aussi placés sous le pont prêts à retarder l'avance des Alliés. Heureusement, le 16 août 1944, ces

explosifs sont neutralisés à temps, ce qui permet à des colonnes de blindés américains de traverser le pont. Plounez est libéré le soir même et Paimpol le lendemain.

Après la guerre, la vétusté du matériel, l'inadaptation croissante du « petit train » aux besoins locaux, le développement de l'automobile et des compagnies d'autocars vont entraîner de sérieuses difficultés d'exploitation et des suppressions de lignes. Celle de Paimpol à Lézardrieux intervient en 1950. En 1972, la voie ferrée est déposée et, sur le pont, la chaussée est agrandie.

Le pont routier

Sur le pont redevenu exclusivement routier, la vie continue et l'ouvrage doit s'adapter à un accroissement régulier de circulation. Quant à la navigation, il vaut toujours mieux passer sous le tablier au bas de l'eau, même si les mâts n'atteignent pas la hauteur de ceux des goélettes autrefois.



Sous le pont à marée basse (1992)



Le Trieux par grande marée

Son âge impose des contrôles réguliers, qui entraînent parfois des interventions longues et coûteuses : (1955, 1958, 1987, 1988-1993, 1999). La dernière, commencée en 2022⁵ et toujours en cours et les ralentissements occasionnés par ces travaux mécontentent parfois les usagers de la route (« *C'est la galère !* » se plaignent les automobilistes impatients .)

CONCLUSION

Ce pont emprunté par 13 000 véhicules par jour (20 000 en été) continue de réunir les deux rives, mais entre les populations résidant de chaque côté il y a toujours comme une sourde mésentente, une rivalité de voisinage fondée sur des préjugés anciens plus ou moins avérés.

Cette mésentente a donné lieu à des « blasons » transmis de génération en génération. Côté Goëlo, on disait les gens du Trégor gonflés d'orgueil et on leur chantait

5 Le conseil départemental des Côtes d'Armor a lancé en janvier 2022 un important programme de réhabilitation du pont Saint-Christophe de Lézardrieux. Ce chantier hors norme prévu sur 2 an durera au moins jusqu'en 2025. Sur ce pont « historique » (premier pont à haubans construit en France), les travaux doivent remplacer les 200 câbles de suspension et restaurer les quatre têtes de pylône. La circulation n'est que rarement interrompue et le passage des véhicules se fait grâce à la mise en place d'un « alternat de circulation » qui s'adapte au trafic en temps réel.

Tregeriz krouget
Lan o c'horfou gant touseged mouget

Gens du Trégor, la corde au cou
Et leurs ventres pleins de crapauds étouffés.

Ces derniers répliquaient que les Goëloïs étaient gens de peu qui n'avaient que des chiens pour tirer les charrettes :

Goeloiz grouget, treïou plat
Lak o chas da charriat
Kanap da ober kerdenn
D'en 'im grougañ⁶

Gens du Goëlo, la corde au cou, pieds plats
Qui mettent leurs chiens à charroyer
Du chanvre pour faire des cordes
Pour se pendre

Pire encore, on s'en prenait aux grands mères, mais toujours en rimes, d'un côté :

Lanservis krouget
Lak o mam-goz
Da charriat moudet.

Gens de Lancerf [village de Plourivo],
Qui mettent leur grand'mère
À charroyer des mottes de tourbe

comme de l'autre :

Tregris brein
Lak o mam-goz
Da charriat mein.

Trégorois pourris
Qui mettent leur grand'mère
À charroyer des pierres

.

Une fille du Trégor venait-elle par mariage habiter dans le Goëlo ? Très vite, elle se révélait moins riche qu'elle l'avait paru et l'on disait :

« Kouet è i arc'hant bars er revjeur dinan ar pont » (prononciation locale)
(Kouet eo hec'h arc'hant barzh ar riñvier dindan ar pont)
Son argent est tombé dans la rivière sous le pont

Kouet è i blum dreist ar pont. (prononciation locale)
Ses plumes sont tombées par dessus le pont

ou bien :

« Hons, 'deus kollet i yalc'h o tremen ar pont. » (prononciation locale)
Celle-ci a perdu sa bourse en passant le pont.

Mais un gars du Goëlo s'installait-il dans le Trégor, on l'accusait bientôt de vantardise :

« Bientôt, toute la presqu'île [grand territoire entre Lézardrieux et Tréguier] sera à lui »

Un autre point de désaccord était que de part et d'autre du pont, on n'a pas le même breton. Ainsi dit-on *mintin* matin (côté Trégor) et « *beure* » (côté Goëlo) ; *atant*, ferme (T) et *ménach*

⁶ Ce qui est curieux, c'est cette référence aux piliers de justice dressés de part et d'autre des accès au bac sous l'ancien régime.

