

Lannilis février 2008

Du même auteur :

« Aber-Ach alias Aber-Wrac'h » (des origines à la Royale de Colbert) -Sofag Le Faou- juin 2007.

Sous le site « Croix des Abers » :

« Landéda - Les mystères de saint Congar alias saint Gongat » novembre 2007.

« Landéda – Recherche sur la chapelle “Saint Jean-Baptiste” alias “Saint Tavayoc” et du fort Saint Jean » novembre 2007.

« Lannilis – Recherche sur l'éponyme de son église primitive (Plebe Dynner hodie Lannilis, Ploudiner, aujourd'hui Lannilis”), et Saint Tariéc », en cours de rédaction.

A paraître :

“Étude sur les boucles du chapeau léonard”-Cahiers de l'Iroise-1^{er} trimestre 2008.

“Des mesures à grains féodales, les écuellées, dans le bas Léon”.

PONT- GRAC'H alias le Pont-du Diable

AVANT-PROPOS

Read not to contradict and confute, nor to believe and take for granted, nor to find talk and discourse, but to weigh and consider.

« Lisez, non pour contredire et réfuter, ni pour croire et admettre comme certain, ni pour chercher matière à conversation et à discours, mais pour peser et examiner »

BACON, Essays.

Introduction

La question que tout le monde est en droit de se poser est : pourquoi un pont ou un barrage, à cet endroit en cette période reculée de l'histoire « âge de la Tène », selon une version , mais plus tardive, « Moyen-Âge » selon une autre école, et à quoi pouvait-il bien servir ? (1)

Seconde interrogation : une maçonnerie, fût-elle construite dans les règles de l'art, peut-elle survivre dans des conditions marémotrices rigoureuses et autres déplacements des sables, vases et végétaux dans le lit de la rivière à 2500 années d'agressions ?

Des pans entiers de notre histoire (du Léon) sont vides de civilisations dites structurées, nous pensons à la révolte des Bagaudes, à l'invasion des Vikings, à la destruction des abbayes, ainsi, dans ce désert abandonné de toute maintenance, comment cet ouvrage a-t-il pu résister aux affres du milieu marin?

En complément à nos travaux, nous avons sollicité le savoir et la connaissance des experts :

Louis Chauris : géologue, directeur de recherche (er) du Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), auteur de plusieurs cartes géologiques, nombre de ses recherches et brevets seront publiés dans les éditions du B.R.G.M. (Bureau de Recherches Géologiques et Minières).

«(2005)... A la demande de M. Bernard Le Bec, nous nous sommes rendu sur le site en vue d'en préciser la composition pétrographique, sans vouloir préjuger de l'âge et de la fonction de cette curieuse construction , en dehors de nos compétences..... »

Nota : le rapport d'étude de M. Louis Chauris sera consultable en annexe.

Patrick Galliou, président de la Société Archéologique du Finistère, professeur émérite (er) à l'Université de Bretagne Occidentale (U.B.O). Membre du Centre de Recherche Bretonne et Celtique (C.R.B.C). Fellow of the London's Society of Antiquaries.

Président de la Société d'Etudes de Brest et du Léon, expert en histoire de l'Armorique Romaine, il a publié de nombreux articles et ouvrages consacrés au passé de la Bretagne.

20 juillet 2006, visite du pays des abers.

« L'excursion a entraîné une centaine de nos sociétaires vers le pays des abers, sous la conduite de Patrick Galliou, président, et de Bernard Le Bec, membre de notre Société et fin connaisseur de l'histoire et des monuments de Lannilis et de ses environs »

« Sous un chaud soleil estival, Bernard Le Bec nous a d'abord menés vers le « Pont du diable », curieuse structure de pierres sèches permettant le franchissement de l'Aber-Wrac'h en l'un de ses points les plus étroits. Longtemps rapporté à l'âge du fer ou à l'époque romaine, ce pont est vraisemblablement beaucoup plus récent et fut sans doute bâti au Moyen Âge ou à l'époque moderne. Il n'en reste pas moins vrai que cet édifice, aujourd'hui dégradé, mérite protection »



Concernant la toponymie, nous avons retenu comme définitions linguistiques celles avancées par :

Bernard Tanguy, chercheur du Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS). Professeur émérite (er) à l'Université de Bretagne Occidentale (U.B.O). Membre du Centre de Recherche Bretonne et Celtique (C.R.B.C), président d'honneur de la Société Archéologique du Finistère.

Albert Deshayes, docteur en étude celtique et auteur d'une thèse sur la toponymie:

« Dictionnaire topographique du Finistère », « Dictionnaire des noms de lieux bretons », « Dictionnaire étymologique du breton »

Note de l'auteur

L'étude « Pont-Grac'h alias le pont du diable » sera déposée à la Mairie de Lannilis en mai 2005, (rapport de 20 pages plus annexes et planches photographiques).

Elle sera effectuée en deux phases.

Exploitation des documents aux archives municipale, départementale, CRBC, et autres supports.

Analyse sur le terrain, mesures et relevés de l'ouvrage (mécaniques), de relevés pétrographique(s) (observations), de calcul (physiques) "marémoteur" sur le site, d'observation hydrodynamique et de mesures (théoriques) de cavitation dans les orifices.

Cette brochure « Pont-Grach alias le Pont du Diable » en est une synthèse dans laquelle nous avons conservé les éléments clés.

Notre reconnaissance :

Monsieur Joël Loiselet, de Kerbabu, notre partenaire de "terrain".

L'association « Croix des Abers », aux objectifs : "défense et promotion des patrimoines de Lannilis-Landéda".

L'association « Plouguerneau-Nature-Environnement » (P.N.E) qui a pris à bras le corps l'initiative de mener à bien les démarches administratives concernant la restauration de cet ouvrage.

« Il n'en reste pas moins vrai que cet édifice, aujourd'hui dégradé, mérite protection »

(Patrick Galliou, Président de la Société Archéologique du Finistère)

Opération de sauvegarde

Aujourd'hui, année 2008, grâce aux actions conjuguées des responsables des communes de Lannilis et de Plouguerneau, des Conseils, Général du Finistère et Régional de Bretagne, des fonds Européens LEADER +, de la Communauté de Communes de Plabennec et des Abers (CCPA), la restauration et la sécurisation de cet ouvrage peut enfin commencer.

Pont du Diable

Il nous semble opportun de porter à votre curiosité l'histoire de ce Pont du Diable, avant que cette parcelle de patrimoine ne se perde dans les chemins de l'oubli... et ne devienne le pont des légendes.

Nous vous invitons à cette visite en plein air, il est recommandé de s'équiper en tenue de « campagne », chaussures de marche, jumelles, appareil photo, lampe torche, et bienvenue dans cet Aber qui il y a bien longtemps n'était qu'une rivière appelée *Doéna*.

Nota : il est fortement conseillé de consulter l'annuaire des marées.

Méthodologie de l'exposé

I - Origine du Pont-Grach.

II -1769 pas de pont.... 1792 un pont, comme c'est curieux !

III -1900 les polémiques.

IV - Pont-Créach.

Epilogue.

Annexe :

Louis Chauris / Éclairage pétrographique du Pont-Crac'h – Lannilis - Plouguerneau.

Planches numérotées de 1 à 18.

Photographies anciennes et inédites dans le texte.

Origine du Pont-Grach

Aber-Grach

Aber-Wrac'h, nous n'allons pas ici reprendre la recherche de ce toponyme que nous avons développé dans « Aber-Ach alias Aber-Wrac'h » (2)

Rappelons cependant le résumé de notre étude.

« (**Aber-Grach**) du (**Pagus-Achim**) », ‘**vieille embouchure du pays d'Ach**’, ou , ‘**embouchure du vieux pays d'Ach** ’ sera retranscrit par les cartographes des XIVème et XVème siècle, en « **Aber-Ach** », puis décliné en « **Aber-Wrac'h** » (1592).

Ce nom de lieu, « **Aber-Grach** », nous apparaît pour la première fois en 1393. (3)

Aber (définition)

Il nous semble que cette définition, formulée par René Georgelin Administrateur Général des Affaires Maritimes , natif de Landéda, ne souffre d'aucune contestation :

«Un aber, ce n'est pas un fleuve dans le sens normal du terme ;le fleuve a une source, des affluents, il se jette à la mer ; et jusqu'à son estuaire, ses eaux sont douces.....

L'Aber, au contraire, c'est la mer remontant une vallée;il peut avoir des ramifications, ses eaux sont toujours salées. Là, où s'arrête le flot marin, là, s'arrête l'aber » (4)

Eau salée

Où s'arrête notre flot marin ?

La Gwerz ‘Des Naufragés de Landéda ‘

Sans entrer dans le détail, l'histoire nous raconte la dramatique aventure de :

*« seize habitants de Landéda s'en vont de corvée de bois,(par ordre du syndic de cette paroisse pour transporter du bois au Fort Césou), et remontant jusqu'au fond de la ria, dans la vallée encaissée du **Diouris** où le taillis abonde. La barque chargée, on s'en revient, non sans avoir consommé dans l'auberge du coin qui les connaît bien....., dont la principale (escale) était celle du **Diouris**..... Sur le chemin du retour, au niveau de Cameleut.... », «... la barque, chargée à ras bord, la mer forçait, arrive une risée et la barque chavire... ». Le naufrage eut lieu le 9 février 1762. (5)*

Nota : Gwerz (chanson ou cantique narratif)

Eau douce.

Comment s'appelait cette rivière qui se jette dans l'Aber ?

Vie de saint Goëznou (écrite en 1019)

Extrait :... Un breton nommé Tudogilus vint s'installer dans la péninsule avec ses enfants, dont l'aîné Goëznou, ira marquer son territoire (à quatre mille pas de la cité des Osismes 'Brest', le second Majan ira fonder son oratoire (Loc-Majan) sur la commune de Plouguin, et sa fille Tudona .

Quelle péninsule?

. ...« *In finibus Plebe Denarii, inter **Bazlanandam** et **Doenam fluvios** , ... »(6)*

C'est-à dire sur le territoire de Ploué-Diner, entre **les rivières Bazlanant**, de nos jours l'Aber-Benoit et **Doëna**, de nos jours (la rivière de) l'Aber-Wrac'h .

Nota : Ploué-Diner, Ploudiner, ancien ‘Plou’ ou terroir comprenant, Lannilis, Landéda, Brouenou.

Remarque.

Comment s'interdire de dénoncer ce « hold-up » géographique réalisé par des intelligences ayant imposé à la cartographie ce nom de « **Aber-Wrac'h** », dans sa définition originale par essence collective synonyme de ‘**eau salée**’, prenant son origine en ouverture de la Manche, et venu se

substituer à «**Doëna**» cette ancestrale rivière, “en eau douce” prenant source entre St Thonan et Trémaouézan?

Le Diouris (carte)

Ce lieu de rencontre entre deux domaines, l'un maritime « **Aber-Grach** », et l'autre fluvial «**Doëna**», lieu de séparation entre deux administrations, l'une dépendante des « Affaires Maritimes », l'autre des « Eaux et Forêts », sera également par sa situation de gué, le passage naturel des voies d'échange et de communication nord-sud.

L'ancienneté de ce passage n'est pas contestable.

Itinéraire-A.

« ... Au Diouris, une modeste croix de chemin de section octogonale rappelle à sa manière qu'ici passait la voie ancienne descendant du Grouannec pour monter à Plouvien.... » (7)

Itinéraire-B.

