



N° 5

Jean Le Merdy « Le « slipway » | 99 |

**Chantiers et carénages de Concarneau à Lanriec
Aménagement de l'anse du Roudouic
Le slipway mis en service en 1956**

**Henri Cevaër et Bernard Auffret deux ingénieurs de talent
ET D'AUTRES INFORMATIONS...**

CHANTIERS ET CARENAGE DE CONCARNEAU À LANRIEC

Une grève pour seul port

Au temps où Concarneau ne comptait que quelques dizaines de chaloupes, leur mise en chantier ne posait pas de souci : on installait un ber, quelques tas de planches et de membrures en haut d'une grève, à La Croix, à proximité de la vasière du Lin ou du Roudouic. Quelques semaines plus tard, un bateau flambant neuf n'attendait plus qu'un fort coefficient de marée pour rejoindre son élément. Le nettoyage annuel, avant la saison de sardines n'était guère plus compliqué. Le port, c'est-à-dire la grève longeant le faubourg Pénéroff, protégée par le môle, était le lieu traditionnel pour ce carénage, « une plage spacieuse et commode où les bateaux, à l'abri des tempêtes, sont radoubés et calfatés avec facilité ». À marée descendante, on laissait le bateau se poser doucement sur le sable puis, armé de brosses, d'étope et de brai, tout l'équipage décollait algues et mollusques fixés à la coque, colmatait les bordés disjoints. La nouvelle campagne pouvait commencer.

Mais, en 1817, alors que la flottille compte désormais plus de 200 unités, émotion chez les pêcheurs : en haut lieu on a décidé la construction d'un mur, dans l'alignement du Quai d'Aiguillon, et allant du pont de la Ville-Close à la naissance du môle, barrant du même coup l'anse Pénéroff ! Si le projet se réalise, où débarquer la pêche ? Où aller faire l'entretien des barques ? La grève de la Porte au Vin, que quelques-uns fréquentent déjà, ne suffira certainement pas. Protestations, réunions... Le quai se construit pourtant et des tonnes de pierres et de gravats couvrent peu à peu le fond du port, au désespoir des pêcheurs.

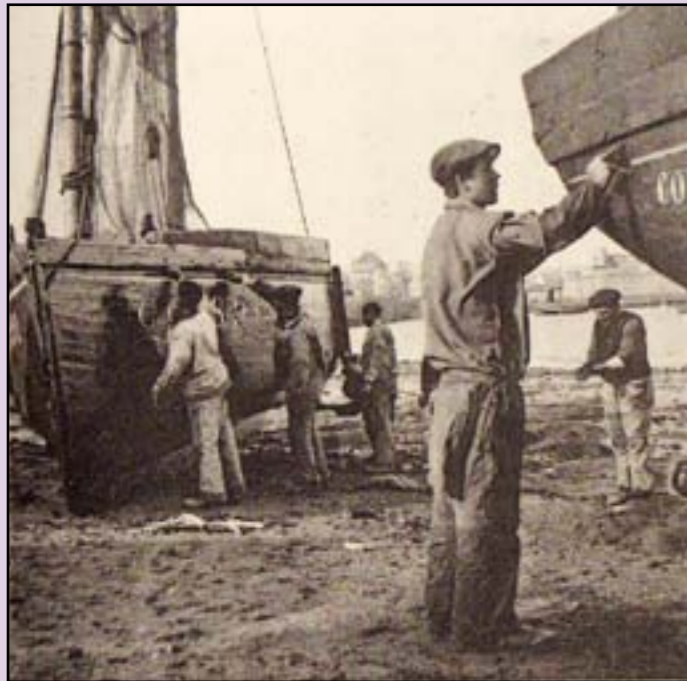


T. Deyrolle, *Le port de Concarneau à marée basse, 1882*, hst 200x150, collection municipale, Concarneau
une chaloupe de Groix subit une opération de carénage.

UN PORT DYNAMIQUE MAIS ÉTRIFIÉ

1825 : nouveau préfet. Les travaux sont enfin interrompus et le carénage continue à pouvoir se pratiquer sur la partie non encore ensevelie. En 1832, après bien des attentes, ordres et contrordres, les marins obtiennent gain de cause. On va enlever les remblais accumulés derrière l'embryon de quai déjà construit pour re-creuser un « bassin d'échouage » ! Une passe est préservée, permettant aux chaloupes de se mettre à l'abri ou, au besoin, de se refaire une beauté sur deux cales neuves. Les principaux constructeurs de chaloupes, quant à eux, préfèrent maintenant s'établir le long de la vasière de l'arrière-port, un secteur où l'espace est moins restreint car les commandes de plus en plus importantes nécessitent la mise en chantier de plusieurs chaloupes à la fois. En 1857, les chantiers Le Roy, Gloux puis Bourhis, Guillou ont l'autorisation de construire une cale de lancement sur le Domaine maritime. Bientôt, Gadon, qui s'était installé à La Croix, vient les rejoindre. Mais le projet de Quai aux Engrais (Carnot) les obligera à déménager à proximité de l'anse du Lin