(G) ; :krogen coquille Saint-Jacques (T) et *tennegen* (G) ; *gwaz*, mari (T) et *den* (G) ; *lapous* oiseau (T) et *even* (G), *tarv* taureau (T) et *kwele* (G), *vi* œuf (T) et *u* (G), etc., etc.

Mais tout ça finalement, c'est bien peu de chose et ça n'a jamais empêché de se parler ni de passer le pont pour aller chercher chaussure à son pied. Et s'il y a parfois de la mésentente, il ne peut y avoir d'orage entre les deux rives car un vieux dicton local se veut rassurant :

Ar rêvjeur a dro troad 'n orach
La rivière coupe le pied de l'orage

En effet, essayez de faire passer le pont à un orage qui a le pied coupé !

FIN

ANNEXE 1 :

L'inauguration du premier pont de Lézardrieux racontée par Paul-Georges Le Friec. Extrait

« Le 10 juin 1840 vit l'évêque de Saint-Brieuc chasser du goupillon les maléfices inhérents à la part du diable dans la conception et la réalisation du Pont-de-Bois, cette œuvre insolente récemment jetée par dessus le bras de mer de Lézardrieux entre le Trégor et le Goëlo. Le préfet l'accompagnait. Et tous deux tremblèrent fort, paraît-il, qui de la mitre qui du bicorné, quand une révérendissime retenue de foule les laissa seuls au beau milieu du pont dont les reflets brillaient aux interstices des madriers. Il faut dire qu'un vent hors de saison miaulait dans les haubans de l'édifice et balançait son tablier de rude manière.

On crut devoir recommander aux jeunesses de ne point piquer de polka quand sonnerait l'heure des réjouissances profanes. Mais allez donc tenter de contenir la liesse que méritait l'inauguration d'un monument si longtemps désiré. Fleuri de de guirlandes, de bannières, et de lampions-citrouilles, le Pont-de-Bois chanta toute la nuit sous les sabots des danseurs et tint le coup... »

Paul-Georges Le Friec - Ouest-France

ANNEXE 2

petite orientation de lectures

L'histoire détaillée des bacs et des ponts ainsi que leurs caractéristiques techniques sont données dans des revues d'histoire locale ou d'autres sources. Voici quelques références

- * **Les cahiers du Trégor** 1989, N°27
- * **Les carnets du Goëlo** 1998, N° 14 ; 1999 N° 15 ; 2000 N°16 ; 2019, N°35
- * **Les Cahiers de la Presqu'île** 1997, N° 2 ; 1998, N°3 ; 2001, N° 6 ; 2002, N° 7
- * **Sur les routes de Bretagne – Alain Lozac'h – Coop Breizh 1999**
- * **A. D. 22 : « le cadastre napoléonien »(1827) et la série S**

Consulter aussi :

- * <https://www.mairie-lezardrieux.fr/histoire/le-pont-suspendu.html>

ANNEXE 3

Après l'ouverture du pont en 1840 les bacs disparaissent les uns après les autres

L'ouverture du Pont-de-Bois en 1840 entre Lézardrieux et Plounez va être fatale aux bacs, mais chacun d'eux résistera plus ou moins longtemps selon son emplacement et les circonstances. Quatre bacs sont concernés : le premier à fermer est le bac du Passage du Goëlo. Les autres bacs fermeront à des dates diverses. Ce sont au sud, les bacs de Frinaudour, et de Toul ar C'hwillet et au nord celui de de Bodic.

1) « Le passage du Goëlo » : le bac remplacé par le pont arrête de fonctionner aussitôt et les deux chapelles de part et d'autre ne sont plus fréquentées par les candidats à la traversée. La chapelle Saint-Christophe reste une chapelle privée et saint Christophe



Cale saint-Julien

n'est plus invoqué que comme « généraliste » à qui on vient offrir des coqs blancs en remerciement -parfois anticipé - d'une grâce obtenue. La chapelle Saint-Julien, transformée en entrepôt et interdite aux dévotions du public -elle rapportait environ 30 francs par an – tombe petit à petit en ruine. La statue du saint, avec quelques autres, va trouver refuge dans la chapelle de Kergrist, non loin de là. En 1895, le conseil municipal décide que les moellons nécessaires pour réparer la rampe vers le Ledano seront fournis par la chapelle Saint-Julien.



