

Le port de Toul-an-hery

Son environnement géographique et ses légendes



vue de l'entrée du port actuel

Toul-an-Héry est un petit port d'échouage, sur la rive droite du Douron, situé à un mille au SSO de Locquirec. Il est formé d'une jetée avec un petit môle qui laisse entre lui et la mer un abri qui peut recevoir des navires le long du quai. Le môle se trouve à peu près à 150 mètres du village de Sainte Barbe dont la chapelle ne se voit pas de la mer. Elle sert d'abri aux gardes-côtes. La zone sablonneuse, en aval du pont offre un bon abri d'échouage pour les bateaux amarrés sur corps-morts.

On remarquera les manoirs et les maisons fortifiées bordant l'estuaire ce qui témoigne d'une activité à une certaine époque. En effet dans cette petite anse, il s'effectuait jadis un important commerce, et la Réformation de 1455, qui la nomme *port ducal de Lanmeur*, mentionne les droits qu'on y percevait sur les vins, le fer, les cuirs, le sel, le suif. Délaissé au dix-huitième siècle, vers l'époque où furent frayées les grandes routes de Lannion et de Morlaix, Toul-an-Héry a repris depuis 1815 quelque mouvement, et l'on y exporte des grains et des pierres de construction.

Ci-dessous, ce qu'écrivait Mr Habasque en 1832 dans ses « *Notices historiques sur le littoral des Cotes du nord* » :

Le havre de Toul-an-Héry paraît avoir eu jadis quelque importance. Il est de tradition dans le pays qu'il a longtemps servi d'entrepôt pour divers villes des Côtes du Nord et du Finistère, telles que Callac, Belle-isle-en-Terre, Carhaix et Guerlesquin. Les vastes magasins attenants à chaque maison ne permettent pas de douter que ce petit port n'ait eu en effet plus d'importance qu'il n'en a maintenant (nous sommes en 1832 ne l'oublions pas). Ce qui le fit abandonnera une époque déjà reculée, ce fut

l'existence l'extrême difficulté des chemins qui allaient y aboutir ; mais cet obstacle diminuant de jour en jour, Toul-an-Héry doit, avant peu d'années, devenir à nouveau ce qu'il fut autrefois. Il faudra néanmoins, avant qu'on atteigne ce résultat, qu'on y construise une cale d'embarquement et que l'on y creuse un peu certaines parties du port que les vases sont parvenues à encombrer à tel point que le flux le laisse entièrement à sec.

Un quai serait aussi fort nécessaire à Toul-an-Héry, mais jusqu'à présent toutes les promesses faites à ce sujet par l'Administration n'ont eu pour les habitants aucun résultat positif.

Toul-an-Héry avait, avant 1793, une ferme royale pour les sels, les vins et les eaux de vie. Il y existe aujourd'hui un receveur des douanes et le village compte 150 âmes.

L'abord du port n'est pas difficile ; cependant, les navires doivent toujours s'y faire piloter, parce que il se trouve à l'entrée du côté Finistère ; un rocher presque imperceptible, nommé la Roche Rouge, sur lequel, faute de pilote, l'on a vu des bâtiments se perdrent par les plus beaux temps.

Le port ne possède que 2 navires, et dans les 18 dernières années, il n'en a été construit que 4 à Toul-an-Héry, jaugeant depuis 34 jusqu'à 90

tonneaux. Que l'on ne croie pas toutefois que des bâtiments plus grands ne puissent être d'aucun usage à Toul-an-Héry. On y charge en effet des navires de 200 tonneaux et, en 1823, le Thobias de Hambourg y entra sans trop de difficultés, bien que ce fût un brick de 300 tonneaux. Disons au surplus, pour ne laisser aucun doute sur le tonnage des bâtiments qui peuvent entrer à Toul-an-Héry, que la mer a, dans le port, lors des marées basses, 7 pieds de profondeur et 14 dans les hautes marées.