Dans le dernier quart du XIX^e siècle, plus de 100 chaloupes sortent, chaque année, des chantiers concarnois. En été, port, quais et cales sont de plus en plus encombrés. Même la vieille cale d'Intendance, accolée au môle Pénéroff et qui convenait pour l'entretien de canots de 5 à 6 tonnes, est devenue dérisoire, le tirant d'eau des embarcations ne cessant d'augmenter. L'ingénieur des Ponts et Chaussées reconnaît lui-même : « Cette cale est de peu d'usage et n'est utilisée que pour de menues réparations ». Pourtant, la flottille concarnoise compte maintenant près de 700 unités, auxquelles s'ajoutent, en été, près de 1 000 autres venues des ports voisins !



GRANDS PROJETS, PETIT BUDGET

Dès avant 1900, des bateaux d'un nouveau type fréquentent de plus en plus le port de Concarneau : les thoniers-dundees, des voiliers jaugeant de 40 à 60 tonnes et calant plus de 3 m d'eau. Impossible de les hisser sur une cale et l'entretien de la coque ne peut donc se faire que sur béquilles, à marée basse, dans un avant-port engorgé. Quelques habitués



Le platin de carénage au pied des remparts

effectuent leur carénage au Passage-Lanriec, sur la grève longeant le quai Marquet mais la manœuvre n'est pas simple pour y accéder. En 1920, Concarneau arme 46 thoniers à voile. Ils seront 140 dix ans plus tard. Le maire a bien projeté de réserver une véritable cale de radoub en prolongement du quai Carnot mais Beuzec refuse cette occupation déguisée de « son rivage ». En 1927 enfin, l'ingénieur Cévaër dresse les plans d'un gril de carénage de 35 mètres de long, véritable ancêtre de la cale sèche (mais tributaire des marées) que l'on établit près de la Tour des Larrons, avec un petit quai d'accès à partir de la Porte au Vin. L'avant-port possède aussi désormais une grue de mâtage, placée au bord du quai Pénéroff et qui facilite la pose des gréements et... des moteurs.

Les nouvelles conceptions de bateaux et leur nombre ont, depuis longtemps, mis en lumière la nécessité de restructurer le port. Déjà, en 1924, un dragage partiel a légèrement amélioré les conditions d'accueil mais il est évident que la solution serait de rendre praticable cette vasière de plus de 20 hectares, située derrière la Ville-Close et presque inutilisée. L'élargissement du quai d'Aiguillon, l'amorce d'un nouveau débarcadère dans la partie nord du port sont mis en chantier. Hélas, les finances locales, malgré aides et subventions, ne peuvent supporter l'ampleur des travaux envisagés et notamment le coût d'un dragage complet de cet arrière-port. La Chambre de commerce de Quimper, dont les

ressources et garanties sont largement supérieures, propose de prendre en charge la réalisation des projets. En compensation, elle devient gestionnaire du port et pourra prélever une taxe sur les poissons et marchandises débarqués. À regret, Concarneau passe la main.



Le gril d'hier (1928) et ce qu'il en reste aujourd'hui



LANRIEC, TERRE D'INNOVATIONS !

Les améliorations de grande envergure vont, dès lors, se succéder : comblement du quai d'Aiguillon, élargissement du quai Carnot, quai du Lin, nouvelle halle de vente du poisson, dragages de l'arrière-port, du chenal, construction partielle du Quai Est, terre-plein du Passage, comblement du Roudouic...

En 1937, cette anse est désormais bordée de quais allant de la propriété Courtin, proche du pont du Moros, jusqu'à l'usine Cassegrain. C'est là qu'est maintenant installé l'ancien chantier Le Roy, devenu propriété de Louis Krebs depuis 1931. Cette « rive gauche » du port va devenir peu à peu le domaine des chantiers navals. Après Krebs, Donnart, Lancien, Querrien vont s'y implanter, lançant par centaines thoniers, chalutiers, pinasses et bateaux en tous genres, longtemps en bois puis en acier. Non loin de là, sur la même rive, le chantier naval Vergoz s'établit,

en septembre 1974, dans la nouvelle Z.I du Moros. Puis, en 1981, viendront les chantiers Piriou et, douze ans plus tard, J.F.A...

