

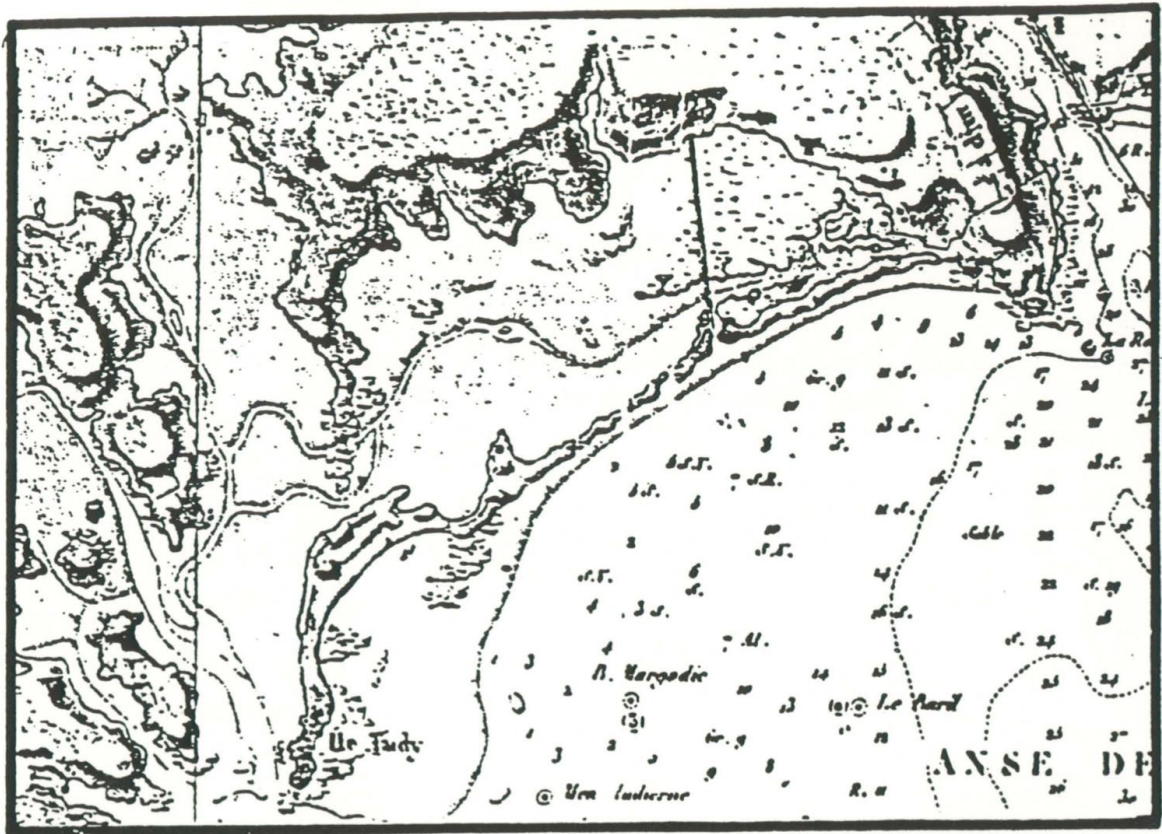
LUTRIN 10 : La digue de Kermor

L'Île-Tudy avant les années 1850

D'après l'historien Serge Duigou,

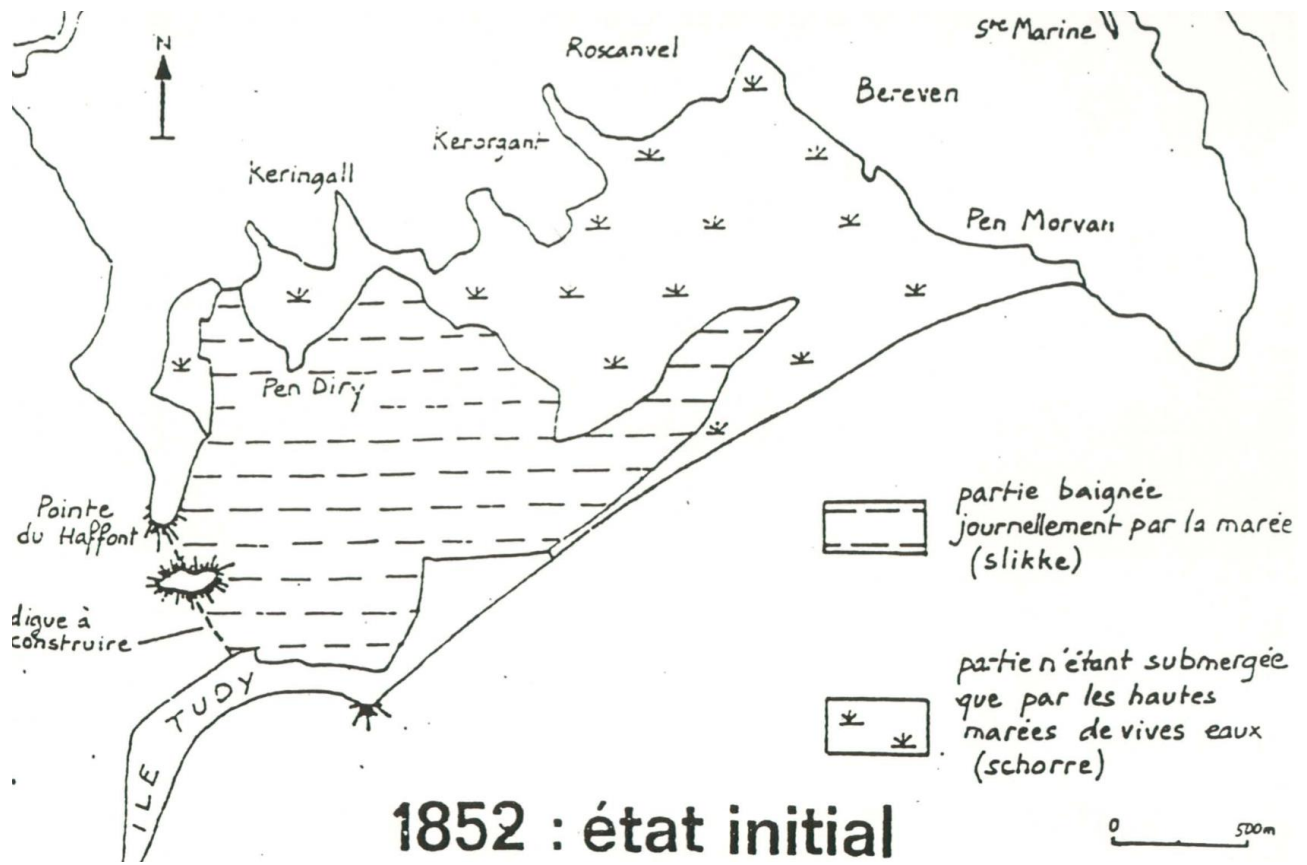
« S'il est faux de soutenir que jusqu'en 1853 Tudy est une île à part entière, dans les faits, dans les esprits, cordon dunaire trouvé ou pas, les Iliens se vivent comme de véritables, absolus et définitifs insulaires ».

En effet, le nord de l'île et la côte de Combrit sont séparés par un passage qui se découvre à marée basse. On le nomme la Treue (« truc » en vieux breton ; elle se situe au niveau de l'actuel Sillon entre l'Île-Tudy et la Pointe de Combrit). D'après l'Aveu du Pont de 1730, « la Treue sert comme pont aux habitants de ladite Isle Tudy pour la fréquentation de la grande terre ». Or, la traversée de ce passage est incertaine et dangereuse comme en témoigne l'exemple suivante : le 18 février 1734, le curé de la trêve, René Cariou, se noie à la Treue, sans doute sur le chemin de l'église ou du presbytère de Combrit. Son corps n'est retrouvé que dix-neuf-jour plus tard par des pêcheurs de moules, « dans l'entrée de la baie qui est entre Loctudy et l'isle Tudy » (*L'Île-Tudy, L'âge d'or des capitaines*, Serge Duigou).



Figures 3 et 4 : EXTRAIT DE LA CARTE DE BEAUTEMPS-BEAUPRE (levés de 1818-1819).

Avant la construction de la digue, l'île était soumise à l'influence des marées, l'essentiel des terrains étant alternativement noyé et dénoyé. Également, à partir d'une carte publiée vers 1830 par le géographe Beautemps-Beaupré, on peut voir que le cordon reliant Sainte-Marine à l'île est troué en plusieurs endroits. Cette insularité, et le fait que les gens de mer de l'époque ne sachent nager, explique pourquoi l'essentiel des communications se faisait par bateau (en particulier pour aller jusqu'à Pont-l'Abbé). Enfin, bien que les habitants de l'île se rendent régulièrement dans les villages aux alentours, l'île n'est pas la destination la plus côtoyée des étrangers. L'île est même décrite de la façon suivante par ses habitants en 1751 : « un endroit presque abandonné, inhabitable et gagné par la mer qui y passe et repasse surtout en hiver lors des grandes marées et mauvais temps ».