Amélioré depuis cette époque, le port prit de plus en plus d'importance et connu son apogée vers 1880-1890. Nous détaillerons par la suite cet historique. Mais auparavant comme on se trouve en Bretagne bien entendu quelques légendes concernant ce lieu.

Toul an Héry : un lieu de légendes

L'estuaire est le domaine de l'imaginaire, du fabuleux. Attention à la « Dame Blanche » qui, par son souffle et sa voix, empêche le pêcheur de retrouver son chenal le menant à la berge !

Les dames blanches, ou grises se matérialisent toujours au même endroit. Elles tirent leur nom de

leur vêtement ou de la lumière qui émane d'elles. Leur identité et la raison pour laquelle elles se montrent sont souvent connues des personnes qui les voient fréquemment. Les traits légendaires ou susceptibles d'être "tirés" vers le légendaire se perçoivent clairement. L'apparition se manifeste vers minuit, heure propice aux fantômes. Les lieux d'apparition sont situés près de croisements de routes et de ponts, endroits traditionnellement choisis par les créatures surnaturelles pour se manifester (ces lieux symbolisent un "passage" entre l'Ici-bas et l'Au-delà).

Attention au bonhomme, « ar paotr », qui, en se transformant en cheval, en cochon ou encore en chien, se joue du voyageur attardé pour le faire trébucher dans le lit de la rivière !

Attention aux plaintes des conjurés, « an dud stoliet », ou gens égarés qu'on a précipités dans le marais, le « Youdig ». Malheur à celui qui s'égarerait dans le lit de la rivière ! Il serait empoigné et emporté par des forces invisibles.

Attention au dragon ! Il hante les cavernes, mais aussi les marais ; il surprend les hommes et les chevaux, les dévore. Saint Efflam, non loin d'ici, a pris possession du littoral en passant son étole

autour du cou d'un dragon. Qui sait si saint Haran et saint Jagut, à leur tour, n'ont pas dû chasser un dragon dont l'haleine pestilentielle corrompait la vallée du Douron ?

Anatole Le Braz dans « la Légende de la mort » raconte l'histoire de la Peste (Ar Vossen), qui faillit envahir le pays de Lannion, en se faisant porter sur le dos d'un ancien de Plestin, pour traverser le Douron.

Celui qui porta la peste sur ses épaules

Un vieux, de Plestin, la rencontra un soir sur les bords du Douron. Elle était assise sur la berge, regardant l'eau couler. Elle venait de Lanmeur qu'elle avait dépeuplé et se rendait dans le pays de Lannion.

Hé, vieux ! cria-t-elle, auriez-vous l'obligeance de me prendre sur vos épaules pour me faire passer l'eau ? Je vous en récompenserai bien. Le vieux qui ne la connaissait pas y consentit. L'ayant chargée sur ses épaules, il entra dans l'eau de la rivière. Mais à mesure qu'il avançait, il la sentait peser sur lui d'un poids plus lourd. A la fin, épuisé, et le courant étant très fort, il dit : Ma foi, bonne dame, je vais vous planter là. Je ne tiens pas à me noyer pour vous.

De grâce, ne fais pas cela. Ramène-moi plutôt à

l'endroit où tu m'as prise. Soit. Et il rebroussa chemin, sans trop de peine, son fardeau s'allégeant à mesure qu'il se rapprochait du rivage. Le pays de Lannion fut ainsi préservé de la peste. Mais si le vieux avait laissé tomber la vilaine fée au beau milieu de la rivière, comme il en avait eu d'abord l'intention, le monde eût été débarrassé d'elle à jamais.

