

**Vieilles Demeures
Et Vieilles Gens**

Chatellenie de Lamballe

Par Daniel de la Motte Rouge

Le port de Dahouët

LA PECHE A LA MORUE ET LES ARMEMENTS AU XVIII^e SIECLE LES TRAVAUX DU DEBUT DU XIX^e SIECLE

Dahouët fut, avec Saint-Malo et Binic, un des premiers ports bretons qui envoya des bateaux pêcher à Terre-Neuve dès les débuts du XVI^e siècle. Un des actes les plus anciens relatif à cette pêche concerne en effet Dahouët : c'est une « lettre de rémission » accordée par le roi Louis XII à Guillaume Dobet, de la paroisse de Pléneuf, contremaître du navire *La Jacquette*, du havre de Dahouët, qui au mois de septembre 1510 avait, au cours d'une rixe, poussé à la mer le matelot Guillaume Garroche, alors que *La Jacquette* revenait à Dahouët, de Rouen, où elle était allée vendre de la morue qu'elle avait pêchée « es parties de la Terre-Neuve ». Dobet, craignant la justice, était resté « fugitif » trois ans, puis de retour à Pléneuf s'était arrangé avec la famille Garroche, moyennant un dédommagement pécuniaire. Il avait alors demandé, « en pauvre sujet du Roi », sa grâce à Louis XII, le père du peuple, qui la lui accorda (1).

Cette lettre de rémission est intéressante à plus d'un titre. Non seulement elle nous donne la composition de l'équipage : treize hommes armant un bâtiment de petit tonnage, mais elle nous décrit les mœurs de ces terre-neuvas du XVI^e siècle : retour à la fin de l'été, en septembre, par un port étranger à la province pour y vendre le produit de la pêche, et ces mouvements de colère de l'équipage qui pouvaient aller jusqu'à la mutinerie (2).

Les guerres de la fin du règne de Louis XIV furent fatales au port de Dahouët comme à celui de Binic.

En 1717, écrit un comité d'armateurs, il n'y a plus un bâtiment dans les ports de Binic, Pontrieux et Dahouët en état de faire la pêche à la morue. Ils ont tous été pris pendant la guerre par les corsaires ennemis. La dernière fut La Julie, prise en 1713, et ce ne fut qu'en 1722 que l'on fut en état de mettre de nouveaux vaisseaux en armement...

Si, après le traité d'Utrecht (dont une des clauses reconnaissait la souveraineté de l'Angleterre sur Terre-Neuve, mais laissait aux Français la possibilité d'établir des pêcheries sur les côtes du « Petit Nord » ainsi que de pêcher sur les bancs), le port de Binic put restaurer sa flotte, celui de Dahouët en fut incapable et cela pour deux raisons :

Les armateurs avaient dû s'orienter vers de nouvelles formules. Les navires de faible tonnage qu'on avait utilisés pendant les XVI^e et XVII^e siècles, furent remplacés par des navires plus lourds de 80 à 150 tonneaux, sortes de « brigantins à deux mâts et phare carré », qui, du fait de leur équipage plus nombreux, se trouvaient mieux armés contre d'éventuels corsaires, et du fait de leur tonnage plus fort, mieux adaptés à la pêche sur les bancs, dangereuse pour les petits navires. Or Dahouët ne pouvait alors, ni construire, ni servir de port d'armement à de telles unités.

En effet, la construction d'un bateau de 150 tonneaux coûtait environ 15 000 livres. Les armateurs s'étaient donc groupés en « sociétés » composées de quatre à dix personnes, ressemblant la plupart du temps à des affaires de famille, dont chaque membre possédait par contrat une part du navire. C'est ce qu'on appelait avoir « des billets de société ». Les personnes qui à Dahouët armaient encore à la fin du XVII^e siècle des gabares ou de petits terre-neuvas, comme les d'Argaray, les Chouesmel, les Gicquel (d'Erquy), les Pasturel (d'Erquy), les Guibert et les Thomas, prirent des parts des bateaux de Binic ou cessèrent leurs activités maritimes.

Il est probable pourtant que l'armement pour Terre-Neuve ne cessa pas complètement à Dahouët au cours du XVIII^e siècle. Nous voyons en effet, dans des documents relatifs à un procès engagé par la Ferme des Droits réunis contre un négociant de Saint-Brieuc, M. Le Mée, que celui-ci avait expédié vingt-trois muids de sel pour la morue à Dahouët en 1741, ce qui correspond à l'armement d'un terre-neuvas de moyenne importance.