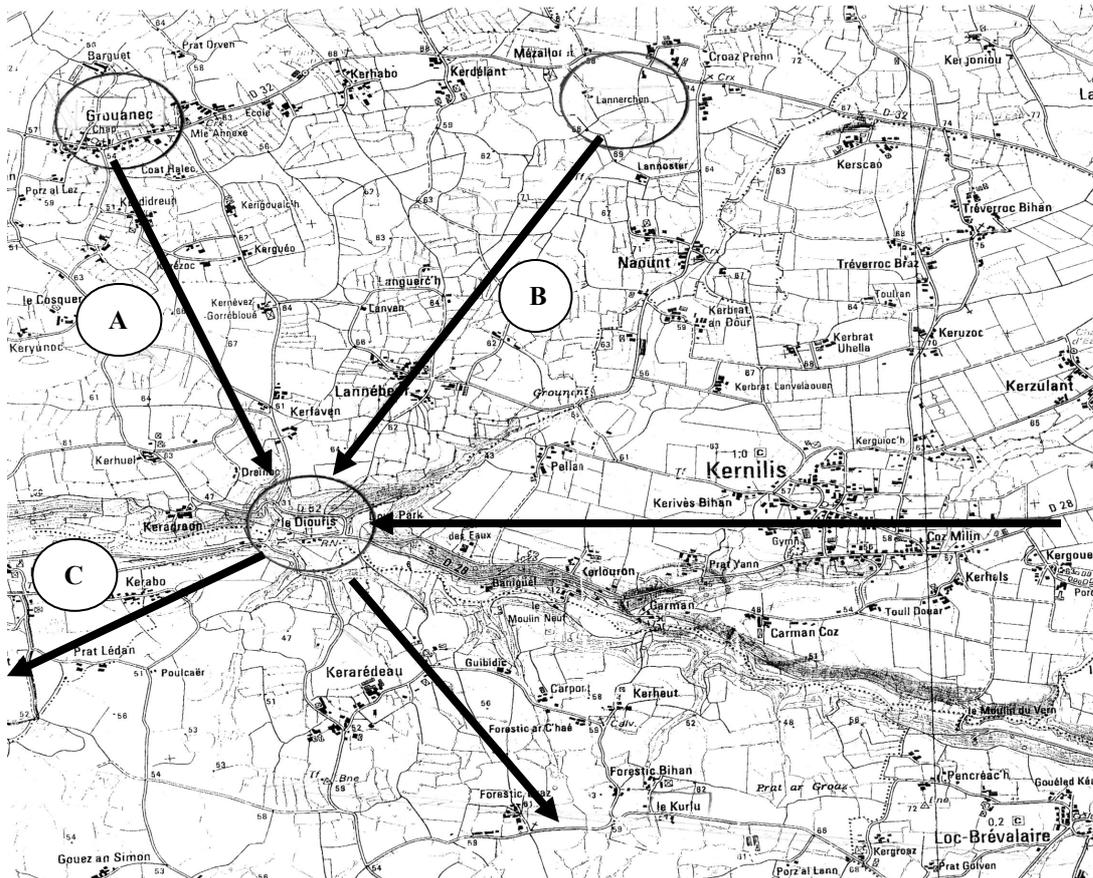
Concernant une étude archéologique sur le site antique de Lannerchen, en Plouguerneau.

«... Et d'un vieux chemin rectiligne conduisant vers le sud au Diouris... » (8)

Itinéraire-C.

« ... Un itinéraire antique, passe au sud de Kernilis (D28) et rejoint les environs de Lannilis.... » (9)

Nœud du Diouris



Le « **Diouris** » était et est de nos jours le passage coutumier reliant la zone nord Plouguerneau-Grouannec-Kernilis à la zone sud Plouvien-Lannilis.

Quel que soit la reconfiguration du tracé de la nouvelle route départementale (vers 1820), la traversée de la rivière nous conduit dans tous les cas de figure à ce passage obligé.

Des antiques voies principales attestées par l'archéologie reliaient *Vorganium* (Kérielien en Plouneventer) à Plouguerneau; une autre voie, Kernilis, via le Diouris, passait au nord de Lannilis; une autre passant au sud de Loc-Brévalaire traversait Lannilis dans son sud. On peut affirmer avec un tel

constat que le lieu-dit le Diouris faisait partie intégrante d'un nœud routier, que seul un pont pouvait permettre le passage de ce gué à toutes périodes de l'année, comment s'appelait-il, et quelles sont les preuves ?

1546- Pont de Pengrach

Dans un aveu de 1546 (acte écrit des relevés des biens et obligations seigneurial), il est signalé qu'un chemin situé sur la paroisse de Plouguerneau, faisant partie de la vicomté de Coetquéran (tenue par Yvon de Bouteville), conduit au **pont de Pengrach** (10).

Cette information est des plus intéressantes :

Pen, en toponymie, se trouvant associé à un nom de cours d'eau a le sens propre de "source", ainsi en exemples, **Pen-Aven** en Coray, **Pen-Léguer** en Bourbriac, **Penzé** en Plouézan.. etc. (11)

Concernant notre sujet, par définition un Aber n'a pas de source, cependant comme nous l'avons souligné il se termine où il prend naissance, « *Là, où s'arrête le flot marin, là, s'arrête l'aber* ». Là où commence ou se termine, nous n'allons pas ici épiloguer sur le début de la fin, sur la fin du commencement ni redéfinir l'alpha et l'oméga de l'origine.

Les passages des rivières

Nous pouvons, sans risque, prendre comme définitions celles avancées par les experts en ce domaine.

« ... *Si la voie romaine aboutit à une rivière, c'est toujours à l'endroit d'un ancien gué, souvent remplacé par un pont qui dans ce cas est antique...* »

« ... *D'une façon générale, un nom de lieu, même sans antécédent romain, lorsqu'il dérive d'un nom de rivière est l'indice de passage d'une route romaine...* » (12)

Curiosité :

Concernant l'antiquité de Saint-Eveltoec au lieu-dit le Brouennou en Landéda, « ... *La présence en ce lieu d'une croix du haut Moyen-Âge n'est pas fortuite. C'est donc sur cet ancien itinéraire conduisant à ce lieu, par Lesneven et Kernilis, qu'il faut rechercher le Pont Reversionis, "Pont du Retour" en breton, Pont-Distro, de la Vita* » (13)

Question :

Au VI^{ème} siècle, quel peut-être le seul pont sur ce trajet, permettant de relier Kernilis à Brouennou, si ce n'est celui du Diouris.... ?

Fixation de l'habitat

« *Les rivières paraissent avoir été franchies à gué dans la plupart des cas, et il n'est pas étonnant que ces passages aient souvent fixé l'habitat ; de nombreuses villes bretonnes... doivent ainsi leur naissance à leur situation de premier gué* » (14)

Ainsi, on s'explique aisément la formation d'habitats, d'hôtels, d'estaminets, à l'entrée ou à la sortie du bac, du gué ou du pont.

Nous avons vu ci-dessus, la mésaventure des marins contée dans "La Gwerz des naufragés de Landéda" qui rappelons le, après leur corvée de bois s'en retournèrent vers Landéda, non sans :

« ... *avoir consommé dans l'auberge du coin qui les connaît bien,, dont la principale (escale) était celle du Diouris...* » (9 Février 1762).

hostel et estage :

Au lieu-dit "Pengrach" sera signalé un "hostel et estage"(1546) appartenant à un certain sieur Rouel. (15)

Comment ne pas faire le rapprochement, entre cet "hostel" et autres habitations sur ce site du Diouris dont l'antique identité se trouve gravée dans les linteaux de granite à gros grains sur la façade du moulin et des bâtiments alentours.

Une étude sur les inscriptions de ce moulin daté de **1549**, et de son environnement, sera faite par Y.P.Castel.(16)

Nota :

Nous avons effectué une visite des soubassements de ce moulin, la dangerosité des lieux nous autorise à signaler ce point particulier. (Planche-16)

Ce que nous devons retenir, c'est la disproportion de sa plate-forme de support de travail par rapport à la "machine" et mécanisme mis en œuvre dans ce moulin.

Description de la plate forme :

Actuellement sont visibles deux linteaux de granite taillés de dimensions, L= 3.5m, l= 1 m, H= 0.3m, ce qui fait une masse par linteau de 2.8 tonnes, soit 5.6 tonnes de granite, qui servent de support à neuf linteaux traversiers de dimensions, L= 2m, l= 0,7m H= 0.4m, d'une masse unitaire de 1.5 tonne, soit 13.5 tonnes de granite.

La masse de cet ensemble représente 19 tonnes pour une surface utile de 8 mètres carrés, ce qui représente une masse de 2.7 tonnes du mètre carré.

Nous observons que cette même proportion de masse de linteaux de granite concernant cet ouvrage se trouve pêle-mêle éparpillée dans les entrailles de ce moulin.

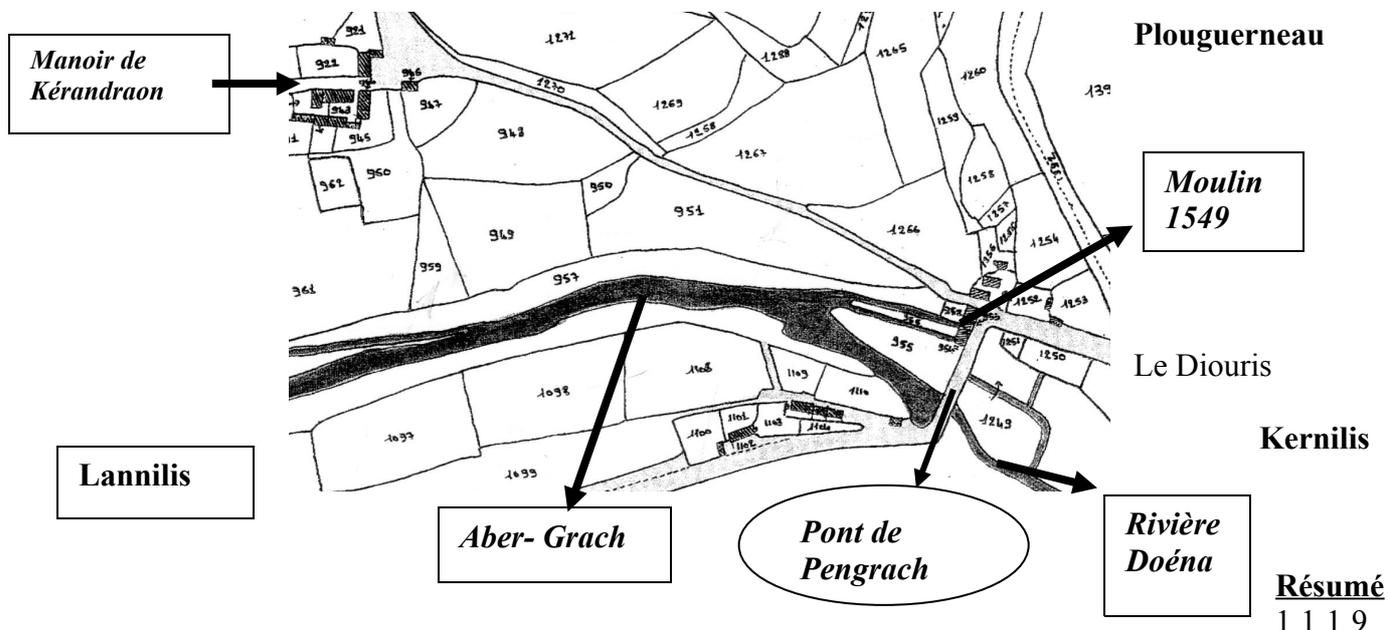
Cet exemple montre le savoir faire de nos meuniers. A savoir :

Connaissance géographique du milieu, maîtrise des éléments, mise en œuvre des moyens appropriés.