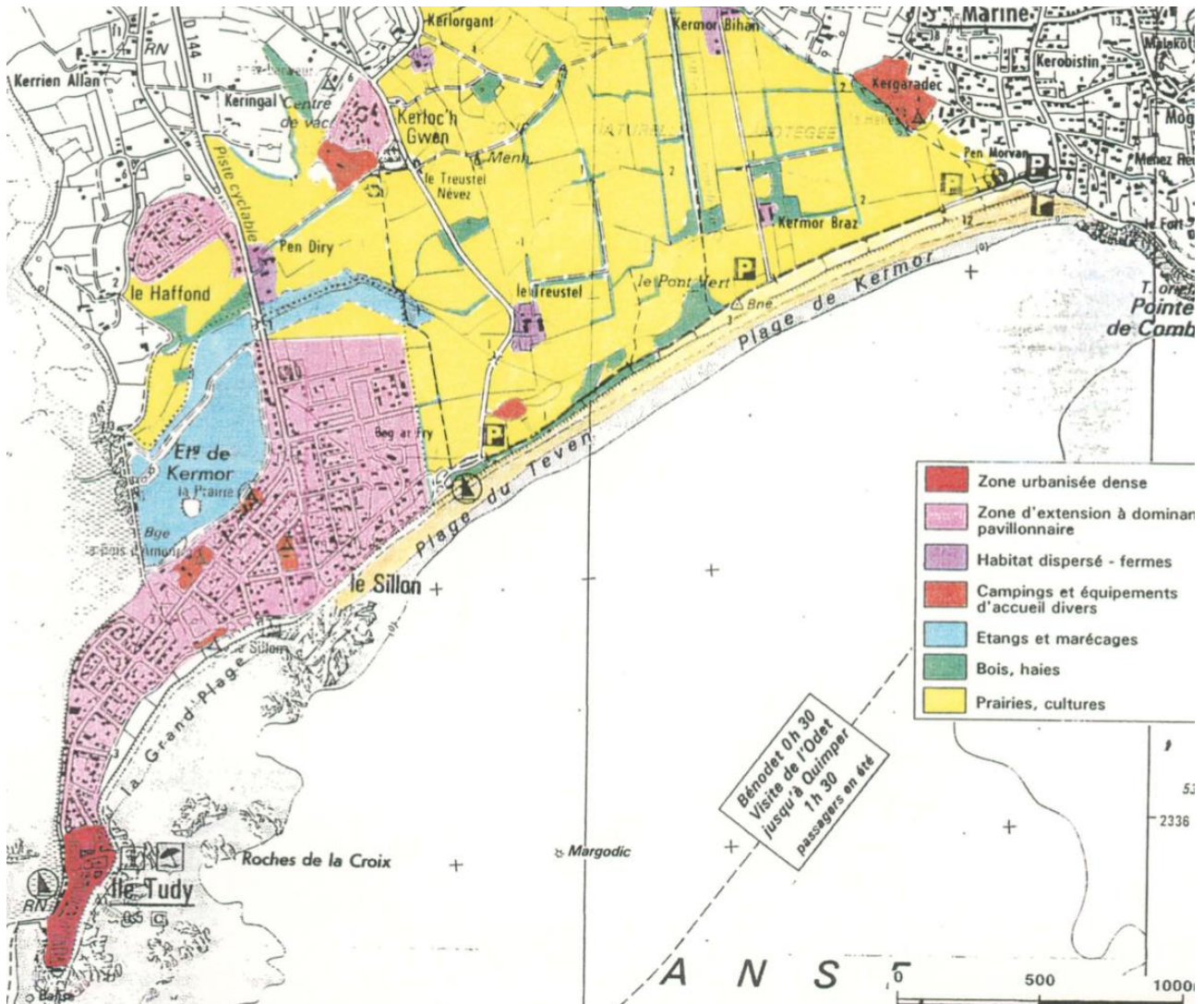
Carte extraite du plan de prévention

Zoom de la carte de l'Etat-major (1820-1866), Geoportail



La construction de la digue de Kermor en 1852

En 1852, après plusieurs épisodes de tempêtes ayant entraîné des brèches dans la dune (au moins trois brèches) et des submersions marines dans le marais, le projet de construction de la digue de Kermor voit le jour à proximité de l'ancien gué Truck. Le comblement des graux et la réalisation de cette digue avaient été engagés par des personnes désireuses de mettre en valeur ces terres basses.



La carte ci-dessus permet de localiser les lieux mentionnés, extraite du plan de prévention des risques naturels prévisibles de submersion maritime

Après deux années de travaux, 20000 m³ de matériaux, une digue de 525 mètres de long est mise en place. Cette construction marque un tournant dans l'histoire de l'île : elle permet en effet de tracer un chemin permettant de rejoindre Combrit à pied sec. Enfin, le contrôle des débits entrants et sortants par les vannes de la digue a eu pour conséquence une modification drastique du paysage.