Les entreprises de maintenance et d'entretien des bateaux vont aussi, pour une bonne part, s'établir sur cette rive gauche. Fini le temps des carénages trop rapides, soumis aux marées. Désormais, réparations, transformations, peinture se feront « hors d'eau »! Un premier slipway, imaginé dès 1947, est mis en service en 1956. En 1978, on inaugure, au Roudouic, l'élevateur à bateaux pouvant hisser des navires allant jusqu'à 95 mètres. Cinq ans plus tard, une nouvelle cale de lancement de 44 mètres est construite à proximité.

Ces modernes installations vont permettre aussi de conforter et de faire s'implanter à Concarneau de nombreux ateliers liés aux équipements et à la réparation navale. Ils vont notamment s'établir sur les terrains bordant le Roudouic et le bassin du Moros. La mise en service, en 2002, d'une « cale sèche » de 130 mètres va donner une nouvelle orientation à l'industrie portuaire, en permettant l'accueil de plus grandes unités de pêche, de commerce ou militaires. En quelques dizaines d'années, le cœur économique de Concarneau est devenu, pour une bonne part... lanriécois!

Michel Guéguen



l'anse du Roudouic coté Passage-Lanriec au début du XXe siècle, avec, en arrière-plan, la maison de garde de la propriété du Moros. Le quai en construction en 1937 et 38 et la vasière avant son comblement.



La vasière au pied de la propriété Courtin. Au premier plan, les chalutiers en bois des années cinquante. A droite on aperçoit la grue de matage. Au fond à gauche, le pont de pierre détruit en 1963. A côté, de l'atelier de conditionnement des huîtres qui deviendra le restaurant « la Coquille ».

AMENAGEMENT DE L'ANSE DU ROUDOUC



1847, 1880 et 1936, trois plans pour comprendre l'évolution de l'anse et les projets de 1936.

Un espace providentiel

L'anse du Roudouic le long de la propriété du Manoir du Bois se prolongeait autrefois quasiment jusqu'à l'actuel magasin Intermarché. L'espace marécageux du fond de l'anse offrait au port de Concarneau des extensions de tous les possibles. La construction du pont sur le Moros, en bois en 1853 puis en pierre en 1903 et la réalisation de la route vers Hennebont-Lanvéoc va décider pour un temps du cadre du nouvel aménagement. Par étapes successives, En 1936: Henri Cevaër reçoit une note de l'ingénieur en Chef de Quimper précisant les opérations « L'aménagement de l'Anse du Roudouic nous paraît pouvoir être divisé en 3 parties, pour l'exécution:

les dragages de fondation seraient effectués en régie par le matériel de l'administration.

La pose des **enrochements** de fondation des perrés ainsi que des blocs de fondation du quai de la grue de matage pourrait être confiée à l'entreprise Limousin.

Enfin, le surplus, c'est-à-dire **la maçonnerie du quai** serait mis en adjudication et probablement confié à un entrepreneur local. » Ainsi, après la cale du Passage et le terre-plein, construits de 1931 à 1933, les aménagements de l'anse du Roudouic se mettent en place en 1936 et 1937. Un dépôt de combustible est envisagé, sans suite, par Henri Cevaër à l'emplacement du futur slipway devant la propriété Courtin.

Succédant à Henri Cevaër, Bernard Auffret, ingénieur des travaux publics, procède aux remblayages indispensables et à la distribution des nouveaux espaces. On se rend compte qu'à ce stade, l'anse du Roudouic si vaste s'est réduite en peau de chagrin. Trois chantiers de construction, Krebs, Donnart, et Goanvic ainsi que l'usine Cassegrain offrent à Lanriec une capacité d'emplois substantielle. En 1956, la mise en route du slipway par la Chambre de Commerce de Quimper offre à de très nombreuses entreprises artisanales du Passage et de Concarneau de nouvelles perspectives de développement. Aujourd'hui ces entreprises et ces conserveries de la deuxième moitié du XX^e siècle ont disparu. La création de l'élevateur et l'extension des chantiers au-delà de la route de Trégunc, va étoffer les capacités d'emploi. Avec l'implantation, dans ce secteur, de la construction navale, pêche et plaisance de haute technologie, Concarneau a tout lieu de se réjouir d'avoir fusionné avec la commune de Lanriec, en 1959,

Yvon Le Floc'h

Suite des aménagements dans notre prochain numéro.

D'ores et déjà, sur internet, les n° 9, 10, 13 et 15 du **p'tit vachic** complètent l'information.



1952, le quai Est se dessine, le slipway trouve ses marques, de grands travaux vont marquer cette décennie.