Ce savoir de l'art, nos meuniers ne l'ont pas inventé, ils l'ont adapté à partir de ces vestiges réalisés par ces arpenteurs et architectes sous « la civitas des Osismes à l'époque Gallo-Romaine » et plus vraisemblablement à l'époque du "milliaire" de Kerscao en Kernilis, sous le régime de l'empereur Claude vers l'année 45 de notre ère.

Situation du Pont de Pengrach

Le cadastre napoléonien de 1842, avec d'autres cartes que nous verrons ci après, nous permet de situer la position géographique de l'antique pont, la réalisation de la route départementale Lesneven - Lannilis fera disparaître toutes traces de construction historique de ce pont

Cadastre Napoléonien de 1842

«..... In finibus Plebe Denarii, inter Bazlanandam et Doenam fluvios... »

1393 - « (Aber-Grach) du (Pagus-Achim) », "vieille embouchure du pays d'Ach".

1546 - Pont de Pengrach.

1549 - Attestation d'un moulin.

1762 - La Gwerz des naufragés de Landéda.

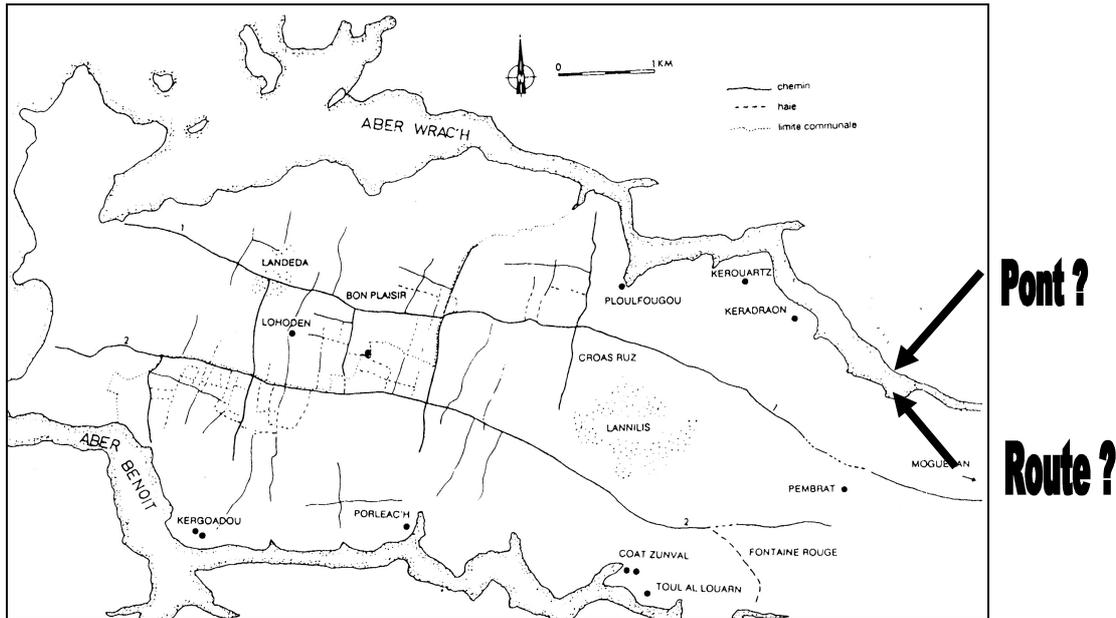
Donnés archéologiques

Au cours de l'année 1991, une première campagne de prospection archéologique intensive, par voie aérienne, a permis une couverture de l'ensemble du pays des Abers.

Cette campagne orchestrée par Marie-Yvane Daire, chargée de recherche au CNRS (Laboratoire d'anthropologie - préhistoire), fera l'objet d'un compte rendu dans le Bulletin de la Société Archéologique du Finistère de 1992.

Un résumé de cette étude, faisant la synthèse de toutes les données archéologiques nous est présenté sur la carte ci dessous.

« Cartographie simplifiée des chemins et sites archéologiques de la région Landéda-Lannilis »



Un constat : dans cette étude ni pont Grach ni trace de route menant à cet ouvrage.

Donnés cartographiques

L'examen des données cartographiques et l'interprétation de leur langage mérite une attention toute particulière.

Les cartes que nous allons vous présenter concernant notre sujet, dressées aux XVIIème et XVIIIème siècle, sont destinées à des fins militaires.

Leur intention est de fournir des renseignements à des forces opérationnelles terrestres, les cartes marines ayant elles aussi les mêmes objectifs appartiennent à un autre domaine.

Nota : les connaissances de ces cartes nous les devons à : J.P. Pinot, professeur émérite de géographie de l'Université de Bretagne Occidentale.(17)

1630- Carte du sieur Hardy

1630, Brest, ville de création royale, grâce à Richelieu et surtout à Colbert, sera le seul port naturel (de guerre) que le roi ait en mer océane. Nous rappelons cela pour souligner que tout l'environnement de cette structure, défense des côtes et leurs accès, sera lui aussi dédié à la Guerre.

La carte dressée par le sieur Hardy, maréchal des logis du roi, c'est-à-dire officier général responsable des itinéraires à suivre par les troupes en mouvements et de leur ventilation, lors des étapes entre divers cantonnements, n'est pas un outil de propagande touristique.

Son intérêt réside du fait qu'elle a été réalisée dans l'intention de fournir des renseignements à des forces terrestres, d'où la localisation des ponts notamment, ces ponts-dits, mentionnés sur la carte concernent les ponts carrossables franchissables par la troupe et le canon.

Sur cette carte, **un** (seul) **pont** aux coordonnées approximatives franchit l'Aber-Wrac'h, ce pont est appelé **PONT-GRACH**. (18)

« ... Si les routes ne sont pas tracées, c'est simplement parce que l'usage de les indiquer par un trait simple ou double n'apparaîtra qu'en 1685 » (19)

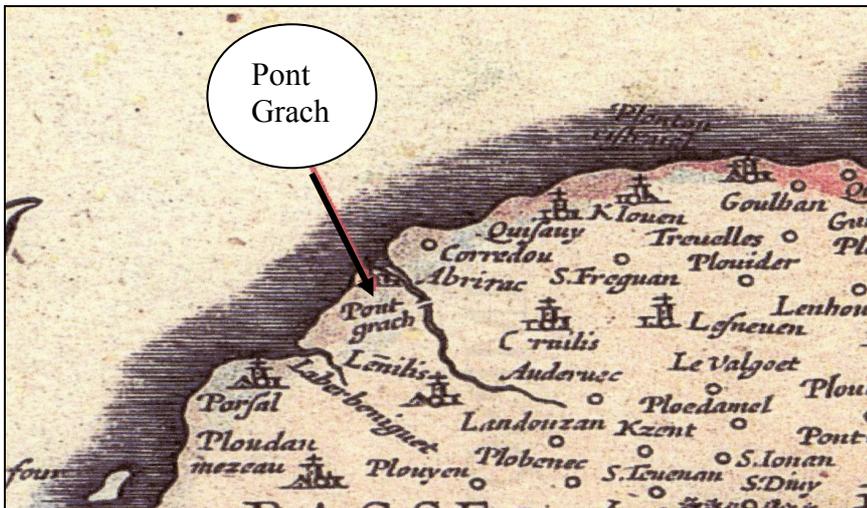
Nous n'allons pas ici polémiquer ou fantasmer sur le fait que ce pont représenté sur la carte de Hardy est la "la preuve irréfutable de l'ancienneté du Pont du Diable". Cet ouvrage est-il carrossable et franchissable par la troupe et le canon ?

D'autre part nous sommes en 1630, l'époque du « Moyen-Âge » appartient au passé, la page de la « Renaissance » vient de se tourner, nous entrons dans le « Grand-Siècle », la route "royale" reliant Lesneven à Lannilis passe par le Diouris, peut-on inscrire ce « Pont du Diable » sur ce trajet ?

Donc par déduction, le **Pont de Pengrach**, appelé « **Pont Grach** » sur la carte de Hardy est sans équivoque situé au **Diouris**, le seul pont carrossable, sur une route carrossable, susceptible d'être franchissable par la troupe et le canon.

Conclusion : ce « Pont Grach » étant celui du Diouris, pas de pont dit « du Diable » sur la carte de Hardy.

1630- Carte du sieur Hardy :



(collection particulière)

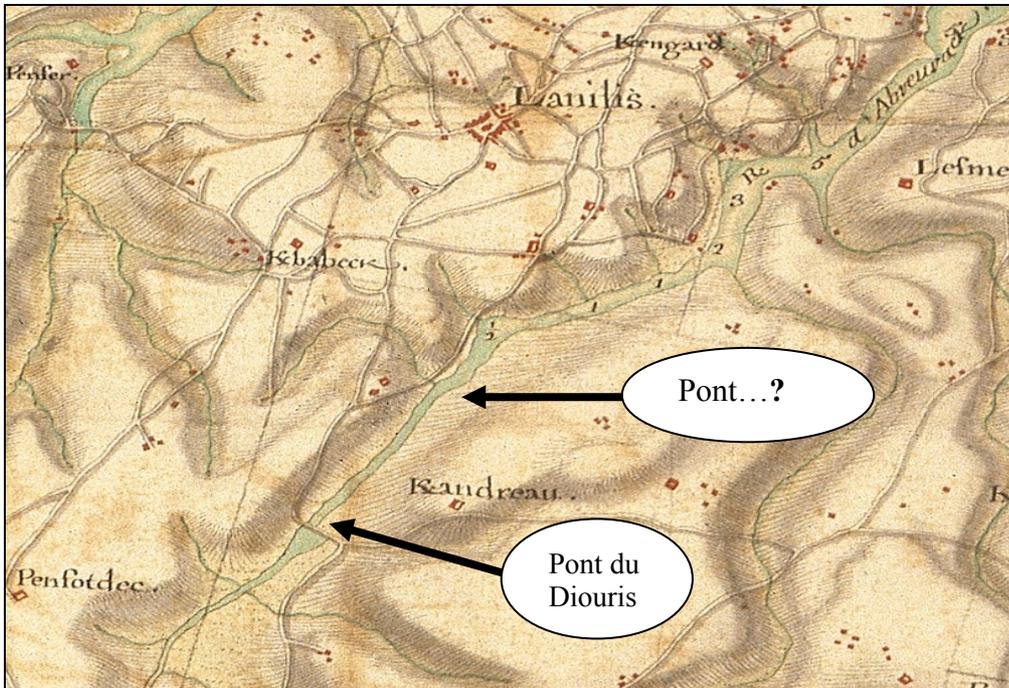
1685- Première carte "routière"

Cette carte terrestre, à vocation militaire sera exploitée par Sébastien Le Prestre marquis de Vauban, il marquera sur cette carte les points faibles à fortifier sur la côte, et autres lieux de défenses à l'intérieur des terres.

Sur cette carte, **un seul** pont franchit l'Aber-Wrac'h, bien que le nom du lieu-dit ne soit pas indiqué, on peut sans difficulté le situer au **Diouris**, notamment en suivant la route "royale" menant de Lannilis à Lesneven, qui passe par Kernilis.

Cette carte de 1685, est exceptionnelle concernant la richesse des informations sur les détails de son réseau routier, nous constatons que, ni du côté de Lannilis, ni du côté de Plouguerneau, aucune trace de chemin carrossable ne conduit au Pont du Diable.

1685- Première carte "routière"



collection particulière

1769-Ogée, Page VI de l'Atlas de Bretagne

Nous ne pouvons conclure cette présentation géographique sans faire référence aux travaux de cartographie effectués par Jean-Baptiste Ogée.