Historique et activités du port :



Le port au début du 20ème siècle
Le port de Toul an Héry aurait été le port de la Châtellenie de Lanmeur au temps des ducs de Bretagne (15ème siècle). Les rois le pourvurent d'un bureau de l'Amirauté au 17ème siècle et d'une ferme pour le vin, le sel et l'eau de vie. La "rade de Toul an Héry" est citée dans la carte de 1689 de Duval, géographe ordinaire du Roi. La plus ancienne mention cartographique de l'existence d'un port date de 1634 et figure sur une des "cartes de toutes costes de France" de Christophe Tassin, avec la mention de "rade de Toulhery", portant la précision de "port de cherrette" (pour port des charrettes). "Toul ar c'hirri" en breton signifie littéralement le "trou des charrettes". En 1689, Duval, géographe du Roy, mentionne "Toulsery" sur sa carte des Côtes de Bretagne. Le port de Toul an Héry s'étire de la pointe de l'Armorique à la pointe de Locquirec. La Révolution y affecta une brigade des douanes. Sous l'Ancien Régime, les exportations consistaient surtout en céréales et toiles de lin à destination de l'Angleterre ou de l'Espagne, qui transitaient par Morlaix et Bordeaux. Le port disposait d'une flottille de 12 à 15 barques de pêche. Le commerce du lin florissant au 17ème siècle a laissé comme témoignage architectural le manoir de l'île Blanche

sur la rive gauche du Douron, construit par le filotier et commerçant Richard de La Haye, originaire de Plouaret. C'est vers cette époque florissante que se sont construits les manoirs et les maisons fortifiées bordant l'estuaire. Les seigneurs locaux (Lézormel) disposaient d'un droit de pêche exclusif dans la rivière qui baignait leur propriété. Le port de Toul an Héry était considéré comme un "port oblique", c'est à dire comme un port d'une certaine importance dépendant d'un siège d'Amirauté (ici Morlaix) où était installé un receveur de droits. Cependant, le port de Plestin-les-Grèves n'est pas le centre d'un grand commerce maritime et il ne figurera plus dans les formes de statistiques des congés de navigation de l'Amirauté après 1730, largement dépassé par la concurrence des ports de Morlaix et de Lannion, qui disposent d'infrastructures portuaires plus élaborées. Le chenal de "Toul-ar-Hiri" est encore cité à l'attention des navigateurs sur la carte de Belin vers 1770. Pendant la Révolution, le port va connaître un regain d'activité et de commerce en contrebande des céréales vers la Grande-Bretagne et les îles anglo-normandes. En 1793, dans un "tableau sommaire", rédigé par l'ingénieur ordinaire des Ponts-et-Chaussées, figure Toul an Héry, pour lequel il était prévu de construire "un quai d'embarcation et de

déchargement" en plus du "curement et de l'élargissement de la rivière", le tout évalué à 21000 francs. Ces travaux ne purent être réalisés, faute d'argent. Pendant la Guerre des courses, en 1810, le havre de Toul an Héry reçut la visite surprise d'une prise en mer par le capitaine corsaire Furet de Saint-Malo, un navire caboteur espagnol la « Santa-Maria », chargé de bois de construction, obligé par la météo d'entrer en cette rivière. Au début du 19ème siècle (1848), fut enfin édifiée une jetée pour l'accostage des caboteurs et le chenal fut balisé par plusieurs perches en bois et une balise en pierre maçonnée (Pichodour). Cependant, peu de navires avaient Toul an Héry comme port d'attache, à cause des bancs de sable qui obstruaient le chenal d'entrée, mais plutôt comme port d'embarquement ou de débarquement. Les statistiques font état de 32 navires en 1840, 38 en 1842 et 90 en 1880, avant que ne commence le déclin. Le trafic décroît de 1899 (4303 t.) à 1914 (1459 t.) pour s'arrêter en 1924. Le surveillant de port en 1925 était un certain Broudic (en poste de 1912 à 1926). La voie ferrée Lannion-Morlaix puis Plestin allait suppléer le cabotage (AD 22, série 11 S 7). Cette digue de 70 mètres de long à l'origine, terminée par un quai de 30 mètres, avec un musoir fut restaurée et réaménagée en 1849,