Sitôt les nouveaux quais achevés par les entreprises Limousin, l'ingénieur Cevaër se penche sur l'aménagement de l'anse. Le chantier Krebs y construit ses bateaux sur cale depuis 1931, Il peut maintenant s'étendre et aménager ses deux cales de lancement. Pour cause d'aménagement du nouveau quai Est, le chantier Donnart doit impérativement quitter la zone du lin où il était installé depuis 1928. les Ponts et Chaussées lui ont réservé une zone de 4000 m². La Société Donnart & Cie s'y installera en 1950. Peu de temps après, le chantier Le Goanvic, futur chantier Lancien, trouve sa place entre Donnart et Krebs.

Dès 1941 les premières interrogations.

Dock flottant, forme de radoub, slipway en long ou en travers? Dans sa séance du 7 mai 1946 la Chambre de commerce: « considère que l'aménagement d'un slipway contribuerait grandement au développement du port en permettant la mise à sec des bateaux, facilitant ainsi leur réparation. La Chambre de commerce demande à M. l'Ingénieur en Chef d'examiner la possibilité de mettre sans délai à l'étude le projet de réalisation d'un « slipway au port de Concarneau ». signé le Président: Marchand.

Pourtant, en 1947, rien n'est encore décidé, l'ingénieur Bastard s'informe sur les docks flottants auprès du bassin de radoub de Villefranche sur Mer.

Menace d'expropriation de la propriété Courtin

En 1948, le lieu de construction se précise, on envisage d'exproprier entièrement la propriété Courtin après en avoir évalué la valeur totale. Le 24 juin 1949 dans un courrier de l'ingénieur en chef précise que l'administration ne peut prendre l'engagement que, dans l'avenir, cet emplacement (de l'autre côté de la route nationale) sera exclu de toute menace d'expropriation. En définitive, seul l'espace non bâti de la propriété sera exproprié.

1954 année décisive

Dans son compte rendu du 13 janvier 1954 l'ingénieur Le Port fait le point sur l'état des lieux et le programme décidé.

la flottille de pêche attachée au port de Concarneau comprend 213 bateaux de moins de 15 m, 73 bateaux de 15 à 20 m, 61 bateaux de 20 à 25 m et 1 bateau de 28 m calant au maximum 3 m 54.

« Pour toutes les opérations de carénage de cette flottille, le port ne dispose à l'heure actuelle que d'un gril de carénage établi dans l'arrière-port. C'est un vieil engin construit en 1928 pour recevoir des thoniers en bois de 22 m environ de 6,60 m de large et d'un tirant d'eau de quelque 3 m 60. Sa longueur est de 34 m ».

L'ingénieur fait état des nombreuses doléances des usagers du port face à la vétusté et l'insuffisance de cet ouvrage et au développement constant en nombre et en tonnage des bateaux de pêche. il note que le gril est peu utilisé « de nombreux armateurs préfèrent recourir à l'échouage sur le rivage et même, parfois, à l'abattage en carène ».

Choix du type d'ouvrage

Les différents engins peuvent être utilisés. Les deux premiers du type de la cale sèche d'aujourd'hui, consistent à amener le navire à l'intérieur d'une enceinte étanche que l'on peut à volonté, vider et remplir.

Ces deux solutions seront exclues car mal adaptées aux besoins d'un port aux multiples bateaux, où les opérations de carénage ne peuvent être effectuées qu'indépendamment les unes des autres. « Il faudrait tenir compte de ce que, à Concarneau, c'est aux mêmes époques de l'année, lorsqu'ils arment pour une pêche nouvelle (tantôt le thon, tantôt le chalut), que les bateaux se font caréner ».

Un slipway, en long ou en travers?

Des modèles de slipway en long existent à La Rochelle; à Fécamp. Ils ne comportent qu'un seul tin et ne peuvent donc recevoir qu'un seul bateau. Celui du port de pêche de Lorient, avec sa cale de hissage, son pont basculant et tournant et trois garages rayonnants, peut accueillir trois bateaux sur ses trois garages. Mais il nécessite des dégagements très vastes inexistants à Concarneau.

Le slipway en travers

Il en existe plusieurs en France celui de Rouen, du port autonome de Bordeaux. Comme son nom l'indique, Il reçoit le bateau par le travers pour le hisser: « L'anse du Roudouic, le seul endroit encore libre offre le calme toujours parfait du plan d'eau et l'absence de courant permettant un accostage facile ».

Yvon Le Floc'h

1955-1956 CONSTRUCTION DU SLIPWAY

1952 les études sont achevées.

Des plans encore des plans.

