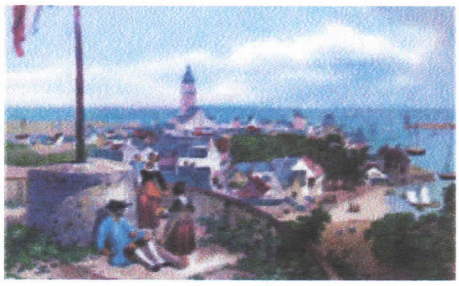
LE CROISIC

Histoire de la commune du Croisic



La commune du Croisic forme une presqu'île entre l'embouchure de la Loire et la baie du Traict. La partie sud de cette presqu'île est une falaise granitique qui n'offre aucun abri, tandis qu'au Nord, la côte est basse et descend en pente douce vers le Traict. C'est là qu'a été établi le port du Croisic « le plus sûr de toute la côte riche en lieux périlleux ». Géographiquement le port est bien situé entre deux rivières commerçantes, la Loire et la Vilaine. Les marais salants qui ont donné une grande prospérité au Croisic se sont étendus peu à peu dans la baie du Traict. Le sel était transporté par les étiers jusqu'au port du Croisic à bord de gabarres puis emmené par les navires marchands. Les premiers signes de la présence humaine au Croisic datent du néolithique avec le menhir de la Pierre Longue. La légende fait remonter la fondation de la cité au baptême des premiers Croisicais au Ve siècle par Saint Félix, évêque de Nantes, à l'emplacement de l'actuelle chapelle du Crucifix, à l'entrée du Croisic. C'est au XIVe siècle que Le Croisic entre vraiment dans l'histoire avec la construction d'un château fort et de remparts, s'affirmant progressivement face à Guérande, dont le port s'ensable au début du XVIe siècle.

de même que le paysage rural de la Pointe du Croisic et l'environnement de la Un patrimoine architectural préservé

Le Croisic compte 4 monuments classés et 7 monuments inscrits. La protection au titre des abords couvrait l'espace du centre-ville et

presque toute la partie bâtie de la commune. Elle est aujourd'hui remplacée par le périmètre de la ZPPAUP approuvée en juin 2006.

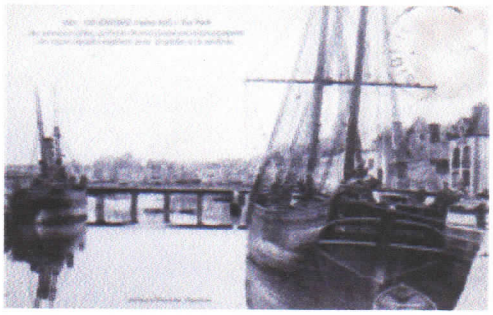
La commune n'a connu depuis le XVII^{e} siècle que des évolutions immobilières ponctuelles, reconstruction/transformation de maisons anciennes, n'altérant pas ou peu la trame viaire fixée à cette époque. C'est cette trame, constituée de voies sinueuses, qui caractérise l'homogénéité du charme urbain du Croisic. Les bâtiments les mieux conservés dépassent la soixantaine mais sont relativement dispersés à l'intérieur du vieux centre et ne forment pas toujours de véritables « façades » urbaines continues. En revanche, ils ponctuent l'espace et les quelques 25 maisons historiques du quai, réparties sur quelques 600 mètres donnent la mesure (gabarit) et l'animation (points d'intérêt facilement remarqués) de l'ensemble du front architecturé. Il s'en dégage une qualité qui constitue, à elle seule, l'image emblématique du Croisic face à son port.

Outre les monuments et sites classés ou inscrits qui font l'objet de protections dans le cadre de la loi, Le Croisic dispose d'un patrimoine architectural et historique et de constructions d'architecture balnéaire qui est désormais pris en compte dans le périmètre de la chapelle du Crucifix.

Mais c'est au XVIe siècle que Le Croisic confirme véritablement son essor, le port est alors en pleine prospérité. Tous les navires marchands du Nord de l'Europe (surtout du Danemark, de Norvège et de Suède) viennent y vendre des bois, des fers, de l'étain, du charbon, du goudron ou des draps. Tandis que tous les bateaux en partance confirment la large renommée des sels de la presqu'île jusqu'en Espagne ou en Irlande. La bourgeoisie locale, qui administre la cité comme une petite république, évite l'écueil d'une trop grande dépendance à l'égard du sel et arme, depuis la découverte de Terre-Neuve, pour la pêche à la morue mais aussi à la sardine et au hareng, et également pour la course. On fait du commerce avec l'extérieur : l'Italie, le Portugal, la Hollande. Le lest contenu dans les nombreux navires marchands étrangers est remplacé par le sel et est rapidement utilisé pour aménager le port.