surélevée en 1858 et 1861 et remblayée régulièrement, avant d'être prolongée vers l'aval, côté chenal et vers l'amont entre 1864 et 1883. Le port de Toul an Héry offre un vaste havre sur fonds sablo-vaseux pour l'accueil et l'échouage des navires de travail et de plaisance, qui embouquent le chenal du Douron entre l'île Blanche et les rochers de Pichodour jusqu'au pont du Douron. Protégé des vents dominants d'ouest, le port de Toul an Héry dispose de 5 mètres de hauteur d'eau en marée d'équinoxe sur la rive droite du Douron, en limite de la jetée insubmersible, qui permet l'accostage à mi-marée des navires sur son quai et leur échouage dans l'anse de Sainte-Barbe ou le long du lit de son petit estuaire. Dans le rapport de 1916 sur l'actualité économique du département, édité par Guyon, on peut lire : "Les ouvrages du port se composent d'une levée de 350 mètres de longueur, établie parallèlement à la grève entre l'extrémité du chemin de Plestin et la chapelle Sainte-Barbe, et d'une jetée qui, construite à 195 mètres du débouché du même chemin, sert à l'accostage des navires. La jetée a 150 mètres de longueur sur une largeur de 14 mètres qui s'accroît progressivement par les dépôts de lest effectués sur les perrés extérieurs. Les navires accostent du côté est, qui présente un mur de quai

de 90 mètres... Sur ce même côté est, se trouve une cale de 50 mètres qui peut servir au carénage et facilite les travaux de désenvasement nécessaires chaque année. Le port ne possède aucun outillage". Le port de Toul an Héry représente un havre idéal, hier pour les petits borneurs, qui chargeaient les grains dans une région riche en céréales et aujourd'hui pour les randonneurs nautiques. Cependant, les nombreux rapports rédigés au cours du 19ème siècle signalent le faible encombrement des quais, des sables mouvants, l'envasement permanent, les changements de lit du Douron et la nécessité de gros travaux de curage. Ces mauvaises conditions ont certainement freiné le développement du port. Les pétitions vont affluer pour réclamer la création d'une cale débarcadère, puis son allongement et le curage du port. Le commerce du port ne dégagait pas d'activité induite. En 1874, Thomassin dans son ouvrage "Pilote de la manche" constatait qu'il n'y avait plus à Toul an Héry, aucun bateau de pêche qui fasse la pêche du poisson, le ramassage du sable et du goémon. L'appellation de Toul an Héry dériverait du vocable "toul ar chirri", le trou des charrettes ; ce qui correspondrait bien au défilé continu des charrettes de transport de marchandises qui transitaient par le port et le chemin

des charrettes (du port au bourg), au transport de la marne et autres amendements marins, collectés dans la grève et ses ornières vaseuses. La nécessité d'un terre-plein pour ces charrettes allait favoriser l'argumentaire pour la construction d'une digue-jetée avec perré et plus tard celle d'un pont sur le Douron. Avant de disposer d'un pont sur le Douron au milieu du 20ème siècle, le port de Toul an Héry utilisait les services des passeurs et de leurs bacs entre les deux rives du Douron. Les vestiges de la maison du passeur et de l'ancienne ferme dite de Toul an Héry, sur la rive finistérienne, proche du manoir de l'île Blanche, les anciens magasins ou entrepôts du manoir du Puils, les riches demeures d'armateurs ou de négociants, l'ancienne caserne des douanes et manoir de Beauport, la chapelle Sainte-Barbe, entourée d'un bâti de caractère, structurent encore le paysage architectural et portuaire de ce lieu et participent de son attrait patrimonial et historique.