Basée sur les caractéristiques d'un bateau type de 32 m hors tout, une multitude de plans auront été nécessaires pour préparer le lieu afin de réaliser la cale de hissage: sondage, déroctage, remblai, et encore plus de plans pour démarrer enfin les travaux.

Le 11 novembre 1955, Mr Corniglion-Molinier, Ministre des Travaux publics, scelle le premier rail du slipway, mettant un terme à ce qui, depuis 1930 était dans les cartons.

Le slipway, d'une capacité de 300 t. dispose des trois premiers garages. Dès 1958 Sa capacité sera portée à six bateaux.

Deux entreprises auront œuvré pour cette réalisation « unique en Europe ». La société parisienne « **Limousin** » a déjà élargi le quai d'Aiguillon, comblé la vasière du Lin en 1935 et construit 140 m de quai; Elle sera chargée charge du génie civil. Quelque 40 ouvriers, travaillant de jour et de nuit, vont couler le béton, déposer des poutres pesant chacune 200 t à l'aide de barges du débarquement La Société « **Paris** » de Nantes réalise la partie mécanique de l'ouvrage

le premier août 1956 le sablier « **le nomade** » de l'armement Montfort, est hissé sur les rails. Depuis, après quelques modifications de commodité et quelques incidents négligeables, le slipway de l'anse du Roudouic, rapidement adopté par les armements de toute la Cornouaille, n'a jamais été remis en question.

Le 15 octobre 1956, P. Bastard, ingénieur départemental, signe un article dans France-pêche: « Le port de pêche de Concarneau vient d'investir plus d'un milliard de francs, mettant en service, le 5 août dernier, le slipway le plus moderne de France... Les travaux de génie civil furent confiés à **l'entreprise Limousin**. Elle avait, en particulier, la charge de l'exécution de la partie basse de la cale dont la réalisation les poutres de béton armé descendent à la cote -4,50. **La maison Paris**, de Nantes, grande spécialiste en la matière, étudia minutieusement et réalisa la grande partie mécanique de l'installation qui, aujourd'hui encore, n'a probablement pas s'équivalent sur notre continent, sur le plan de l'automatisation, de la simplicité et de la rapidité de toutes ses manœuvres. Les opérations de descente du chariot, d'accorage, de hissage et de transbordement sur les garages ne durent que trois quarts d'heure à une heure au maximum. Tous les travaux d'entretien et toutes les réparations peuvent être entrepris sur ce slipway, y compris le remplacement complet d'une quille ». **P. Bastard**



PLUS DE 50 ANS DE BONS ET LOYAUX SERVICES

De 1956 à aujourd'hui des milliers de bateaux en bois et en acier sont montés sur le slipway pour se refaire une beauté. La concurrence d'autres ports de hissage comme Le Guilvinec, Lorient et les chalutiers d'Intermarché, la flottille a beaucoup diminuée, le slipway a considérablement réduit la toile.

Des bateaux de pêche aux noms si poétiques : « Berceau des îles », « Dame de cœur », « Notre Dame de Locmaria », « Papillon des vagues » et tant d'autres ont à jamais disparu.

Les employés de la SEMCAR aujourd'hui



Une partie de l'équipe des employés du slipway et de l'élévateur à pied d'œuvre en 2011. De gauche à droite, Olivier Gouyec, Gérard Delautre, Cyrill Lassay, et William Sevestre, Romain Daniel, absent sur la photo, Lionel Jégou.

Des chiffres

Répartition par année:

1956 : 135 bateaux	1957 : 147	
1958 : 465	1959 : 532	1960 : 544
1961 : 612	1962 : 633	1963 : 642
1964 : 513	1965 : 591	1967 : 596
1968 : 568	1969 : 580	1970 : 553
1971 : 540	1972 : 585	1973 : 545

Comme on le constate, 1963 détient toujours le chiffre record avec 642 bateaux. Au cour de l'année 1973.

C'est le chalutier « **Palomèle** » qui séjourna le plus longtemps sur le slipway.

Si en 1974, 575 navires avaient utilisé le slipway pour des travaux d'entretien et de carénage, en 1975 les opérations furent nettement moins nombreuses puisque seulement 485 montées ont été effectuées. Parmi ces navires on relève 277 concarnois et 173 guilvinistes.

(Articles parus dans **Le Télégramme** en 1972 et 1976.)



La première équipe du slipway: de gauche à droite le Directeur Yvon Mahé René Michelet, Jo Barzic. Derrière, Etienne Guillou, Jean Le Lay et Guy Quiniou, .