Architecte et Ingénieur des travaux de voiries, au service **du duc d'Aiguillon**, il rédige et met en application les règlements concernant la réalisation des travaux des grands chemins de la province de Bretagne.

« L'atlas itinéraire de Bretagne, contenant les grands chemins de toute cette province, avec pour consigne de noter tous sites et les objets remarquables qui se trouvent à une demi-lieue à droite et à gauche »(20)

En se livrant aux opérations préliminaires de ces divers travaux graphiques, Ogée avait pris tous les renseignements historiques et archéologiques concernant les localités dont il levait les plans.

Les résultats de tous ces matériaux seront rassemblés dans son "Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne en 1778".

Dans l'œuvre d'Ogée le Pont du Diable ne sera jamais, ni cité, ni légendé.

Pourquoi ?

Tout simplement parce que cet ouvrage en tant que pont n'existait pas à l'époque où fut dressée la "Page VI" de son atlas.

Nota : Plusieurs années s'écoulent entre le moment où commencent les travaux de relevés des coordonnées géographiques d'une carte, et sa réalisation sur un support avant son édition.

Nota : sur cette carte sont représentés l'ancienne route menant de Kernilis à Lannilis et en pointillés le tracé du projet de la nouvelle route.

Résumé :

- 1630- Carte du sieur Hardy (un pont), Pont Grach.
- 1685- Carte "Vauban" (un pont), au Diouris.
- 1769- Carte d'Ogée, (un pont), au Diouris.
- 1800- Carte Cassini (deux ponts), Diouris et Pont Grach.

Vallée du Diouris



(Photographie SAF)

1769 pas de pont, 1792 un pont, comme c'est curieux !

L'examen des sources cartographique, de 1630 à 1769, nous présente un paysage vierge de tout ouvrage sur le domaine maritime du cours de l'Aber-Wrach.

Que s'est-il passé entre 1769 et 1792 ?

1792- vente aux folles enchères

Vente de biens nationaux.

Acte N° 1Q209 (soumission de vente, an III district de Lesneven)

«... Hervé Uguen du manoir du Bergot en Lannilis déclare être dans l'intention d'acquérir **le pont Crach** en entier afin d'y bâtir un moulin... et une chaussée le long du dit pont ... »

Suit :

«... et à ne pas l'exhaussé de façon que les bateaux puissent passer par- dessus à marée montante, tels qu'ils sont dans l'usage de le faire présentement... »

Nous notons : **Pont Crach.**

Acte N° 10238 (procès-verbaux d'adjudications des biens de première origine)

« L'an mil sept cent quatre vingt douze, l'an quatre de la liberté..... Sur la paroisse de Plouguerneau au **terroir de Pourcréach** une structure de terre inculte sur le bord de la rivière et couverte de mer à chaque marée, estimé par procès verbal de Paul François Barjou expert de ce district du seize janvier dernier, avec **le pont Créach** construit de pierres détaillés, cailloux, et couvert sur pierres plates de différentes qualités, le tout de très ancienne et mauvaise construction valoir de revenu annuel la somme de trois livres, trois sols, pour les quels objets Hervé Uguen du manoir du Bergot en la paroisse de Lannilis fait la soumission le douze janvier dernier, des quels biens nationaux

« Lequel dit **Pont Créach** contient de longueur vingt huit toises sur trois de largeur (.....) et six pieds d'élévation dans sa plus grande hauteur, et la dite structure de terre inculte, dont on a parlé ci devant couverte de rochers contient deux cordes, cernée au levant de la grève, au midi du dit **pont Créach**, au couchant du chemin menant à Plouguerneau, et au nord de terre dépendante de "Qauquenat"(sic)

« **Pont-Créach** » :

Il faut donc attendre **1792**, pour voir paraître pour la première fois dans un document officiel le nom de **Pont-Créach** ou **Pont Crach**.

Créach ou **Crach** sont issus de la même famille étymologique que "Krec'h", et liés par le moyen breton "knech" signifiant : côte, **colline**.

Pour, de "Pour-Créach", se traduit par "étendue d'eau, dont le sens (**poul**) s'étend de la flaque d'eau à la mare.

Nous sommes loin, très loin, de notre "Aber-Grach", "la vieille embouchure", donnant son nom au pont de Pen-Grach, et la définition du Pont-Créach.

COFD

Nous voilà bien en présence de deux ouvrages à toponymies différentes ;

Pont Grach, dont nous rappelons : « ...D'une façon générale, un nom de lieu, même sans antécédent romain, lorsqu'il dérive d'un nom de rivière est l'indice de passage d'une route romaine... »

Aber-Grach, date d'identité connue « **1393** »

Pont de Pengrach, date d'identité connue « **1546** »

Pont-Créach, (colline) date d'identité connue « **1792** »

Moulin du Pont-Créach

Notre propos étant : "Pont- Grach, alias le Pont-du Diable" , nous ferons l'impasse sur les différents courriers de doléances concernant cet ouvrage, échangés entre 1820 et 1822 par les communes de Plouguerneau et de Lannilis à « Monsieur le sous préfet, arrondissement de Brest »

Et de rappeler simplement que les acteurs seront :

de Poulpiquet-Maire de Plouguerneau,

de Kerdrel-Maire de Lannilis,

Comte de Castellane- Préfet... etc, nous résumons ci dessous le contexte.

A propos du pont GRAC'H sur l'Aber-Wrac'h (1819)

L'objet de ce propos est le suivant.

Une des familles Rucard est propriétaire du moulin du Diouris situé en amont du pont du Diable.

Le litige étant qu'un sieur Uguen, du manoir du Bergot en Lannilis, s'est rendu propriétaire de ce pont à l'époque de la vente des Biens Nationaux, ce sieur a construit sans autorisation un moulin sur ce pont, et cela contrarie le rendement du moulin situé en amont. Ce sieur Uguen avait en effet entravé les orifices de cet ouvrage, ce qui eut pour conséquence d'envaser la rivière en son amont.

Venons-en au détail (21)

Année 1819 (extrait de la lettre)

« Depuis plusieurs années, il existe, un passage sur la rivière de l'Aber-Wrac'h. Ce passage que l'on nomme aujourd'hui Pont Grac'h, n'a jamais été fait avec le vœu du gouvernement, qui sans doute se serait opposé à son établissement, si dans le moment de son premier commencement, les administrateurs riverains lui en eussent donné connaissance... etc.

(a) - Comment faut-il interpréter ce : « **on nomme aujourd'hui Pont Grac'h** » ?- S'appelait-il autrement avant ? Si non, **Pont Créach**, nous en avons parlé ci dessus.

(b) - Cet ouvrage n'a pas été fait « **avec le vœu du gouvernement... etc** »

Autrement dit cet ouvrage 'avait été imposé, par ordre', sous 'l'ancien régime', à nous de trouver le 'quand et par qui?', sous cet ancien régime.

1769 pas de pont, en **1792** un pont, comme c'est curieux ! **Que s'est-il passé entre ces deux dates ?**

Et qu'appelle-t-on un pont ?

Le pont Créach ou Crach, ensuite Grach sera le nom donné à l'ouvrage, lorsque la fonctionnalité de ce dernier permettra de passer, de façon continue, à pied, en quittant un point A situé sur la commune de Plouguerneau, pour rejoindre un point B situé sur la commune de Lannilis.

Que ce (futur) pont prenne le nom de son environnement, ne nous étonne pas, nous l'avons souligné dans notre document.

Le 'pont- Créach ou Crach', prendra le nom de 'pont- Grach' lorsque les autochtones habitués à passer par le pont du Diouris emprunteront ce nouveau passage ; il est de coutume que le peuple garde toujours en mémoire la référence de ses repères et n'hésite pas à redonner, à un nouvel objet le même nom que l'ancien. De nos jours, qui ne franchit pas le pont de Plougastel, en passant sur le pont de l'Iroise, et pas plus loin de nous, à Landéda, qui ne nous parle pas de la « tour noire », (ancien amer), qui depuis quelques décennies est de couleur blanche !

Si aucune carte ni aucun document antérieur à 1769, ne fait référence à ce pont, c'est que tout simplement parce que cet ouvrage en tant que pont n'existait pas.

Les polémiques

Il nous semble opportun, afin de mettre du piment et un peu de chaleur dans nos propos, de porter à votre connaissance l'épique controverse concernant ce pont du Diable.

Elle prendra naissance avec le chanoine J.M. Abgrall, et de son "intime conviction" dans les années 1890, et trouvera son apogée en 1922....

Le diable, le goupillon et le sabre.

La Fontaine n'eût pas été indifférent à ce fabliau mettant en scène deux sociétaires de la Société Archéologique du Finistère, dont l'un assurait un mandat de président (le chanoine J.M. Abgrall) l'autre la vice-présidence (le Commandant A. Devoir), et un ouvrage mythique, le "Pont du Diable".

Quand l'un affirme (Abbé ABGRALL) :

« Sur la rivière de L'Aber-Wrac'h, à 2 kilomètres en aval du moulin du Diouris, existe un pont ou plutôt un gué romain ou gaulois, formé de **très gros quartiers de roches** et de dalles de **dimensions cyclopéennes**, Ce gué, appelé Pont-Crac'h, a **un caractère bien ancien**, et je n'ai vu nulle part dans le pays de travail analogue. **Je suis porté à croire** qu'une voie romaine y aboutissait. **C'est par là** qu'a passé Saint Pol-Aurélien lorsqu'il se rendit de Lampaul- Ploudalmézeau à Plouguerneau ou au Grouannec, Plebs- Lapidéa » (22)

Dans sa certitude notre brave chanoine, tout emprunt de modestie, ré-enfonce le clou de son affirmation pour ne pas dire de sa passion et bis repetitit :

« Cet ouvrage n'est certainement pas de construction mérovingienne ni carolingienne ; il n'est pas non plus romain ; il est donc antérieur à l'occupation, et la voie romaine qui y passe n'a fait qu'emprunter le parcours d'une route gauloise existant précédemment »
 « Actuellement, les arches sont au nombre de quatre, M. Collet, conducteur des ponts et chaussées, estime qu'il y en avait primitivement **sept ou huit ; les unes ont été obstruées par les alluvions, les autres comblées par les riverains** »

Incontestablement, l'abbé Abgrall n'a jamais, archéologiquement parlant, visité ce site dans le détail. Pas de notion de pertuis, ni de pierres façonnées ; de nos jours nous dirions une "visite à la japonaise".

La réplique de l'autre ne se fera pas attendre :

A. DEVOIR,

Son étude « Un épisode de la submersion des rivages Bretons : le Pont Crac'h et les vestiges préhistoriques aux abords du bas Aberwrach », fera référence. Elle sera publiée dans le bulletin géologique et minéralogique de Bretagne. Tome IV, 1923. (24)

Résumé :

« C'est à l'heure actuelle une sorte de chaussée de 62 mètres sur 4, formant une sorte de barrage avec 4 sorties d'eau : les cotes extrêmes sont approximativement 1m70 au dessus du niveau de la mer et 1m10 au dessous du niveau moyen... Aucune apparence préhistorique ou romaine, rien qui trahisse une date ou une époque, ... **le barrage n'est pas très ancien** »

Conclusion de son étude :

« Le pont Crac'h est une construction complète, menée à son achèvement et faite pour avoir par rapport aux pointements-supports (nota : les roches supports dans le lit de la rivière) la hauteur que nous lui voyons aujourd'hui ; nous avons la preuve dans l'existence du tablier, formé de blocs plats, mais de dimensions très supérieures à celles des autres matériaux employés, et n'occupant pas toute la largeur de l'amoncellement sous-jacent de gros moellons :

Que le premier projet des constructeurs ait été ou non de donner à l'ensemble un plus fort relief, la maçonnerie grossière a été arrêtée à sa hauteur actuelle pour la mise en place des blocs du tablier, dont l'élévation finale au-dessus des pointements-supports dénote une intention manifeste.