Voici deux photos qui témoignent de l'activité du port

Caboteur. La photo est antérieure à 1906



caboteur en décharge au quai

L'activité de pêche à Toul an Héry :

En 1874, le Pilote de Thomassin ne relevait aucun bateau de pêche, de ramassage du sable et du goémon à Toul an Héry. Cependant, une statistique

relative aux mouvements des ports maritimes et de commerce, lui attribuait pour l'année 1880, 16 bateaux pêcheurs, représentant un tonnage global de 43, 57 tonneaux/100 (2,97 Tonneaux en moyenne par unité), montés par 34 hommes d'équipage, qui ont débarqué 350 tonnes d'amendements marins (goémon et sable). Mais rien ne précise que ces embarcations avaient Toul an Héry comme port d'attache. Les pointages des registres du quartier maritime de Lannion tendent à démontrer le peu d'importance de la pêche (une quinzaine d'immatriculations de 1860 à 1903). On notera 3 constructions à Toul an Héry durant cette période : la barque "Anna" (1,04 tonneaux) en 1860, "Emelie" (1,13 tonneaux) et l'"Armorique" (0,56 tonneaux) en 1880. La pêche est avant tout l'affaire des gens de Locquirec d'un bord et de Locquémeau de l'autre ; en 1880, la flottille locquirécoise est forte de 8 unités.

Evolution de la population à Toul-an-Héry

Le quartier de Toul an Héry ne comptait en 1832 selon Habasque que 150 âmes. Les deux derniers recensements du 19ème siècle ne contredisent pas cette assertion :

En 1891, le nombre de maisons à Toul an Héry était de 19 pour 20 en 1896, avec 102 habitants en 1891

et 82 en 1896 pour une population plestinaise totale respectivement de 4017 et 3913 individus.

Le bureau des douanes :

Sous l'Ancien Régime, il existait déjà un poste des Fermes Générales à Toul an Héry, chargé de la taxation des marchandises. Il s'agissait selon Habasque "d'une ferme royale pour les sels, les vins et les eaux-de-vie". Les employés assuraient aussi la surveillance des côtes et le maintien de l'ordre. Les fermes générales furent supprimées en 1790. L'administration des douanes va leur succéder à partir de 1791. Le personnel sédentaire était représenté par le receveur et parfois par un commis. Le personnel dit "ambulant" était celui qui constituait les brigades, de 4 à 6 préposés, commandés par un lieutenant d'ordre, qui circulaient le long du sentier douanier de Toul an Héry à Saint-Efflam. Sous la Révolution, une importante caserne de garde-côtes est installée à Toul an Héry dans la grande maison de Beauport, près de la chapelle Sainte-Barbe. Les douaniers armés par la Défense Nationale mais habillés et équipés par le ministère des Finances y sont très présents dans le port jusqu'en 1945. Le déclin du port après la Première Guerre mondiale

réduit le poste des douanes à un petit bureau d'enregistrement à 100 mètres du quai, la maison toujours visible aujourd'hui. Après les Le Diagon, Coadou, les douaniers ne sont que deux de 1924 à 1936 : le chef de poste Louis Le Maréchal, originaire de Locquirec et son préposé Méro. Suivront les de Kerviviou, Corboliou, Nicolas et quelques autres. L'installation à Lannion d'une brigade de douanes motorisée chargée des contrôles entre le Léguer et le Douron fit disparaître les douaniers de Toul an Héry (Jacques Roignant et Jean Boutouiller).



Vue du bureau des douanes actuellement

Liée à la douane la chapelle sainte-Barbe se trouve un peu en retrait en face du départ du sentier des douaniers :

Les bacs et le pont Cornic



maison du passeur

Un lieu de passage délicat :

Avant septembre 1934, date de l'inauguration du pont Cornic, pour éviter de remonter jusqu'au premier pont construit sur le Douron, à l'époque gallo-romaine, au lieu-dit le « Moualic'h » (le petit merle), le passage pour piétons, chevaux et charrettes se faisait à marée basse par le gué de « Toull ar c'hirri » et à marée haute par un bac. Littéralement « trou des charrettes », Toull ar C'hirri est l'endroit précis où le pont a été construit, des rochers servant d'assises. C'est ici qu'aboutissait la route de grande communication n° 42, venant de Callac.