Étienne Guillou

32 ans de slipway et d'élévateur

Étienne Guillou est né au Lin en 1932. Après un apprentissage sur moteurs marins à l'atelier Sellin sur le quai puis un court séjour dans une menuiserie, il est embauché à l'atelier de la DDE avant d'intégrer l'équipe du slipway en qualité de chef d'équipe à la suite d'un concours. Il fut l'une des chevilles ouvrières d'un outil indispensable aux entreprises du port. « La montée ne coûtait pas très cher, et n'était pas forcément rentable, il fallait que le port marche et cela donnait du travail aux entreprises ». Il rejoint Yvon Mahé le premier responsable de la station de hissage. « À l'époque du départ pour la campagne thonière, il y avait la bousculade des armateurs et patrons pour être fin prêts. Ils voulaient tous monter en même temps ! » se souvient Etienne. « Chaque bateau y stationnait d'un à deux jours le temps d'un coup de peinture réalisé par l'entreprise nantaise Bolcioni dirigée par Gachard et, plus tard, par celle de Dizet. Il y avait les Concarinois mais aussi les Guilvinistes, Douarnenistes et les langoustiers de Camaret. Leurs viviers en bois recélaient encore quelques belles pièces » et, dans les familles d'Etienne, d'Yvon, de René et des peintres, « un fumet particulier flottait dans les chaumières ! » se souvient Maurice Michelet le fils de René.

« M. Auffret, ingénieur de la DDE m'a proposé de prendre, en plus du slipway, l'organisation, la conduite et l'entretien de l'élévateur à bateaux. Le travail a changé. Il a fallu me familiariser avec l'électronique, l'hydraulique, la statique des navires, l'électromécanique ». La promotion sociale et la formation continue ont permis à Etienne, de maîtriser les connaissances indispensables pour gérer cet outil dont il sera question dans notre prochain numéro.



Henri David, disparu brutalement en novembre 2011, succéda à Etienne Guillou. Venu de la SCAM, où il a exercé pendant 20 ans, il est embauché par la Chambre de Commerce. Il sera aux côtés d'**Étienne Guillou** avant de lui succéder à son départ en 1992. En 96, **Pierrot Thierry** puis **Laurent Hémon** de 98 à 81 suivi de **Jean-Louis Sellin** seront aux commandes, sous les ordres de la SEMCAR et de son premier directeur **Régis Guillemet** et de **Frédéric Savary**. Aujourd'hui **Olivier Gouyec** dirige les opérations de levage sur le slipway, l'élévateur et la cale sèche.

Au service des armements et des entreprises

Les charpentiers Jos Querrien (la camionnette bleue sur la peinture de Jean Le Merdy en couverture) et Jos le Gall étaient des piliers. « Avant, on allait en Ville close, derrière la Porte au vin, Du chantier Lancien près du foyer du marin, où je travaillais, on passait par le quai Carnot avec une charrette à bras emplie de bois, d'étoupe et d'un fut de braie de 200 litres, raconte Jos le Gall. Cela a continué pendant quatre à cinq ans. Avant le départ des thoniers en mai il fallait faire une révision. Ils stationnaient tout l'hiver devant la Ville Close et leurs coques se desséchaient, la partie avant s'ouvrait. Il suffisait parfois de mettre du mastic et un coup de minium et, après quelques heures de navigation, le bois gonflait et cela ne faisait plus d'eau. Il y avait aussi des bordés à changer, parfois des étraves... ».

Etienne Guillou se souvient des principales entreprises utilisatrices. En plus de Jos Querrien et Jos de Le Gall, intervenaient également **les charpentiers** de chez Krebs, SCEN, Le Bars, Allanic, **les forgerons** Xavier Le Gall, Piriou, les FCC (Vergos), des ACC, **les mécaniciens**, Dieudonné, La SCAM, le CMB, Le Scoul, Carrouer, **les peintres**: Bolcioni, SAEN, Peinture Navale, Coïc, **les électriciens**; Barillec, Le Gall, **les soudeurs**: les frères Le Garf, les **spécialistes Radio** radio-maritime, St Gué-électronique, et pour **le froid** : Matal.

le slipway d'hier



Le slipway d'aujourd'hui



Les navires école de la Marine Nationale (la ménagerie) comme on les surnomme en raison de leurs noms, ici le Léopard (A748), le guépard, (A752) ont remplacé les chalutiers sur le slipway, pour une réfection de fond en comble. Autrefois ce travail réservé à la DCN est maintenant soumissionné pour la grande satisfaction des nombreux corps de métier des entreprises locales.