Quelque chose a donc changé depuis que ladite intention reçut pour la première fois satisfaction, et cette chose ne peut être que la hauteur des pleines mers par rapport aux assises résistantes jadis prises comme bases de la construction : il en résulte une diminution de l'utilisation du Pont Crac'h, sans nul doute imprévue lors de l'exécution des travaux.

Il ne reste donc que l'attribution médiévale, avec probabilité d'une date de construction assez reculée dans cette période et remontant peut-être aux Xème ou XIème siècles; c'est alors que le Pont Crac'h aurait eu sa pleine utilité, permettant le franchissement de la vallée à toute heure de toute

marée. La considération des vives eaux moyennes, au lieu des maxima, donne respectivement, pour dates d'atteinte de celui-ci, le début du XIIème siècle et le début du XIVème.

Un document de la préhistoire et l'étude de phénomènes naturels m'ont suffi pour situer, dans le temps, une œuvre des âges historiques, passée elle-même au rang des témoins des variations séculaires de nos rivages.

Je dois reconnaître, en terminant, que ce mémoire fait appel à de très nombreuses hypothèses, en matière aussi neuve (son étude faisant appel au raisonnement et aux mathématiques) les méthodes des sciences n'y répugnent pas, **quitte à les écarter dès que d'autres, plus vraisemblables, se présentent ; elles n'excluent que l'affirmation sans preuves** ».

Le Commandant Devoir vient de marquer un point et prend la maîtrise du débat sur son rival qui semble déstabilisé car la réplique de ce dernier appartient plus au joueur de "poker" qui abat sa dernière carte :

«... (J)'estime, cependant qu'il est au moins millénaire, les énormes travaux qu'il a exigés n'ayant été possible que dans un état social très éloigné du nôtre »

Nous voilà arrivé à l'An-Mil, adieu gaulois, romains, mérovingiens, carolingiens, bonjour les capétiens.

Inutile de préciser que ces deux sociétaires n'iront pas passer leurs vacances ensemble.

Voilà décrit ce que nous avons trouvé d'intéressant, qui méritait nous pensons, d'être porté à votre connaissance sur l'épique controverse concernant « l'antiquité » de cette construction.

Seriez-vous étonnés que l'affirmation du chanoine J.M. Abgrall (« *C'est par là qu'a passé Saint Pol-Aurélien lorsqu'il se rendit de Lampaul-Ploudalmézeau à Plouguerneau ou au Grouannec, Plebs Lapidéa* »,) sera de nos jours réservée à la « Légende dorée ».

Que, "dixit le commandant A. Devoir": « *Cette maçonnerie paraît ne pas contenir d'appareil soigné* », cette constatation sera également réfutée de nos jours.



Pont-Créach, document très rare (début année 1900)

« un pont ou plutôt un gué romain ou gaulois » ?

« C'est par là qu'est passé Saint Pol- Aurélien » ?



« Le pont du Diable » vers 1930 - Collection Musée du Léon-Lesneven



1952-Pont-Crac'h sur l'Aber-Wrac'h



Collection 'cartophile du Finistère' Pont-Crac'h ou Pont du Diable



1958 Le Pont du Diable (Photographie de l'auteur)

Il ne fait aucun doute que cette construction, en habit d'arlequin, sera tronçonnée en un patchwork architectural correspondant d'une part à des époques et événements éloignés, et d'autre part faisant appel à un savoir-faire et besoins plus contemporains. Il ne fait aucun doute également que nos deux sociétaires ne se sont appuyés sur aucun document, tant cartographique qu'administratif afin d'étayer leurs affirmations, mais ne sommes-nous pas dans cette époque du « **magister dixit** »...., le maître ne pouvait pas se tromper.

A charge, en fonction des sources que vous connaissez maintenant, d'en connaître son histoire, et si vous le permettez nous vous invitons à la découverte de cet ouvrage, « construction remarquable par la mise en œuvre des matériaux », « monument d'art du Finistère », « mérite protection » pour certains, et « amas de pierres » pour d'autres.

Question :

Ceci dit, nous n'avons pas répondu à cette interrogation : **de quand date ce pont?**

«Le pont Créach ou Crach, ensuite Grach (et de nos jours Krac'h, mutilation linguistique qui ne veut strictement rien dire) sera le nom donné à l'ouvrage, lorsque la fonctionnalité de ce dernier permettra de passer, de façon continue, à pied, en quittant un point A situé sur la commune de Plouguerneau, pour rejoindre un point B situé sur la commune de Lannilis »

Éléments de réponses

PONT - CRÉACH

Descriptif de l'ouvrage. (Planche- 1)

« Le pont Crac'h n'est pas à proprement parler un pont, mais plutôt une sorte de chaussée massive, dans laquelle ont été ménagés quatre orifices (A-B-C-D) de sections médiocres pour l'écoulement des eaux, soit de l'amont vers l'aval, soit en sens inverse, suivant les mouvements de marée.

La masse de cette robuste chaussée est constituée par des blocs de dimensions modérées, amoncelés à plat les uns sur les autres sans interposition d'aucun mortier ni ciment » (25)

Les voûtes plates des orifices « A-B-C » (côté Plouguerneau), excepté «D» (côté Lannilis) et le tablier, large de 2,5 mètres en moyenne, sont formées de pierres de plus forte masse.

Le tablier orienté Nord-Sud, ne recouvre que partiellement la chaussée, qui la déborde latéralement de près d'un mètre, son développement atteint 70 mètres, amorces comprises, hauteur moyenne de l'ouvrage 2,5 mètres. La profondeur moyenne (au sol) des orifices est de 4,5 mètres.

De cet ouvrage au moulin du Stang-Kéradraon, situé à 1500 mètres plus en amont, la masse d'eau représente 187 500 mètres cubes.

Constitution géologique de l'environnement.

Le 28 avril 2005, Monsieur Louis Chauris s'est rendu sur le site, et par échantillonnage a procédé à un examen pétrographique.

Résumé(succinct)de l'étude :

« Sans vouloir préjuger, en aucune manière, sur l'âge et la fonction de cette curieuse construction, totalement en dehors de nos compétences, nous nous sommes attaché essentiellement d'un examen pétrographique qui a été complété par l'étude rapide de quelques sites voisins ».

Partie Nord, côté Plouguerneau, l'ouvrage prend appui sur un vaste affleurement en place, formé par de la diorite micacée de Lannilis. Des extractions de cette roche sont visibles de place en place dans l'environnement proche de l'ouvrage.

La plate-forme comprenant les orifices A-B-C vient s'encaster dans un très gros rocher dans le lit même de la rivière, cette roche est de même famille que celle décrite ci-dessus.

« A l'évidence, le site d'implantation de l'ouvrage avait été choisi pour deux raisons complémentaires :

- d'une part, possibilité d'ancrage dans la roche en place sur la rive nord et présence pour renforcer le dit ancrage d'un très gros rocher dans le lit même de la rivière :

- d'autre part, surabondance de matériaux extrêmement résistants. On notera que la diorite mise en œuvre n'a guère été façonnée ».

Partie Sud, côté Lannilis, la chaussée prend assise sur un massif rocheux, cette pointe s'enfonce vers le lit de la rivière, elle sert de support sur environ 20 mètres aux superstructures de l'ouvrage. Excepté les éléments de linteaux et parements, que nous verrons ci après,

« la partie sud de l'ouvrage a encore fait appel à la diorite de Lannilis dont les blocs sont nombreux sur la rive méridionale : ici aussi il n'y a pas eu de problème d'approvisionnement ».

« De très nombreux blocs de diorite se sont écroulés par solifluxion (glissement en masse, sur un versant) au Quaternaire, jusqu'au lit de la rivière ».

« En un mot, Pont-Crac'h apparaît, pour l'essentiel, comme un ouvrage 'monolithique' c'est à dire n'ayant fait appel qu'à une seule roche, la diorite micacée de Lannilis, de provenance éminemment proximale. L'apport des granites, essentiellement le granite de Kernilis de provenance plus distale est demeuré très restreint ; eux seuls ont été véritablement façonnés ».

Description des superstructures.

L'ouvrage se compose de deux parties bien distinctes, ces deux parties ou tronçons ne sont pas l'œuvre de la même main, les architectures en sont différentes, elles datent de périodes différentes.

La notion de pont est à proscrire, de même que toute idée de barrage.

La première construction que nous appellerons **PLATE-FORME**, (coordonnée nord), d'une longueur approximative de 50 mètres, contient les orifices (**A-B-C**).

La seconde construction que nous appellerons **JETÉE**, (coordonnée sud), d'une longueur approximative de 20 mètres, contient les fondations d'un pertuis et l'orifice (**D**).

Description de la plate-forme.

Cette PLATE-FORME n'est pas l'ébauche de toute construction type pont-canal. La signature de sa fonction nous est donnée par la construction dès son origine, des trois orifices. Cette signature nous conduit à concevoir que cette plate-forme était destinée à recevoir les appendices d'un **MOULIN à MARÉE**.

A une époque indéterminée, la réalisation complète de cet ouvrage, dans sa conception de moulin à marée, est resté inachevée. Pour mener à bien cette entreprise, il aurait fallu construire une maçonnerie perpendiculaire à la plate-forme en amont de celle-ci.

Une surface utile de retenue d'eau de 2500m², pour un volume de 6000m³, alimentée par l'écoulement naturel de l'Aber-Wrac'h, et de la marée dans son reflux, nous font dire qu'un bief de 50 mètres d'ouvrage restait à construire.

Nous n'allons pas ici démontrer, par un calcul de physique, quelle est la masse volumique d'eau nécessaire, ni sa vitesse c'est-à-dire son énergie cinétique, afin d'actionner une roue type *galegen* (roue verticale, axe horizontal, à aubes radiales), avec un rendement médiocre de 0.10, ni calculer la puissance disponible en kW sur l'arbre du mécanisme. Ou autre système, dit à *cuillère*, avec roue horizontale et axe vertical.

ORIFICES (-A-B-C-) (Planches 2-3-4-5-6.)

A- cet orifice, d'ouverture, H=1m l = 1,6m, est totalement obstrué par une maçonnerie construite d'une façon non aléatoire, au 2/3 de sa profondeur. Sa fonction en qualité d'arche de pont est quasiment nulle, à une époque reculée de l'histoire, la hauteur d'eau n'arrivait pas jusque là. Son axe central est distant de 3 mètres avec le début de la chaussée. Son utilité dans le cadre d'un moulin : vanne de délestage.

B- cet orifice central, H=1,3m l = 1,5m, est constitué, à son ouverture d'un parement de pierres façonnées. Les arêtes et autres encoches martelées que nous voyons sur les moellons, ne sont pas des vestiges de traces laissées par ces fameux coins de bois (Pour M. Salaun, carrier et marbrier, l'existence des coins de bois représente «une histoire qui ne tient pas debout» Ref : Les carrières de l'Aber-Ildut). Les parois internes sont habillées de moellons à gros grains grossièrement taillés. Son substratum est accentué par un dépôt de pointes de calcaire laissé par concrétion en couches de plusieurs générations de berniques et autres lichens.

