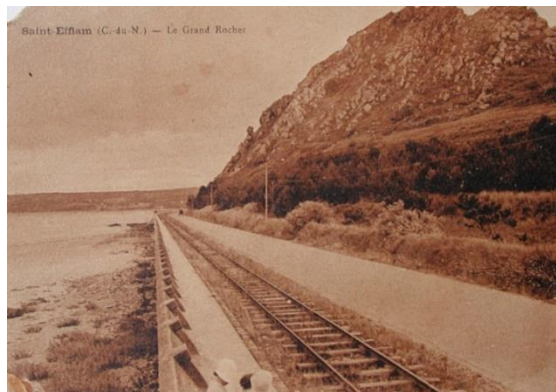


Patrimoine industriel



❖ Maison de notable dite manoir du Puilh - privé

Maison de notable construite en 1650 (porte la date), remaniée au XVIII^e siècle (baies), ayant appartenu au négociant en grains et armateur Le Fiblec qui affrétait régulièrement des navires marchands armés au cabotage pour expédier des céréales du port de Toul an Hery jusqu'aux autres ports de la Manche.

Dans les déclarations de marchandises ou de grains expédiés par cabotage, « acquits à cautions ou passavants » en 1895, on peut remarquer le navire "Frère et soeur" (capitaine Gaudin), qui prend en fret 72 000 kg d'orge en grenier, auprès des négociants Le Fiblec et Calvez de Toul an Hery (AD 22, série 5 P 339).



Manoir de plan rectangulaire, à étage, coiffé d'un toit à croupes, éclairé par une lucarne à fronton triangulaire. Le logis est élevé sur caves servant de magasins. Cette première construction a été augmentée à la fin du XIX^e siècle d'un grand pavillon flanqué de tours carrées. On remarque sur la partie ancienne une porte cintrée à cannelures et à l'intérieur une porte droite à linteau à double accolades ainsi que le remploi d'une cheminée en pierre de taille à corbeaux sculptés de têtes humaines. Les toitures transformées vers 1920 portent des épis de faîtage en terre cuite et en zinc. Une carte postale du siècle dernier représentait le salon chinois : cabinet de curiosités, très en vogue à l'époque, réalisé par des propriétaires grands voyageurs. Cette demeure d'armateur est admirablement située face au port de Toul-an Hery.

❖ Ancienne voie ferrée d'intérêt local Lannion-Plestin-les-Grèves-Finistère

Vestiges de l'ancien réseau ferroviaire du département des Côtes-du-Nord. Elle traversait le territoire communal d'ouest en est, de Pont-Menou à Saint-Efflam (une halte), en passant par le bourg de Plestin-les-Grèves (une gare). Empruntant les hauteurs de Saint-Efflam, elle surplombait toute la grève de Saint-Michel. La construction de la ligne de chemin de fer Lannion-Plestin-Finistère fut votée dès le mois d'août 1904 et déclarée prioritaire le 25 août 1910.

Cependant, cette ligne du second réseau départemental n'entra en service définitif que le 15 juillet 1916, après avoir été déclarée d'utilité publique le 28 mars 1912 et que l'exploitation eut été cédée à la Compagnie des Chemins de Fer Armoricains en 1914.

Les travaux débutèrent en août 1912 et furent réalisés sous la direction de l'ingénieur en chef départemental des Ponts-et-Chaussées Louis-Auguste-Marie Harel de La Noë.



La mise en service de la ligne concerna dans un premier temps la section comprise entre Plestin et Pont-Menou à la limite du Finistère (21 juillet 1914 : ouverture au trafic de voyageurs ; 1er juillet 1915 : ouverture au trafic de marchandises), puis celle comprise entre Plestin et Lannion (1er juillet 1916 : ouverture au trafic de voyageurs ; 15 juillet 1916 : ouverture au trafic des marchandises). Fermée le 1er janvier 1937, elle fut déclassée le 27 avril 1939.

❖ Murs de soutènement : pare- lames, Saint-Efflam

Le gros chantier de la ligne du second Réseau ferroviaire passant par Plestin-les-Grèves est la construction du pare-lames sur le chemin de grande communication n° 16, réalisée par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Harel de la Noë entre 1913 à 1916.