Saint Julien

2) Le bac de Frinaudour. Aussi longtemps que le pont fut « à péage », c'était moins cher de prendre le bac de Frinaudour que de passer par le pont pour aller par exemple à Pontrieux. Mais dès 1866 le passeur de Frinaudour se plaint *que « depuis que le pont de Lézardrieux n'a plus de péage, une quantité de petits marchands de Pontrieux qui viennent au marché de Paimpol préfèrent passer par Pleudaniel et le pont (qui est gratuit) que par Frinaudour, et le bac est presque abandonné. »*

En 1888, le bac du pauvre passeur est si délabré que dans une chanson burlesque recueillie par Luzel, une vieille jument lègue sa tête pour le remplacer :

**Kasset ma fenn d'ar Frinaudour
D'ober eur vagic war an dour
Da vont deus ar bord man d'ar bord al
'Wit mond da Blourio da chasseal.**

*Envoyez ma tête au Frinaudour
Pour faire une petite barque sur l'eau.
Pour aller de ce côté-ci à l'autre
Afin d'aller à la chasse à Plourivo.*

Le service continue quand même jusqu' en 1895, lorsque le Conseil Municipal de Plourivo constate que *« le bac sera inutile tant que la Compagnie des Chemins de fer économique autorisera le passage des piétons sur le viaduc du Leff [ouvert un an plus tôt] »*. Ce nouveau coup porté au service du bac précipite sa fin et le 3 juillet 1895 le ministre des travaux publics prononce la suppression du passage d'eau, c'est à dire du bac de Frinaudour.



« Le bac sera inutile tant que la Compagnie des Chemins de fer économique autorisera le passage des piétons sur le viaduc du Leff » (1895)

(Photo Michel Oiry)

3) Le bac de Toul ar c'hwilet

Avec l'ouverture du pont en 1840, le passeur de *Toul ar C'hwillet* et son assistant perdent une grande clientèle et ne peuvent garder qu'un bac (pour 100 personnes et 5 à 8 chevaux) et le batelet. Vingt ans plus tard, la gratuité du pont de Lézardrieux vient porter un nouveau coup au bac et seul le batelet (d'une capacité de 15 personnes) est conservé. Mais le déclin est irréversible. Et en **1893** , le maire, Louis Armez, enregistre la plainte du passeur : *« Fréquemment, pas un seul passager ne se présente pendant une semaine »*

En 1894, l'ouverture d'une petite gare à Lancerf sur la ligne de chemin de fer Paimpol-Guingamp va subitement relancer l'activité du bac. Les marins forment le gros de la clientèle et le passeur est tenu d'être présent à l'arrivée de tous les trains de voyageurs. Ecoutons les souvenirs du dernier passeur « officiel », M. François Lasbleiz, de Pleudaniel. *« J'ai pris le travail à « Passach Planiel » avec mon bateau, le « Saint-Louis » en 1910, Je travaillais tous les jours même le dimanche, de 7 heures jusqu'après les vêpres, sauf par très mauvais temps. Je n'avais pas obligation d'être présent au dernier train de nuit.[mais on pouvait héler le passeur. J'avais une licence d'exploitation]. Au début, en 1910, la traversée était à 2 sous, puis ce fut 5 sous, puis 20 sous Avec les permissionnaires, je faisais un prix de groupe. Pour le pardon de Coz Ilis, il fallait*

un deuxième canot et un assistant. Puis j'ai arrêté parce que je n'y trouvais pas mon compte. » (entretien avec M. Fr. Lasbleiz en 1984 et septembre 1988.)

Or, la loi de 1910 a placé le bac de Toul ar C'hwillet à 300 mètres en aval de la limite de la mer dans la rivière du Trieux. Il n'y a donc plus lieu de procéder à un nouvel affermage et il est loisible à tout inscrit maritime qui le souhaite d'assurer librement le passage de la rivière. C'est le cas pour M. Béhec de Plourivo, « *Behec Braz* ». Il connut quelques années « prospères » pendant la guerre 14-18 (tant il y eut de militaires à passer par la gare de Lancerf), puis le service est interrompu faute de clientèle, avant de reprendre pendant l'Occupation, et disparaître définitivement au milieu du siècle dernier.



À l'abandon sur la grève du Passage à Pleudaniel (années 1990), c'était, disait-on, un ancien bac transformé en barge pour le transport des huîtres

4) Le bac de Bodic

Un chemin qui traverse Plounez s'est longtemps appelé « Hent ar Tregeriz » tant il avait été fréquenté par les gens venus de « l'autre côté de la rivière » et qui, descendus du bac de Bodic se rendaient aux marchés, foires, et pardons du pays de Paimpol..

En 1866, ce bac voit sa fréquentation baisser à cause de la gratuité du Pont et il est officiellement supprimé en 1902, mais des traversées seront assez longtemps encore assurées « à la demande ».

Le dernier passeur a été M. François Le Berre, domicilié à Kermouster (décédé en 1948). Il pratiquait la pêche et le goémon. Sa fille Yvonne née en 1921 et ses deux frères ont été formés de bonne heure à godiller et à nager (ramer) et il ne leur faut qu'une dizaine de minutes pour rejoindre Loguivy à marée haute.