De nombreux accidents témoignent du caractère dangereux de ce passage par bac : sur le registre des sépultures de Plestin, on relève le naufrage le 1er mai 1646 d'un chaland : 48 personnes furent noyées et une dizaine d'autres sauvées par Yvon Cotty et des marins anglais embarqués sur un navire qui chargeait de l'orge. Ces passagers devaient prendre un bateau au port de Toul an Héry pour se rendre au pardon du Yaudet.

Sous l'Ancien Régime, le droit de passage était un privilège féodal. Il faisait l'objet d'un aveu au même titre que le droit de suite de moulin et autres privilèges. Le passeur y était appelé le « passager ». Le droit de passage appartenait au sieur de Kergadiou-Leingouez, en Locquirec, lequel devait entretenir cinq bacs, un grand et un petit pour les personnes et trois autres pour les bestiaux. Les droits de passage s'élevaient à six sous par personne, à un sol par cheval ou toute autre bête.

Mais les usagers des six paroisses les plus proches du Douron, au lieu d'acquitter ces droits, avaient convenu avec le passeur pour lui remettre chaque année un boisseau de blé par maison.

L'abolition des droits féodaux entraîna la réorganisation de ce service. Les bacs furent mis en adjudication au chef-lieu d'arrondissement et affermés pour trois ans (sur une limite transversale du chenal de concession de 500 m en amont et 500 m en aval). En 1802, les préfets déterminaient le nombre de bateaux de passage et fixaient le tarif. Le Moullec de Tréguier, devenu adjudicataire de tous les passages d'eau de l'arrondissement de Lannion, en conserva la gestion quelque temps, avant de les sous-louer, ne conservant que les bacs situés aux portes de Tréguier. La durée de longévité dans cette

fonction est détenue par Ollivier Cabon, qui a fait traverser les passagers pendant trente ans, de 1817 à 1846. A partir du 19ème siècle, le passeur était recruté par les communes de Plestin et de Locquirec, qui se partageaient les charges de matériel et l'entretien de la maison du passeur. A la fin du 19ème siècle, les tarifs de passage étaient fixés par un arrêté, selon les indications des Ponts et Chaussées. Eugène Broudic fut le dernier passeur, très estimé, du Douron.



**la barque du passeur
embarquement aux avirons**



**Eugène Broudic le dernier passeur
pont Cornic à marée haute**

Le

La construction d'un pont sur le Douaron était déjà réclamée en 1865-1867 par le conseil municipal de Plestin-les-Grèves, soutenue par une pétition des habitants. Communes du Finistère proche, Guimaëc et Locquirec s'étaient associées à cette démarche, pour les raisons suivantes : - la circulation des

hommes et des munitions pour la défense des côtes - Il y avait encore trois embarcations de passage en 1865, pour un trafic croissant - Toul an Héry était le port de commerce le plus proche de Lanmeur, Saint-Jean, Plougasnou et Locquirec - Les courants à cet endroit du Douaron étaient rapides et violents, la présence de sables mouvants rendait la traversée dangereuse. - Locquirec exploitait des carrières de moellons et d'ardoises, nécessitant des moyens de transport entre les deux rives du Douaron. - Le transport des amendements calcaires du banc du Douaron sur 1 km de long et 500 m de large. - La station la plus proche de la ligne de chemin de fer était Plounérin. Un avant-projet des lieux fut déposé en 1867. Les premières études furent dressés en 1874 par l'agent-voyer Courcoux. On pouvait distinguer sur ces plans le moulin Rochelan (aujourd'hui détruit) et son bief. Le profil du pont suivait la ligne du bac de passage, avec les premiers sondages datant de 1867 (10,30 m en hauteur du chemin vicinal côté Plestin et 8,50 m de hauteur en marée d'équinoxe). Le premier plan de 1874 indiquait un pallier de 226 mètres pour une longueur totale de 575,20 mètres. Le pont avait 16 mètres d'ouverture. En 1875, les sieurs Huon de Pénanster (propriétaire de l'usine de sardines de Locquémeau) et Rochelan