Mais à cette époque, Dahouët, qui continuait par ailleurs son rôle bien connu de port de cabotage (3) servit un peu de « base arrière » pour l'armement des terre-neuvas.

« Les papiers » d'affaires et livres de compte de M. Mathurin-Hilarion Chouemel de la Salle sont significatifs à cet égard. Nous le voyons pendant une dizaine d'années s'occuper « d'armer en vivres, beurre, lard, cidre, vin, biscuits » des navires de pêche dont il avait des parts. Toutes ces denrées, sauf le vin qui était entreposé à Saint-Brieuc, étaient récoltées dans les paroisses

semaine (Hébert : 250 grammes). Le beurre n'était pas toujours consommé et certaines années plusieurs barriques furent réemployées l'an suivant. Les livres de compte ne nous disent pas s'il fut apprécié de l'équipage...

Bien qu'ayant renoncé à armer au « Petit Nord », dans le premier quart du XVIII^e siècle, les gens de Dahouët et de Lamballe ne se désintéressèrent pas pour autant de l'aménagement du port. Ils eurent autant de mal que les Binicais pour obtenir les subventions, mais à force de suppliques et de labeur, ils réussirent en moins d'un siècle à donner au port la physionomie que nous lui connaissons aujourd'hui et qui lui permettra au milieu du XIX^e siècle de reprendre l'armement terre-neuvas.

En 1776, à la suite d'une série de naufrages sur les roches de l'entrée où la *Patache*, venant de Portrieux, avait manqué sombrer, où la *Barque* d'Yves Gicquel de la Ville-es-Renais (d'Erquy) s'était éventrée sur la Muette, le général de Pléneuf, à la demande de Boullaire du Plessis, maire de Lamballe et député de cette ville aux Etats, s'était avisé de faire sauter les roches basses de la Grande Muette pour élargir la passe. Boullaire avait demandé aux Etats 10 000 livres. M. Baudoin, seigneur du Guémadeuc, avait promis de son côté 3000 livres à prendre sur ses droits si les Etats payaient. L'insuffisance des crédits débloqués en 1779 ne permit que d'entamer les travaux. Ils furent continués en 1783 grâce à 3000 autres livres qu'avait obtenues Boullaire, avec l'appui, dit le chanoine Dutemple, de M. de la Goublaye du Perray et du comte de la Moussaye (5).

Dix ans plus tard, au début de la Révolution, Dahouët bénéficia de subventions provenant de secours accordés par le gouvernement de Louis XVI au département des Côtes-du-Nord, pour lutter contre la misère et le chômage. Les administrateurs du département avaient en effet décidé d'utiliser les chômeurs à de grands travaux d'utilité publique. Le district toucha 3000 livres pour Dahouët. Le 18 mars 1791, Charles-Marie Marjot des Clos, commissaire du Directoire exécutif du district, reçoit mission d'examiner l'état du port et de décider avec l'ingénieur Le Brun des travaux à effectuer. Ils optèrent pour la continuation du quai, le curement de la vase, et quelques travaux d'escarpement dans la passe. Pierre-Joseph Hamon, ingénieur architecte à Dinan, adjudica les travaux. Le 20 juillet, le district de Lamballe recevait un nouveau crédit de 2000 livres (6).

En 1804, l'ingénieur du département, Piou, inscrivit Dahouët au nombre des ports susceptibles de travaux d'aménagements : il prévoyait la construction d'une cale, d'un quai et de balises d'entrée, mais les faibles crédits alloués ne lui permirent pas d'engager les travaux. Notons ici que le curement du port se faisait alors, comme déjà au XVIII^e siècle, par les cultivateurs des communes voisines *qui y prenaient de la vase pour engraisser leurs terres, ce qui rend sans frais le port de Dahouët navigable* (lettre du maire de Pléneuf, Déron, au préfet Boullé, 1805). Le ruisseau était, nous dit aussi Déron, encombré de bois de construction qui s'étaient envasés, qui pourraient être des restes de bâtiments inachevés (7).

Il faudra attendre 1850 pour que la Muette soit définitivement rasée. Les travaux coûtèrent 29 500 francs et durèrent un an. L'entrée du port fut alors balisée par deux ducs d'albe en bois. C'est de cette époque que date la résurrection de la pêche à la morue de Dahouët (8)...