Côté Trégor, pour le confort de ses passagers à marée basse, monsieur le Berre a construit une petite cale en pierre que l'on voit encore aujourd'hui à demi éboulée dans la grève.

S'il est libre c'est lui qui pour 1 franc la course traverse jusqu'à Coat-Marquis et pour 50 centimes de plus jusqu'à Melus. S'il est occupé, il charge l'un des enfants d'assurer la traversée.

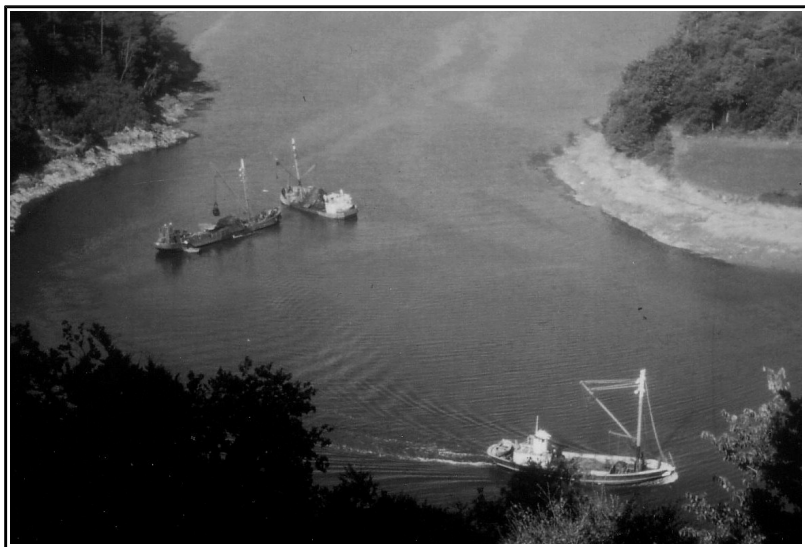
Mais cette activité n'aurait jamais suffi pour faire vivre la famille. Alors, François envoie les enfants ramasser sur le *maï* (l'herbu de Bodic) tout ce que la grève offre de comestible. « *Chez nous, c'était carême toute l'année* » racontait Yvonne lors de l'entretien à son domicile de Kermouster le 5 décembre 2002.

Puis le bac, un jour, a fait sa dernière traversée, mais la date n'a pas été retenue. « C'est marqué dans un livre peut-être ? » ajoute Yvonne.

Madame Le Pallec (ici en 1999) sur le site de la petite cale (éboulée aujourd'hui) construite par son père pour le confort de ses passagers. La traversée se faisait entre Roc'h Doniyeul et Beg Pasach en Goëlo d'où partait Hent Tregeris vers Paimpol

FIN

QUELQUES PHOTOS DIVERSES...



Dans le coude du Trieux entre La Roche-Jagu et Frinaudour, trois sabliers extraient du sable.

Cette pratique contribuera à de profondes modifications du lit du Trieux et supprimera quelques passages à gué empruntés depuis des millénaires aux basses mers de grandes marées.

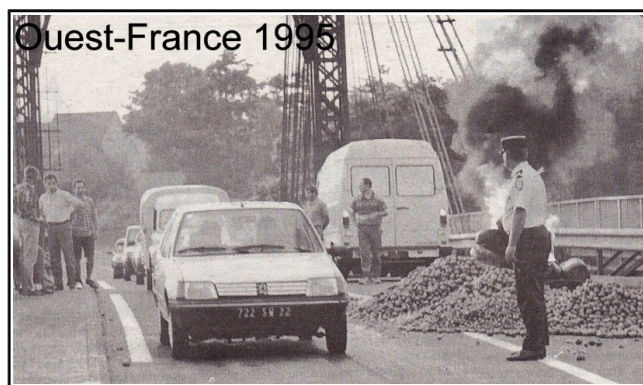
(coll. partic.)



La rambarde de sécurité du pont a pu parfois montrer quelques faiblesses.



Le pont ne fut que très rarement fermé : ce fut cependant le cas le 5 août 1896 pour le déplacement du président Felix Faure entre Lézardrieux à Paimpol, ou pour des passages prévus et annoncés comme ceux du Tour de France ou celui du Tro Breizh (ici en 2018).



Parfois, le pont est fermé, complètement ou en partie, de façon inattendue

Et pour finir, un moment spécial : la Nébuleuse transportant saint-Piran⁷ s'apprête à passer sous le pont, à marée basse (2018):



**Jacques Dervilly
Bevan e Plounez
novembre 2024**

* *
*

⁷ La statue en granit de saint Piran, sculptée au Pays de Galles, a été transportée jusqu'à Paimpol puis de Paimpol à Pontrieux en mai 2018 pour être ensuite acheminée jusqu'à la Vallée des Saints à Carnoët.