(propriétaire du moulin de Rochelan) lançaient une pétition pour réclamer une digue carrossable, de préférence à un pont, pour traverser le Douiron et favoriser leur commerce respectif ; mais le Conseil général évaluant le projet trop onéreux opposa un refus et s'engagea à l'étude d'un pont. Les travaux débutèrent pendant l'été 1932 et durèrent 2 ans, dirigés par la Société des entreprises Limousin de travaux publics, spécialisée dans le béton armé. Une voie d'accès fut réalisée côté Plestin, pour raccorder l'axe Morlaix-Lannion. Le pont du Douiron en béton fut inauguré le 2 septembre 1934, en présence de Cornic, conseiller général du canton de Plestin (qui donna son nom au pont, suite au vote du Conseil général des Côtes-du-Nord) et de Guillemot, sénateur, conseiller général du canton de Lanmeur, avec Ambroise Guillou, maire de Plestin et Le Lay, maire de Locquirec.



les piles en béton du pont



vue ancienne



Inauguration du 2/09/39

Témoignage de R. Lay, maire de la paroisse de Locquirec sur la construction du pont Cornic sur le Douaron (Bulletin paroissial de Locquirec n° 124)

Pour asseoir solidement les bases du pont, il a fallu battre des pieux jusqu'à une profondeur de 8 à 10 mètres dans les sables de l'estuaire. Afin de gagner du temps, les opérations se compliquant du fait du jeu des marées, l'entreprise de travaux publics Limousin organisa des équipes de nuit travaillant à la lumière de forts projecteurs.

Le pont construit en béton armé, comporte dix travées d'une ligne sobre mais non dépourvues d'élégance. Ses caractéristiques sont les suivantes : longueur 132 mètres, largeur 7,50 mètres. La voie utile, large de 5,50 mètres se trouve bordée de trottoirs de 1 mètre. La traversée totale de l'estuaire est de 915 mètres et se répartit ainsi : 132 mètres de pont, 300 mètres de tranchées profondes, le reste 483 mètres en remblai d'accès ayant nécessité pas moins de 25 000 mètres de matériaux.

Les carrières de Toul an Hery

L'enlèvement d'amendements marins sur le territoire de la grève ou estran, dépendant du domaine public maritime, exigeait toujours une déclaration préalable auprès de la collectivité locale et de la préfecture. Sur le territoire de la commune de Plestin-les-Grèves au 1er quart du 20ème siècle, à la requête des cultivateurs, les extractions demeurent libres et gratuites. Cependant, elle est interdite pendant la saison balnéaire. Un arrêté préfectoral du 7 juin 1911 interdit sur tout le littoral du Trégor l'extraction de sable et de maërl dans une zone située au-dessous de la laisse des hautes mers d'équinoxe .

La présence d'une briqueterie au milieu du 19ème siècle, près de l'estuaire du Douaron et de ses terrains argileux, pourrait accréditer l'hypothèse d'une utilisation de l'argile (la marne) de la grève pour la fabrication des briques. L'étude de cette petite usine proche de la mer reste à faire. Selon la tradition orale, un dépôt de briques était aménagé au port de Toul an Héry au début du 20ème siècle, géré par un certain Le Marchand. Le banc du Douaron long de 1 km sur 500 mètres de large recèle des amendements calcaires, qui ont fourni au milieu du 19ème siècle un des arguments pour aménager un pont sur l'estuaire

A Toul an Héry, on constate aujourd'hui que le banc de sable s'est déplacé au port sur la rive gauche du Douaron et à son embouchure (dunes actuellement protégées sur l'île Blanche).