Celui-ci est l'illustration d'une architecture portuaire figée dès le XVIe siècle et qui se caractérise par une configuration très particulière et un vocabulaire très spécifiquement local (chambres, jonchères...). Les deux buttes artificielles appelées mont Lénigo et mont Esprit, situées aux extrémités du port, sont également les témoignages marquants du dynamisme du commerce maritime à

ces époques. La richesse de la cité se traduit dans la construction de l'église Notre-Dame de Pitié (1494-1528) et dans un habitat de qualité édifié principalement aux XVIe et XVIIe siècles grâce aux fortunes constituées avec la pêche à la morue. Le Croisic poursuit sur cette lancée jusqu'au milieu du règne de Louis XIV. La cité est érigée en paroisse en 1763. Jusqu'à cette date, elle était rattachée au bourg de Batz. Elle relève directement du Roi sans autres seigneurs particuliers. Elle jouit également de privilèges exceptionnels (députation aux Etats de Bretagne, communauté de ville, exemptions d'impôts...), accordés d'abord par les ducs de Bretagne puis confirmés par les rois de France. L'élite commerçante et maritime se laisse un moment séduire par la Réforme protestante au XVIe siècle, mais la population reste en grande majorité catholique. Les différentes répressions font disparaître toute trace de cet engouement. Après la crise liée à l'essor de Nantes, aux guerres avec l'Angleterre et au désintérêt des bourgeois pour le commerce au XVIIIe siècle, Le Croisic paraît se ressaisir dans la seconde moitié du siècle sous l'impulsion du duc d'Aiguillon, gouverneur de Bretagne, qui fit faire d'importants travaux urbains et portuaires. Mais le renouveau fut de courte durée avec les troubles de la Révolution.



La cité retrouve peu à peu un certain dynamisme au XIXe siècle avec le développement des conserveries de sardine puis de la conchyliculture. De plus l'essor du tourisme balnéaire fait du Croisic vers 1840 une des toutes premières stations touristiques de Bretagne, fréquentée par des célébrités comme Musset ou Ingres. L'arrivée du chemin de fer en 1879 facilite la fréquentation de la

station et la construction de nouveaux quartiers tout en développant le commerce maritime par l'expédition des produits de la mer. Par la suite, Le Croisic, face à l'essor de La Baule, s'orientera vers un tourisme familial et médical avec les premières colonies de vacances et un sanatorium héliomarin. Pendant l'entre-deux guerres, une importante migration spécifique de populations finistériennes du pays Bigouden, attirée par l'essor de la pêche à la sardine, marque la vitalité de la cité, lui conférant encore aujourd'hui cette petite « marque » bretonnante qui contraste souvent avec le reste du département de Loire-Atlantique.

Le Kurun

Historique

Dessiné par l'architecte naval Henri Dervin, pour Jacques-Yves Le Toumelin, Kurun (Tonnerre en breton*) a été construit au chantier Leroux du Croisic (Ex chantier Bihoré) par le charpentier Jean Moullec. Lancé le 26 février 1948 Kurun quitte Le Croisic le 19 septembre 1949 pour effectuer un tour du monde en 3 ans qui le ramènera à son port d'attache le 7 juillet 1952. Le retour fut triomphal. Une croisière aux Antilles de septembre 1954 à juillet 1955 s'est ensuivie. Kurun

est gréé en côtre à corne. La coque est dite à « arrière norvégien ».
C'est un voilier pur non-motorisé. Les caractéristiques principales sont les suivantes :
- Longueur de tête en tête : 10 m (longueur hors tout avec le bout-dehors ; 13,25 m)
- Largeur au maître bau : 3,55 m
- Tirant d'eau en charge : 1,73 m
- Lest 1 900 kg externe + 900 kg interne
- Tonnage en charge : 10 tonnes
- Surface de voilure : 53 m2 environ.

La coque est bordée en chêne sur membrures ployées d'acacias. Le pont est en iroko, rouf en acajou, avec deux réservoirs d'eau douce de litres chacun.
Succédant à Alain Gerbault, puis Louis Bernicot avant guerre, les voyages de Kurun sont emblématiques d'une navigation parfaitement maîtrisée dans toutes ses composantes. Par là même, Jacques-Yves Le Toumelin est considéré comme l'un de nos plus grands marins. Les aventures du Kurun sont relatées par Jacques-Yves Le Toumelin dans deux ouvrages. Le premier est toujours réédité constituant par là un véritable succès de librairie. Ce sont "Kurun autour du monde" et "Kurun aux Antilles"
Jacques-Yves Le Toumelin, né en 1920, est décédé le 17 novembre 2009. Outre le grand marin Jacques-Yves Le Toumelin laisse aussi le souvenir d'un homme simple, de grande sagesse et de forte érudition.
* *La prononciation bretonne est kurin mais nous disons Kurun*