Un parement de même structure a été rajouté, sur toute la surface nord de la paroi de l'orifice, ce qui a pour effet de diminuer d'un tiers le volume de l'écoulement des eaux, et de modifier sa trajectoire. Sur la paroi opposée, en son centre, les filets d'eau ont désolidarisé les moellons entre eux, une cavité correspondant à la valeur de six moellons arrachés est présente, là nous sommes dans un inexorable processus de destruction de cet orifice.

C- cet orifice est situé à environ deux mètres au nord du pointement rocheux barrant partiellement le lit de la rivière.

D'ouverture H=1,6m l = 1,9m, c'est cet orifice qui, construit de cette façon dès sa conception, aurait dû être la pièce maîtresse hydraulique du moulin.

La description des parements et structures est identique à celle faite concernant l'orifice **B**.

Sa destruction, elle aussi inexorable, sera due uniquement aux forces exercées par les filets d'eau des courants de la rivière.

Dégradation inexorable de l'édifice. (Planche-7).

Dès l'origine du développement de l'œuvre, les concepteurs avaient prévu de construire une plate-forme allant jusqu'à la roche située au centre de la rivière. Leur méthode de calcul, fût-elle empirique, avait intégré le fait qu'il ne fallait pas obstruer l'autre partie vive de la rivière, passage physique du

tracé du lit de l'Aber-Wrac'h. Les modifications apportées au concept originel nous conduisent aux résultats que nous constatons.

QUI SONT CES BÂTISSEURS ?

Les périodes pré-gallo-romaines et romaines n'étant pas retenues, seule une communauté structurée et hiérarchisée pouvait prétendre et répondre aux exigences techniques et humaines afin de mener à bien une conception lithique de cette importance.

Une telle organisation ne pouvait se concevoir qu'avec les compétences soit d'une communauté monastique, soit d'une puissance seigneuriale.

L'implantation monastique à potentiel élevé, proche de notre objet, fut celle des Frères Mineurs qui s'installèrent sur l'Île-Vierge en 1448. Ils y restèrent 60 ans avant de s'implanter au couvent de 'l'Aber-Vrach ' en 1507. La qualité de ces moines, négociateurs redoutables, faisant partie de l'ordre des mendiants, nous laissent penser qu'ils auraient été tout à fait capables de manager une telle opération.

Ces moines de l'Observance Franciscaine, pérégrins ermites dans les îles, sont du même ordre monastique que les moines pénitents de l'Île-Verte, ces derniers en 1515 érigèrent le moulin à marée de Birlot sur l'île de Bréhat, en bordure du chenal de Kerpont.

La seconde hypothèse, nous amène à la vicomté de Coatquénan, au XVème siècle ; la vicomté de Coatquénan comprenait les manoirs de Measfallet, de Castel-Bihan, de Ports-an-Lez, etc, sa juridiction s'étendait sur les paroisses de Plouguerneau, Tréménec'h, Kernouès, Sibiril, etc.

Toujours est-il que cet ouvrage, de concept monastique ou seigneurial, ne sera pas mené à son terme. Nous vous signalons, qu'un bon nombre de constructions médiévales appelées ruines de nos jours n'ont pas dépassés le stade de fœtus architectural ou d'embryon monumental.

Autre curiosité. (Planches-8-9-10)

Nous ne pouvons passer sous silence l'existence de vestiges d'un moulin à bief, situé à 1500 mètres en amont de notre ouvrage. Ce moulin s'appelait « Milin ar Stang » La moitié de l'ouvrage de pierres maçonnées se trouve enfouie dans une mixture, vase et végétaux, l'autre partie porte à la réflexion.

La masse de l'assise de ce moulin est constituée par des blocs de dimensions modérées, amoncelés à plat les uns sur les autres sans interposition d'aucun mortier ni ciment.

La voûte plate de l'orifice (l = 1,2m) est formée de grosses pierres, l'orifice est constitué, à son ouverture d'un parement de pierres façonnées.

Les parois internes sont habillées de moellons grossièrement taillés. Son substratum est accentué par un dépôt de vase et de boue.

Une similitude de construction est certaine entre cet ouvrage et notre plate-forme. Des linteaux façonnés reposent sur le sol à la sortie du bief, nous rencontrons sur la plate-forme décrite ci dessus, un linteau de même caractéristiques, longueur = 2,5 m, largeur = 0,42 m, épaisseur = 0,37 m.

Description de la jetée. (Planches-11-12)

Nous avons vu que la partie sud de la chaussée (côté Lannilis) prend assise sur un massif rocheux dont la pointe s'enfonce vers le lit de la rivière et sert de support sur environ 20 mètres aux superstructures de l'ouvrage.

Un agglomérat de pierres de différentes tailles, servira à porter la jetée dans les mêmes proportions, hauteur, largeur que la plate-forme décrite ci dessus.

Des parements **de pierres taillées** constituent partiellement, en bout de la jetée sur une longueur de 4,3 mètres, la maçonnerie de son flanc aval. L'extrémité de la jetée, dont on ne peut voir qu'une partie du soubassement, sera **arrêtée par des parements identiques**, son tablier sera de même structure que celui de la plate-forme.

Il ne serait pas surprenant qu'un pertuis eût été laissé ouvert en cet endroit, un écart d'environ 5 mètres sépare le bout de jetée et la roche centrale de la rivière.

De cette extrémité, à l'orifice que nous appelons, **D**, nous arrivons sur un chaos de moellons, de pierres taillées, toutes sens dessus-dessous ; cette confusion est le produit des agressions marémotrices.

Ce chaos s'éparpille sur une longueur de 4 mètres. Ensuite, nous arrivons à l'orifice **D**.

Description de l'orifice D. (Planches- 13-14)

Au point de vue architecture, il n'a rien en commun avec les orifices décrits ci-dessus.

Ses dimensions sont : Profondeur = 5m, Hauteur = 1,5 m, Largeur = 1 m.

Des linteaux disjointés au nombre de dix, tous de même facture, constituent la voûte. A la sortie de l'orifice, nous avons constaté une encoche, L = 30cm, l = 10cm, h = 6cm, de façon parfaitement linéaire, sur un parement de support du dernier linteau.

Son habillage intérieur, droit et rectiligne sur son flanc méridional est constitué d'une maçonnerie en pavements parfaitement taillés dans des blocs de granite, aux lignes régulières. Son flanc opposé est constitué de moellons grossiers, prend-il appui sur le rocher central nous ne pouvons le dire, cette partie étant obstruée par un chaos de pierres mêlées.

Un flot violent et rapide coule en flux permanent à l'intérieur de cet orifice, qui emprunte en faible partie le lit de la rivière.

M Louis Chauris a analysé les linteaux de l'orifice (D) ainsi que les parements des flancs décrits ci-dessus, son verdict :

«Les éléments des " linteaux " au nombre de dix, sont façonnés en belles pierres dans le granite à gros grain de Kernilis...Les beaux parements verticaux en pierre de taille sont également façonnés dans le même granite»

Nota : ces pierres ont-elles été taillées sur le site granitique de Kernilis, en fonction de l'ouvrage, ou sont-elles des pierres de récupération, sur ce sujet, Louis Chauris ne se prononce pas.

Cependant, peut-on penser qu'un Gaulois de base aurait commandé chez 'Kernilix' un bloc de granite (2m³ de granite, de densité 2.7 = masse 5.4 tonnes), pour ensuite, tailler sur le site dix linteaux sur leurs quatre côtés, dont deux qui ne servent à rien ?

Interrogation concernant les linteaux et les pierres de parements.

Ces linteaux et pierres de parements que nous n'allons pas décrire ici les uns les unes, sont tous de même type, de tailles identiques, et pour les pierres, géminées pour certaines, différentes mais conçues sur le même modèle pour d'autres.

Une particularité commune à ces pierres, c'est qu'elles sont toutes travaillées sur quatre côtés. Plusieurs d'entre elles présentent une coupe biseautée, de l'ordre de 30 cm sur une des extrémités, d'utilité douteuse en cet endroit.

Une telle production de cette qualité ne peut provenir de ce site, elles n'ont pas non plus été réalisées sur commande en fonction de la construction de cet ouvrage.

Il paraît fort probable que ces ouvrages façonnés proviennent d'un monument abandonné de taille respectable. Proche de ce site, sur la commune de Kernilis, l'ancienne forteresse de Kermavan, édifice qui tomba en ruine au XVIII^{ème} siècle, semble tout à fait approprié pour fournir les éléments de constructions. En 1774, des matériaux de cet édifice serviront à la réédification de l'église de Lannilis.

La très forte probabilité concernant la provenance des matériaux étant levée, en ce qui nous concerne, nous pouvons nous poser la question suivante :

QUI SONT CES BÂTISSEURS ?

Pourquoi avoir construit cette jetée ?

Un pertuis naturel existait entre la roche centrale de la rivière et la rive méridionale. De fait, il n'y a pas de logique architecturale, ni de stratégie hydraulique dans l'établissement de cette jetée qui puisse

justifier la réalisation en son extrémité d'un pertuis artificiel. Ce luxe de construction correspond à un autre besoin. Qui dit activité marine dit fret, et qui dit fret dit infrastructure d'accueil. Cette jetée, ou sa primitive, présentait tous les attributs d'une cale d'accostage, de débarquement et d'embarquement des marchandises et engrais, surtout pour le goémon, objet de première utilité pour la fertilisation des campagnes.

D'autres activités plus lucratives devaient probablement s'y dérouler et nous pensons au commerce du vin en barriques, afin "d'avitailler" les manoirs avoisinants, du Bergot, Kéradanet, Rascol, Kerosven, Kerbabu sans tous les citer. D'énormes profits s'en dégagent pour le négociant.

La digue d'accostage de "Milin ar Stang" en amont de cet ouvrage, au pied du manoir de Kerandraon nous offre un bel exemple de construction de ce type (planche 8), autre exemple, sur l'Aber-Benoît au sud de Pors ar Bagou, la cale domestique en Penzès à Tariéc

Ce concept de pertuis permettra aux embarcations de remonter le cours de l'Aber-Wrac'h.

La mise hors service de ce pertuis pose problème, pourquoi avoir abandonné ce passage ?

Sa destruction accidentelle peut également être considérée, erreur de construction due à une mauvaise maîtrise des paramètres mécaniques et hydrauliques. Une certitude, le 09 février 1762 une barque armée par 16 matelots passera par ce pertuis, sa mise hors service sera donc postérieure à cette date. Sa remise en état ne semble pas avoir été envisagée dans cette fenêtre de l'histoire, en 1792 la description du "Pont-Créach" est sans équivoque « *construit de pierres détaillées, cailloux et couvert de pierres plates de différentes qualités* ».

L'empilage de pierres façonnées en bout de jetée, dans l'axe même du lit de la rivière, "sans mortier ni ciment" présente le talon d'Achille de cette construction. L'arrachage par les filets d'eau d'un des éléments d'assise provoquant "l'effet domino" est une des causes possibles concernant l'effondrement partiel de cet ouvrage. (Planche 7)

Avec cette ouverture, cet ouvrage était-il un pont ?

Deux linteaux de pierres façonnés à granite à grain fin, (L=3.70m, l= 0.50m, h=0.24) pour l'un, et (L=3.60m, l= 0.50m, h=0.4) concernant l'autre seront extraits de ce pertuis.

Nota : Ces linteaux seront retrouvés au fond du pertuis parallèlement à l'axe de la jetée, ils représentent une masse morte de 3 tonnes, eux-mêmes recouverts d'une masse morte d'environ 6 tonnes.