Les effets de la digue sur le paysage

La conséquence la plus marquante sur le paysage est celle où l'île devient une presqu'île (bien que les définitions n'apportent aucune différence entre la situation avant et après 1852) si l'on considère la traversée via la brèche ne se fait plus les pieds dans l'eau. L'île-Tudy est de ce fait accessible à tous les véhicules, à tout

moment de la journée et en toutes saisons, quelles que soient les conditions météorologiques ou l'état de la marée.

La construction de la digue a arrêté un processus de sédimentation naturelle et amené à la formation d'un polder. Cet arrêt a également amené à l'urbanisation et à l'exploitation agricole de celui-ci. Cependant, les terrains sont presque toujours saturés, ce qui fait que les revenus tirés de ces exploitations sont extrêmement modestes et que cette zone soit particulièrement sensible à l'aléa d'inondation. Enfin, une étendue d'eau subsiste : l'étang de Kermor. Elle sert aujourd'hui à des exploitations ostréicoles. Cet étang reste le témoin des incursions marines d'avant le XIXe siècle.

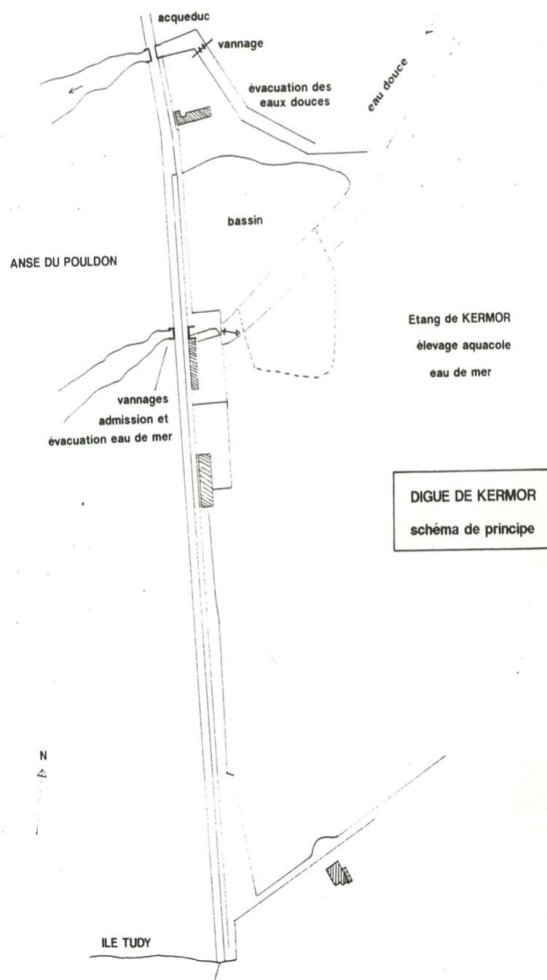


Schéma extrait du même plan de prévention

La Digue de Kermor a conduit à la stabilisation d'un sillon reliant l'île à Sainte-Marine. Les effets de la digue sont particulièrement observables à cet endroit si l'on se fie à une étude demandée par les communes de Combrit et de l'île-Tudy en 1996 pour la prévention des risques naturels. En effet, la plage du Teven a été soumise à un phénomène de régression. Cette régression est estimée à 55 mètres environ pour une moyenne annuelle de l'ordre 0,40 mètres pour la période 1853-1972.

Au niveau du droit du Treustel, le cordon littoral aurait reculé de 80 mètres sur la période 1848-1861, soit une régression moyenne d'un mètre par an. L'épaisseur du cordon aurait diminué d'environ trois mètres au cours de la période 1948-1969.

Enfin, au niveau de la Grand Plage, on observe à l'inverse une progression. Cette dernière est estimée à environ 100 sur la période 1853-1972, soit une moyenne annuelle de 0,80 mètres.

Les effets de la digue sur le village

Cette digue a tout d'abord un effet sur l'insularité du village. L'accès à ce dernier se fait sans risque. Ensuite, on constate que déjà avant même l'installation de la digue, les boutiques sur l'île se multiplient au milieu du XIXe siècle. On constate ensuite que la population double. À partir de l'implantation de la première usine vers 1857, en même temps que la création de deux boulangeries, l'île a vu s'ouvrir de nombreuses petites boutiques dont la majorité sont aussi des débits de boissons. Aujourd'hui, la majorité des habitations près de l'étang sont des habitations secondaires.

Bibliographie

Plan de prévention des risques naturels prévisibles de submersion marine, 1997

(Collectif), *L'île-Tudy de 1800 à nos jours*, L'île aux Idées, 2007

S. BLAIS, M. BALIÈVRE, P. GRAVIOU, J. ROLET, *Curiosités géologiques du pays bigouden*, BRGM édifiions, 2011