Cependant, les sables calcaires de la rivière du Douaron sont les plus appréciés sur toute la côte ; c'est la raison pour laquelle on peut parler de véritable carrière d'extraction le long de cet estuaire, en aval de l'actuel pont du Douaron. De tout temps, les dépôts sédimentaires ont largement été exploités dans le Trégor littoral. Ce fut le cas des sables aurifères dès la protohistoire, non loin de l'estuaire du Douaron, à la plage de Pors Mellec. Un rapport des Ponts-et-Chaussées, daté de 1849, fait part d'une autorisation accordée à Joseph Le Bras, potier à Morlaix, pour extraire de l'argile à poterie, « dans un terrain vague, situé dans la commune de Plestin, le long de la rivière qui conduit de Toul an Héry à Moualhic ». A noter que la demande est accordée à la condition « de ne pas faire de fouilles à moins de 10 mètres des propriétés voisines, et d'enlever à toute marée l'argile extraite pour ne pas gêner le passage des bateaux qui portent de l'ardoise à Moualhic ».

Avec d'autres amendements marins comme le goémon, l'extraction du sable et l'exploitation du maërl ont contribué au développement de l'agriculture littorale et de celle de l'intérieur, aux sols plus pauvres et acides. Ces pratiques étaient très anciennes et encouragées par l'Etat ; bien que nous ne puissions évaluer les tonnages retirés et connaître l'époque où cette extraction a revêtu un caractère intensif. L'aménagement de la voie de chemin de fer littoral du second réseau fut l'enjeu du développement de l'agriculture littorale avec comme argument majeur, l'intérêt de pouvoir expédier les amendements marins à l'intérieur des terres (Callac) depuis les rivages de la mer. Cependant, la réalisation tardive de cette voie profita davantage au tourisme balnéaire qu'à l'agriculture.

Rédigé dans les années 1865 (Claude Cotty étant maire), un document sur « l'état approximatif des passages sur la rivière du Douron, dans la grève de Toul an Héry », met en relief la fréquentation journalière : 200 charrettes attelées de 2 à 3 chevaux, uniquement affectées au charroi du sable pendant 6 mois de l'année, de mai à novembre. En 1876, les autorités maritimes abondaient dans ce sens : « l'apport de la mer est très considérable sur ce banc ; il y a toujours avantage à favoriser les

enlèvements qui s'y font d'ailleurs sur une très grande échelle »

Ces enlèvements pouvaient devenir parfois la cause de friction entre riverains et paysans. Ainsi en 1874, Graverand, avocat, expose au préfet que « les cultivateurs des environs viennent chaque jour charger leurs charrettes auprès des murs de sa propriété ». Ceux-ci dégradent et exigent de fréquentes réparations. Il demande donc qu'un arrêté préfectoral interdise ces extractions sur la portion de la grève qui borde la propriété. Cependant malgré l'existence d'un arrêté réglementant ces prélèvements de sable à titre gratuit et l'autorisation préalable, aucun contrôle n'était effectué et les cultivateurs puisaient du sable à volonté sans autre formalité.

La qualité des sables marins de l'estuaire du Douron est développée dans un rapport de l'Office agricole régional de l'Ouest qui a effectué en 1921, une analyse des sables marins :

« Les sables marins nous sont connus sous différents noms suivant l'aspect et suivant les points où ils sont exploités : tangué, sablons, coquillage ; trez ou tréa, maërl ou marl. Les cultivateurs doivent choisir des gisements riches et négliger ceux qui sont pauvres, car les amendements ont une valeur à peu près

proportionnelle à leur richesse en calcaire. Or, les différences de composition sont très grandes. Voici, à titre d'exemple, les richesses établies pour les sables du canton de Plestin-les-Grèves :

Toul an Héry en Plestin : 62,80 % de teneur en carbonate de chaux

Pointe d'Armorique : 42%