D'autre part, coïncidence ou non, la largeur totale en bout de jetée est de 7.5 m, or, ces deux linteaux mis bout à bout, (3.7 m + 3.6 m = 7.3m). La résistance de cet ouvrage, réside dans la masse des matériaux utilisés, surtout dans cet axe du lit des courants de la rivière.

Il est étonnant de retrouver au fond de ce pertuis une telle quantité de tronçons de linteaux brisés en deux voire trois et quatre parties. Un flambage de poutres en une partie se conçoit, mais pas en trois points de brisures à la fois, à moins que certaines aient été volontairement "tronçonnées" selon les besoins de construction. A intervalles rapprochés sur ces lithiques nous pouvons observer les traces laissées par la barre à mine des tailleurs de pierres.

L'Ecomusée des Goémoniers de Plouguerneau propose des sorties initiatives sur ce sujet, nous rendons hommage à J. Lhostis et J.M. Jézéquel, tailleurs de pierres de nous avoir fait écouter ce bruit si caractéristique du "chant de la pierre" lors de sa fissure.

Ces linteaux traversiers seront les poutres maîtresses portant le tablier du pont de ce pertuis, nous disent les experts, dont acte.

Ces traversiers ont-ils été confectionnés en fonction de cet édifice ? Par contre leur structure d'accueil en pierres façonnées face à la jetée (distante de 2.80 m) sera construite en fonction des paramètres

présentés par ces linteaux. Il est donc fort probable que ces poutres soient des matériaux de réemploi de même standard.

Comment ont-ils pu procéder ?

Propositions.

Besoins logistiques.

Le château médiéval de Carman en Kernilis, délabré en ce début du XVIIIème siècle, offrait un fabuleux gisement de pierres de tailles, de nos jours il n'en reste rien.

Ces travaux n'ont pu s'effectuer qu'avec un très faible débit d'eau de la rivière, et coefficient de marée de morte eau.

Les vannes des moulins en amont de la rivière (Diouris – Baniguel par exemple), permettaient de réguler le débit de la rivière.

Action technique.

1^{er} - L'élément déterminant dans cette construction est fonction de la longueur des linteaux.

2^{ème} - Cette longueur impose une structure d'accueil dans le pertuis, à 2.80m de l'extrémité de la jetée, mais la "ficelle" est trop courte pour atteindre le rocher central.

3^{ème} - Sans faire appel à des moyens "lourds" de chantier, installation de batardeaux (c'est un grand mot) et déviation du lit de la rivière à partir du rocher central vers la jetée primitive et construction de l'orifice D, pour partie en pierres façonnées.

4^{ème} – Ensuite suivant le même procédé, déviation du lit de la rivière vers cet orifice D.

- La station de travail ainsi "asséchée" deviendra opérationnelle.

5^{ème} - Réfection de la jetée primitive avec des parements taillés dans " le granite à gros grain de Kernilis".

6^{ème} - Montage de la structure d'accueil et installation des linteaux.

7^{ème} - Cet orifice D servira en fait "d'outillage de fabrication" dans la réalisation de ce pont, et par construction, permettra la jonction avec la plate-forme. Sans cela, quelle est la valeur ajoutée de cet orifice D, dans la structure de cet ouvrage ?

Bien entendu, en l'absence de données archivistiques nous ne pouvons rester que dans le domaine des hypothèses. Nous vous invitons à relire la citation de Bacon dans notre Avant-Propos.

Toujours est-il qu'avec ce "pontage" ce pertuis perdra sa fonction marine, et cet ouvrage prendra le nom de Pont-Créac'h.

Si nous connaissons la hauteur de ce pont en 1792 « *six pieds d'élévation dans sa plus grande hauteur* », nous ne connaissons pas son point le plus bas.

Les mesures que nous avons effectuées à pleine mer par un coefficient de marée de 104, nous rapportent une hauteur d'eau de 1.70m au-dessus de la hauteur moyennée de cet ouvrage. Sans ce pertuis « les plus forts bateaux » ne pouvaient franchir ce barrage.

Disponibilité du pont :

Cet ouvrage étant submersible il pouvait très bien fonctionner en mode "dégradé". Avec un coefficient de marée de 62, entre le moment du reflux (vidange), et que l'eau tangente le niveau supérieur de l'orifice "D" (le point le plus bas du pont, planche 14), ajoutez le temps de l'étale de basse mer, et la durée du flux (remplissage) à ce même point de référence, l'intervalle de temps (utilisation praticable du passage) est proche des six heures. Nous laissons à votre curiosité la réflexion sur la disponibilité de cet ouvrage durant une journée lunaire.

A ce propos, le Commandant Devoir relève l'observation suivante (25) :

« A l'extrémité sud de l'ouvrage, un bloc à formes arrondies et ne tenant pas au sous-sol montre une excavation parallélépipédique qui a pu recevoir le pied d'un repère lithique des hauteurs d'eau, dans le cas de submersion du tablier... » .

Que s'est-il passé avant et après 1769 ?

Avant 1769 :

Droit de passage :

Les sources consultées, principalement dans les aveux ne feront jamais mention d'un droit de passage, de pontage ou autre concernant ce pont. Dans ces divers aveux, nous noterons des droits de passages, au "truc" à Tréglonou, au "treiz" à Paluden en Lannilis, au Vil en Landéda, à St Pabu etc. Ces droits étaient un privilège seigneurial de rapport. La notion d'exception sociale ne faisait pas partie des mœurs de l'époque. La libre circulation n'était pas écrite dans la constitution du clergé et de la noblesse. Au tiers état, servitudes et corvées, soumission et abnégation, voilà les règles dictées dans le code seigneurial tant du côté de Plouguerneau chez les "Coetquénan" que du côté de Lannilis chez les "Kerouartz" et "Kéraldanet", et quelle clémence fallait-il attendre des Du Chastel et de Carman, leurs suzerains de prééminences.

Rappel.

Les doléances du peuple rédigées pour les Etats généraux de 1789 seront consignées dans un cahier. La sénéchaussée de Lesneven comprenait environ 60 paroisses et 30 trêves principalement situées dans l'évêché de Léon. La main de l'histoire nous sera défavorable, deux cahiers ne seront pas conservés (ou retrouvés), celui de Plouguerneau....et celui de Lannilis ! Cependant les doléances des communes limitrophes de Guissény, Kernilis, Plouvien et autres, sont assez éloquents et permettent de se faire une appréciation de celles rédigées par nos communes. (26)

« De réformer les abus qui tournent à l'oppression du peuple et des cultivateurs », « servitude – esclavage - abus- odieux- cruel - barbarie féodale – oppression... », « ruine – nuisible – funeste – pernicieux..... », « injuste – injustice – exactions – procès.... », sans commentaire. Et le boulet de la révolte passa si près, que la couronne tomba.

Un pont sans propriétaire, sans servitude, sans corvée d'entretien assignée aux paroisses et consigné par acte écrit, cela n'existe pas dans « La coutume et la jurisprudence coutumière de Bretagne de 1776 ».

L'examen des sources cartographiques, de 1630 à 1769, nous présente un paysage vierge de tout ouvrage (pont fonctionnel) sur le domaine maritime du cours de l'Aber-Wrach.

Après 1769 :

Nous avons vu ci-dessus les travaux de cartographie effectués par Jean-Baptiste Ogée, architecte et ingénieur des travaux de voiries, au service du duc d'Aiguillon.

Que :

- dans l'œuvre d'Ogée le Pont Grac'h ne sera jamais, ni cité, ni légendé.

Que :

- sous la signature de Cassini, deux ponts sont référencés.

Quel est le fait marquant de l'histoire de Bretagne, séparant ces deux géographes, si ce n'est **d'Aiguillon ?**

L'œuvre majeure du duc d'Aiguillon sera la réorganisation de la défense des côtes de Bretagne.

Lannilis lieu de rassemblement des milices gardes-côtes en cas d'alarme, dépendait du commandement de la XIIème compagnie siégeant à Lesneven. La consigne était simple, en cas d'alerte regagner **le plus rapidement** possible les corps de garde sur la côte nord.

Pour ce faire, le duc d'Aiguillon instaurera sous un fallacieux prétexte de "bien public",

« *le corvoyage* », ayant pour objet d'améliorer le réseau routier, mais en réalité cela répondait à des préoccupations militaires, "faciliter les déplacements" et concentrations des troupes. « *Les travaux, y compris la construction des ouvrages d'art furent exécutés à titre gratuit par des corvées de paroisses,Chaque chantier était délimité par un écriteau portant le nom de la paroisse chargée d'y travailler* ».

Ce bloc à formes arrondies et ne tenant pas au sous-sol qui a pu recevoir le pied d'un repère lithique, nous dit le Cdt Devoir, n'a-t-il pas servi de support à une borne de corvée ? Mais ceci est une autre histoire.

Sur la côte nord de la paroisse de Tréméneq'h en Plouguerneau sont installés : un corps de garde à St Michel, une batterie de canons sur la presque île de Penn-Enez, un corps de garde à Kérisoc. (Carte de Vauban, carte de Cassini)

Nos milices gardes-côtes, cantonnées à Lannilis, par où, pouvaient-elles bien passer, afin de rejoindre leur poste de combat **le plus rapidement possible**, si ce n'est de passer par :

« *Ce passage que l'on nomme aujourd'hui Pont Grac'h, n'a jamais été fait avec le vœu du gouvernement, qui sans doute se serait opposé à son établissement, si dans le moment de son premier commencement, les administrateurs riverains lui en eussent donné connaissance* ».

On peut s'interroger

Pour les érudits des XVIIIème (Cambry, 1794) et XIXème (Brousmiche, 1829-1831 ; Fréminville, 1832) sans oublier Pol Potier de Courcy, tous familiers et connaisseurs de notre terroir, tous spécialistes en antiquités, dont l'un sera membre fondateur de la Société Archéologique du Finistère....de cette antiquité ils n'en parleront pas. Pouvaient-ils l'ignorer ? on peut s'interroger.

Situation de gué

Par définition un gué est un passage naturel, « endroit d'un cours d'eau où l'on peut passer sans perdre pied », qui par "confort" peut être aménagé.

Il est fort probable qu'en cet endroit, l'un des points les plus étroits du cours de l'Aber-Wrac'h, un gué, peut-être empierré de façon rustique, permettait son franchissement. D'autre part, des vestiges des âges antérieurs marquent la présence humaine sur ses deux versants. En exemples, sans dresser un catalogue archéologique, on peut observer des stèles de l'Âge du fer en Prat-Paol, des pierres phalliques au sud du Rascol.

Nota:

Alors que nous mettons sous presse cette brochure, les travaux de restauration et de sécurisation de cet ouvrage viennent de commencer. (Planches-17-18)

Épilogue:

Histoires de charrettes :

« *Des charrettes l'ont arpenté (le pont) jusqu'au milieu du siècle dernier* » nous rapporte la tradition orale. La photographie prise en ce début du XXème siècle nous donne un aperçu sur l'état de ce passage, des trous, des bosses, on ne peut pas dire que ce soit les Champs Elysées.

Sur la photographie prise vers 1930, à la même échelle que l'homme présent sur le pont, il eût été enrichissant de voir l'homme, le cheval et la charrette .

Toutefois nous disons bravo à ces "Ben-Hur" des temps modernes, mais était-ce vraiment un passage coutumier adapté aux charrois ?

En 1922, lors de son étude le Commandant Devoir note:

« Permettant (le passage) pendant plus de dix heures sur douze et de jour le franchissement de la rivière Aberwrac'h par les piétons... ». (27)

« J'ai vu tout récemment des charrettes passer à basse mer et à 100 mètres, en amont du pont sans avoir de l'eau jusqu'aux moyeux ». (28)

(Pour la petite histoire, le Cdt Devoir était un excellent cavalier).