Activité des engins de carénage MOUVEMENTS en 2011

informations communiquées par la SEMCAR

En 1973 le slipway recevait plus de 500 bateaux, aujourd'hui, certes la baisse est significative, mais le travail a considérablement changé. Les petites unités en bois d'hier ont été remplacées par des navires plus grands en fer nécessitant des réparations conséquentes et des normes d'entretien plus exigeantes. Le développement de la navigation de plaisance apportera t'il un nouvel élan au futur élévateur? Demain se prépare dès aujourd'hui.

NAVIRES 2011	pêche	passagers	autres commerce	militaire	Yachting	Total Navires
Slipway	59	11	6	14	1	91
Elévateur	4	12	8	2	6	32
Cale sèche	3	2	10	1	1	17
Total	66	25	24	17	8	140

Un nouvel élévateur pour bientôt?

La SEMCAR

Société d'exploitation des moyens de carénage

Dans les années quatre-vingt-dix, les industries navales de Concarneau se sont réunies en interprofession « pour aborder les marchés de la construction et de la réparation navale au sens large ». Elle regroupe 45 entreprises spécialisées dans la construction, l'armement, la réparation et l'avitaillement des navires de tous types. Créée en 1997, la SEMCAR, actuellement dirigée par Olivier Gouyec, assure la gestion des trois engins du port: la cale sèche, le slipway de 400 tonnes et l'élévateur à bateau de 2000 tonnes. En 2001, Régis Guillemet prend en charge la direction de la nouvelle structure installée près de la cale sèche. Frédéric Savary le remplace de 2008 à 2010.

Modernisation des infrastructures

Les installations de levage, en particulier le slipway, commencent à vieillir et ne répondront bientôt plus aux normes environnementales. Il ne sera donc pas restauré. Une étude est en cours, menée par la Société Egis déjà chargée de la maîtrise d'œuvre du centre d'incendie de la ville pour définir un nouveau système de levage. Il semble qu'à ce jour, l'élévateur à sangles du type de ceux du Guilvinec et de Lorient ait la cote. Des études sont lancées, sondage, définition de la darse (espace où est conduit le bateau afin d'être pris en charge par les sangles de l'élévateur) etc, pour pouvoir phaser les travaux. Et le financement? « On attaque, on va au charbon » répond Olivier Gouyec. Les études devraient démarrer en 2012, puis les dossiers réglementaires nécessiteront de 12 à 18 mois. Dans le meilleur des cas, les premières tranches de travaux débiteront en 2015... Olivier Gouyec, entend mener à bien le passage du vieux slipway à un engin moderne de la dernière génération... (à suivre). **Yvon Le Floc'h**



Le nouvel élévateur de 350 tonnes du Guilvinec est opérationnel depuis 2010.

LE GRAND LAVOIR DU « BAS DE LA CÔTE »

DES CARROSSES POUR LES LAVANDIÈRES

Les femmes du bourg profitent déjà d'un lavoir communal à Kerblaise, pourquoi celles du Passage, quartier depuis longtemps le plus peuplé, n'auraient-elles pas le leur? Assurément, elles non plus ne peuvent s'en passer. Il existe bien, au-delà de la lande du Rouz, les anciens bassins à rouir le chanvre, sur le ruisseau « Ster-gwir », mais le chemin pour y parvenir est bien long et encore faut-il avoir l'autorisation du châtelain de Lonlay. Aussi, seules quelques Passagères en font usage, étendant au retour leur faix de linge sur les touffes de lande, entre le moulin à vent et la mer.

Heureusement, en bordure de la grève du Roudouic, une source sans âge fournit depuis toujours une eau claire et abondante. Au début du XX^e siècle, on peut voir, au bas de la côte menant au Passage, non loin de la statue de Duquesne, une longue tranchée bordée de pierres et alimentée par cette source providentielle. Du conduit de fonte qui la surplombe, l'eau se déverse en une bruyante cascade ininterrompue. Parfois, une vache échappée d'une prairie voisine vient s'abreuver là, au milieu des laveuses amusées.

Ce « grand lavoir » est vite devenu le rendez-vous des ouvrières de chez Cassegrain, Delory ou Vermillard. Entre friteuses d'une même usine on se réserve les places:

« Si tu vas à la rivière avant moi, t'auras que poser mon carrosse près du tien pour que le monde sait que j'arrive! »

Inutile de préciser de quel carrosse il s'agit: chacun sait qu'on appelle ainsi la caisse à laver garnie de paille ou d'une vieille toile formant coussin dans laquelle on s'agenouille pour frotter le linge. Aussi beaucoup de carrosses s'alignent au long du bassin. Mais aucun prince charmant, hélas, car le lavoir est le domaine réservé des femmes, même si, dans leurs conversations, il est souvent question des représentants de l'autre sexe.