Il s'agissait d'établir un parapet suffisamment élevé sur un mur de forme tulipée, afin de soustraire la route et la voie ferrée aux assauts de la mer. L'entreprise lannionaise Héneaux réalisa les travaux d'infrastructure en béton armé avec les sables et les graviers extraits de la grève de Pont ar Yar.



Le ciment et le fer nécessaires furent acheminés par bateau au port de Toul an Hery, accostable 15 jours par mois. Louis Cornic est l'agent-voyer et M. Guézennec, son adjoint, qui suivent les travaux. Le premier tronçon de voie est posé en mars 1915. La construction de la digue de protection de la ligne littorale entre Saint-Michel et Saint-Efflam a été construite par des prisonniers allemands réquisitionnés entre 1914 et 1916.

La tempête de février 1916 endommagea une partie du brise-lames en cours de construction, qui fut réparée le mois suivant, et remplit ensuite correctement sa fonction jusqu'à la seconde tempête dévastatrice de 1918. Au droit du Grand Rocher, il fallut alors protéger le ballast et réaliser une digue massive en maçonnerie au mortier de ciment, plus haute de 40 cm que le pare-lames ancien, et également incurvée vers la mer pour faciliter le rejet des eaux vers le large et amortir la houle. Enracinée solidement dans le massif d'enrochement existant, cette digue fut enrobée dans une chemise en béton armé pour permettre cette incurvation et donner à l'ensemble la qualité d'un monolithe. Cependant, le montant de ces travaux urgents fut imputé sur les crédits affectés destinés à l'achèvement du 2^e réseau de chemin de fer d'intérêt local. La construction en béton armé du pare-lames s'étendait du Pont de Roscoat jusqu'à environ 240 mètres au-delà de Roc'h Allas, élevé de 1 mètre à 1,40 m au-dessus du niveau de la chaussée et du chemin. Il protégeait la chaussée sur une longueur de 2 km.

❖ Routoir de Saint Haran

L'association Chemins Plestinais et Patrimoine a construit en 2018 un routoir au lieu-dit Saint Haran. On ne sait pas s'il y en eu un, mais le lieu y était propice. En effet, il s'agit d'un endroit où on rouissait le lin, très cultivé en Plestin. L'action de rouir consiste à faire se dissocier les fibres de la branche. Le pourrissement des tiges dans l'eau entraînait une pollution nauséabonde, l'eau y devenait porteuse de bactéries diverses et faisait mourir nombre d'animaux et d'êtres humains. Nombreux dans le Trégor, les routoirs furent l'occasion d'un combat écologique qui commença au XVIII^e pour se terminer au début du XX^e siècle.



❖ Moulins

Sur les plans cadastraux napoléoniens de 1813-1814, on peut relever précisément l'emplacement des moulins situés sur le Douron : le moulin de Trébiand, le moulin de Limgang, le moulin de Kévelégand, le moulin de Perceval, le moulin de Lézormel, le moulin de Haouël, le moulin de Bégaignon, le moulin du Porjou, le moulin de la Vicométe, le moulin de Lesmaez, le moulin de Rochelan, le Moulin Neuf et le Vieux Moulin à vent. Sur le cadastre de 1848, n'apparaissent plus que le moulin de Lézormel, le moulin de Lesmaës, le moulin de la Vicométe, le moulin de Rochelan et le nouveau moulin Julien. Ces nombreux cours d'eau alimentaient plusieurs minoteries. Au milieu du XX^e siècle, le moulin de Rochelan alimentait une petite usine hydro-électrique à partir des moulins du château de Lesmaës. On remarque aussi l'existence d'une briqueterie au début du XX^e siècle près du site du moulin. Les plus anciens moulins de la commune sont le moulin de Bégaignon (abandonné après des tentatives de restauration) et le moulin de la Vicométe en Traou Huellan (abandonné).



Emplacement des moulins situés sur Le Douron sur le cadastre de 1848



❖ Usine hydroélectrique - Moulin de la Vicométe

Ancien moulin datant probablement de la fin du XVII^e siècle. En 1941, une turbine est installée. En 1944-46, l'installation permet d'alimenter en électricité le château et la ferme de Lesmaës, ainsi que la minoterie et le hameau de Pont-Menou en Plouégat-Guérand. Le bâtiment existe toujours.