En 1957, dans « Mort d'un médecin », Georges Desse fera passer son héros, le docteur Morvan, *avec cheval et calèche sur ce pont*. Cette biographie pour bon nombre de Lannilisiens, confondant mythe et réalité, sera considérée comme "livre culte" concernant la vie de ce médecin atypique. (29)

Yves Le Gallo mettra en pièces ce roman « *La biographie romancée d'Augustin Morvan par Georges Desse est inutilisable, l'auteur insérant des épisodes de complète invention dans une chronologie incohérente* ». (30)

Nous ne pouvons quitter ces histoires de charrettes, sans franchir avec vous ce pont des légendes :

La charrette du valet de la mort

Quotidiennement tirée par une vieille haridelle décharnée, elle franchit chaque nuit ce gué dédié au Diable. Méfiance à qui entendra le grincement des essieux rouillés de cette charrette aux ridelles délabrées, conduite par ce personnage osseux drapé d'une capeline noire, au visage vide d'yeux, tenant à la main un long bâton emmanché d'une faux. On l'appelle le valet de la mort, l'Ankou.

La charrette d'infamie

Quel est le mystère de ce "Pont Reversionis" ce "Pont du Retour" en breton le Pont-Distro de la Vita ? Ne serait-il pas ce passage du Diable de la légende arthurienne, qu'empruntera « Le chevalier de la charrette », cette charrette d'infamie conduite par Lancelot du Lac afin d'aller délivrer sa dame de cœur, la reine Guenièvre prisonnière de Méléagant...

Au siècle dernier afin de conjurer les superstitions, une croix sera dressée dans ce bloc lithique à l'entrée du pont.

Ne sommes nous pas dans le pays des légendes ?

Peut-être, un cheval un jour, avec son maître, mais qui conduisait le cheval, qui conduisait le maître... ?

De fait, ce pont ne mérite-il pas son nom de Pont du Diable.

Fin

Nota :

« Un tel bilan ne peut reposer que sur l'état des connaissances du moment, et certaines hypothèses avancées seront peut-être infirmées demain. C'est là le destin commun à tous travaux de ce type »

Annexe

Louis Chauris

Pont-Crac'h (Éclairage pétrographique)

Pont-Crac'h est un ouvrage submersible, aujourd'hui ruiniforme, édifié à une époque imprécisée, dans la partie amont de la ria de l'Aber-Wrac'h. À vrai dire, il s'agit plutôt d'une chaussée massive, présentant plusieurs orifices pour l'écoulement des eaux. À la demande de M. Bernard Le Bec, nous nous sommes rendu sur le site en vue d'en préciser la composition pétrographique, sans vouloir préjuger de l'âge et de la fonction de cette curieuse construction, en dehors de nos compétences. La description détaillée présentée par M. Le Bec ¹ n'est pas reprise ici.

1. Côté Plouguerneau, l'ouvrage prend appui sur un vaste affleurement en place, constitué par la diorite micacée de Lannilis ². Cette roche est bien exposée le long des rives de l'Aber-Wrac'h et de l'Aber-

Benoît. A l'affleurement, elle se présente sous forme de grosses boules, souvent oblongues, très saines, de teinte bleu-noir, au milieu d'une arène de décomposition brunâtre³. Minéralogiquement, elle est composée d'andésine (feldspath calco-sodique), de hornblende verte (amphibole), de biotite (mica noir), de quartz et de sphène. Fréquemment, la diorite est parcourue par des filonnets centimétriques feldspathiques, de teinte rougeâtre. Du fait des caprices de l'érosion, elle montre souvent de légères protubérances allongées (planche 15)

Au Quaternaire, d'innombrables blocs de diorite ont glissé, par solifluxion, jusque dans le lit de la rivière. Par suite, il n'y avait aucun problème d'approvisionnement pour édifier l'ouvrage qui, effectivement, a fait appel, dans une proportion écrasante, à cette roche proximale.

À l'évidence, le site d'implantation du pont avait été choisi pour deux raisons techniques : en sus de cette surabondance de matériaux très résistants, possibilité d'ancrage dans la roche en place sur la rive nord, et mise à profit, pour parfaire ledit ancrage, d'un très gros rocher situé dans le lit même de la rivière. Toutefois, la diorite utilisée n'a guère été façonnée. Pour la partie supérieure de l'ouvrage qui correspond au passage, il semble bien que les bâtisseurs se soient contentés d'employer des éléments offrant au moins une surface (ici, supérieure) relativement plane.

2. L'orifice ou passage situé à deux mètres au nord du rocher barrant partiellement le lit de la rivière a mis en œuvre une très grande pierre (~ 2, 30 m de long), formée par un granité gris, à grain fin qui, à l'inverse de la diorite, a été manifestement façonné. Dans l'état actuel des recherches, il n'est pas possible de préciser la provenance de cet élément qui ne semble pas proximale. Ce faciès granitique affleure toutefois en divers points de la commune de Plouguerneau.

3. Un peu plus au sud, les éléments horizontaux d'un autre orifice sont soigneusement façonnés en grands éléments dans le granite à gros grain de Kernilis, vaste massif qui s'étend largement à moins d'un kilomètre au sud-est du pont. Les beaux parements verticaux, en pierres de taille, sont également en même granite, légèrement porphyroïde (c'est-à-dire avec des feldspaths offrant des dimensions supérieures au fond de la roche). Il semblerait que ces divers éléments en granite de Kernilis aient été tardivement mis en place, peut-être en remploi d'un édifice antérieur⁵.

4. La partie sud de l'ouvrage a encore employé la diorite de Lannilis dont les blocs sont nombreux sur la rive méridionale : ici aussi, pas de souci d'approvisionnement.

Pont-Crac'h n'a pas fait appel (sauf peut-être en un ou deux points) aux micaschistes qui affleurent sur le versant méridional de l'Aber-Wrac'h. Cette roche, facilement altérable, n'aurait pu fournir des éléments résistants ; son débit en plaquettes n'était pas favorable à l'exécution d'un ouvrage en pierres sèches, soumis au balancement bijournalier de la marée.

En un mot, Pont-Crac'h reste, pour l'essentiel, un ouvrage où une seule roche – la diorite de Lannilis, de provenance toute proche et le plus souvent employée telle quelle – a été, dans une très forte proportion, recherchée. L'impact des granites (granite gris fin de Plouguerneau, et granite grossier de Kernilis) est resté limité ; eux seuls ont été réellement façonnés. Ces modalités tendent à suggérer des époques de construction différentes.

¹ B. LE BEC, Pont-Crac'h alias le pont du diable. Mairie de Lannilis, mai 2005, rapport de 20 p. + annexes et planches photographiques.

² Ch. BARROIS, Carte géologique au 1/80 000, feuille « Brest », 1902, 1^{ère} éd. – L. CHAURIS. Carte géologique au 1/80 000, feuille « Brest », partie nord, 1972, 3^e éd.

³ Un remarquable contact entre roche intacte et arène de décomposition est visible à proximité du hameau de Kerandraon, à l'est de Pont-Crac'h.

⁴ *Un superbe bloc présentant ces modalités est observable un peu en aval de Pont-Crac'h sur la rive méridionale de l'aber. Sa représentativité du sous-sol local et sa beauté inciteraient à l'extraire de son site actuel pour l'exposer au centre-ville de Lannilis, avec la mention « Diorite micacée de Lannilis »...*

⁵ La croix pattée (du haut Moyen Âge) dressée près de l'accès sud à Pont-Crac'h, a été façonnée dans le granite de Kernilis.

Bibliographie

- 1 : Âge de la Tène – Éponyme du second âge du fer (450 AV. JC – début de notre ère).
- 2 : B. Le Bec – Aber-Ach alias Aber – Wrac’h, des origines à la ‘‘Royale de Colbert’’, Sofag Le Faou- juin 2007.
3. A. de La Borderie – Histoire de Bretagne, tome IV page 128, édition Mayenne 1985.
4. R. Georgelin – Essais de géographie locale – polycopie, fond René Le Verge, et ‘‘Cahiers de Landéda’’.
5. Les ‘‘Cahiers de l’Iroise’’, avril-juin 1975, texte de Jakez ar Barz « La gwerz des naufragés de Landéda »
6. Bulletin de la Société Archéologique du Finistère – 1882, pages 225-246.
7. Y.P. Castel - Le Diouris, un moulin de 1549 – Courrier du Léon / Progrès de Cornouaille.
8. Les ‘‘Cahiers de l’Iroise’’, juin 2001 page 95, Bernard Tanguy étude sur Lannerchen en Plouguerneau.
9. P. Galliou – Carte Archéologique de la Gaule – Le Finistère – (- 800 AV. JC, + 800 AP. JC), édition 1989, page 117.
10. Isabelle Parc – ‘‘Les manoirs du pays des abers aux XVème- XVIème siècles’’ (communes de Guissény, Landéda, Lannilis, Plouguerneau, Saint-Frégant), page 93 - mémoire de maîtrise – UBO juin 1996.
11. A. Deshayes – ‘‘Dictionnaire des noms de lieux Bretons’’- page 27- édition Le Chasse Marée-Armen 1999.
12. A. Grenier / J. Déchelette – Archéologie Gallo – Romaine, deuxième partie l’archéologie du sol – les routes - les passages des rivières gués et ponts, , pages 185 à 198, pages 262 à 275 – éditions A. Picard, Paris 1931.
13. B. Tanguy, St Hervé vie et culte, page 77, édition Minihi Levenez, 1990.
14. P. Galliou, L’Armorique romaine, le réseau routier, page 32, édition Ar – Men, revue N° 32.
15. Isabelle Parc (voir 10), page 60.
16. Y.P. Castel (voir 7).
17. J.P. Pinot - « Chroniqueurs et historiens de la Bretagne du Moyen – Âge au milieu du XXème siècle », ‘‘ Le regard des géographes sur l’histoire de la Bretagne’’ pages 237 à 242. Presse Universitaire de Rennes – 2001.
18. J.P. Pinot, page 240.
19. J.P. Pinot, page 240.
20. P. Levot- Biographie Bretonne – tome II, pages 545, 546, édition Vannes – Caudéran, 1857.
21. J.Y. Le Goff – A propos du pont Grac’h sur l’Aber Wrac’h- Les ‘‘Cahiers de l’Iroise’’, janvier – mars 1991.
22. J.M Abgrall - Bulletin de la Société Archéologique du Finistère – 1890, page 72.
- Bulletin diocésain d’histoire et d’archéologie – 1902, page 198.
23. J.M Abgrall - Bulletin diocésain d’histoire et d’archéologie – 1904, page 324.
24. A. Devoir - « Un épisode de la submersion des rivages Bretons : le Pont Crac’h et les vestiges préhistoriques aux abords du bas Aberwrach », bulletin géologique et minéralogique de Bretagne. Tome IV, 1923. (C.R.B.C, cote C13666, fascicule 2, pages 150 à 176).
25. A. Devoir, page 152.
26. F. Roudaut – Les cahiers de doléances de la sénéchaussée de Lesneven – Cahiers de Bretagne Occidentale N° 11, 1990.
27. A. Devoir, page 152.
28. A. Devoir, page 166.
29. G. Desse – Mort d’un médecin – édition La table ronde, 1957.

30. Y. Le Gallo (Professeur émérite de Civilisation de la Bretagne, membre fondateur de l'UBO et du CRBC), - Augustin Morvan (1819-1897) – Études sur la Bretagne et les pays celtiques – pages 105 à 117, Kreiz 3, 1994.