LES MALHEURS DES PASSAGÈRES

Pourtant, au fil des années, cet espace de travail soulève de plus en plus d'inquiétudes: depuis qu'on a refait le remblai soutenant la route et barrant l'anse du Roudouic, l'eau de mer envahit à chaque grande marée ses abords. À basse mer, au contraire, les vases découvertes, chargées de débris, dégagent des odeurs pestilentielles. En 1907, la municipalité décide de remédier, au moins partiellement, à cet état de choses: un talus et des clôtures de ronces artificielles protègent désormais les plans d'eau contre les bêtes errantes et les marées à fort coefficient. Quant aux odeurs...



Après Kerblaise, voici le « grand lavoir » de la rive gauche. De nombreux passagers s'en souviennent. Il était situé à l'emplacement du chantier JFA. Juste au-dessus du lavoir, la citerne qui recevait l'eau venant du Fesq avant d'être pulsée vers le château d'eau du Rouz.

Par la suite, le lavoir sera modernisé et couvert d'un auvent de béton rendant utilisable l'endroit, même par mauvais temps. Quelques vauriens du quartier se glissent parfois sur ce belvédère pour bombarder de mottes de terre les plans d'eau, avant de s'enfuir, poursuivis par les invectives des femmes écloboussées. D'autres gamins, au

contraire, tel Jean-Marie et quelques autres, sont les bienvenus lorsqu'ils viennent proposer leurs services aux lavandières fatiguées, les aidant à hisser jusqu'à la chapelle les lourdes brouettes chargées de linge mouillé.

Jusqu'en 1976 où l'aménagement d'un élévateur à bateaux nécessitera la destruction du lavoir, celui-ci continuera d'être fréquenté. Puis les bulldozers anéantiront cette construction, certes peu esthétique avec sa balustrade et son toit de ciment, mais chargée de tant de souvenirs. Les quelques bacs installés derrière l'Abri du Marin et destinés, à l'origine, à la tannée, suppléeront partiellement à cette disparition. Quant au séchoir voisin, il ne suffira pas à faire oublier, aux plus anciens du quartier, les landes du Rouz où les draps pouvaient blanchir « kraz » au soleil, parfumés de senteurs d'ajonc.

Michel Gueguen

DEUX INGENIEURS DE TALENT

Du lendemain de la Grande Guerre jusqu'aux années quatre-vingt, deux ingénieurs des Travaux Publics, responsables de la subdivision des Ponts et Chaussées de Concarneau, Henri CEVAËR et Bernard AUFFRET, joueront un rôle primordial dans la modernisation et l'essor de notre port. On imagine la somme de travail et de responsabilités qu'ont pu représenter pour eux et leurs collaborateurs, la réalisation de ces plans, études, suivi des chantiers, contacts avec les entreprises. D'autant qu'ils avaient, parallèlement, en charge le service des phares et balises de l'Odet jusqu'à la Laïta, l'entretien des nombreux petits ports de ce secteur, ainsi que les chantiers municipaux liés notamment à l'urbanisme.

Henri CEVAËR 1893-1944



Originaire de Quimerc'h, il naît en 1893 dans une modeste famille de cultivateurs. En 1914, il est reçu major au concours d'Ingénieurs des Travaux Publics de l'État. Officier pendant la première guerre mondiale, il renonce à une carrière militaire. Il est nommé Ingénieur T.P.E à Concarneau, en 1919.

La liste succincte ci-après des principaux chantiers dont il fut maître d'ouvrage permet de mieux se rendre compte de l'ampleur de son travail. Comme nous le confiait Monsieur Louis BALAY, ingénieur du Génie Rural, qui avait travaillé sur de nombreux chantiers à ses côtés, « **pour les marins, Cevaër était le père du port de Concarneau** »

Pour rester à Concarneau, il refusera, en 1938, une promotion qui l'aurait « expatrié ». Pendant l'Occupation, il cherchera à éviter les tensions avec les autorités allemandes mais n'hésitera pas à leur rappeler, en maintes occasions, les conventions de l'armistice, notamment lors de réquisition ou de saisies, sans ordre formel, de matériel des Ponts et Chaussées ou du port. Mais, après l'exécution du maire Pierre GUEGUIN, en 1941, il changera d'attitude, faisant transmettre aux forces alliées le maximum de renseignements, relevés par son chef de travaux, R. Le ROUX, sur les défenses allemandes du secteur. En juillet 1944, ayant appris que son fils avait été arrêté à Rosnoën, il tente de le faire libérer mais est, à son tour, emprisonné à Landerneau. Torturé, il se suicidera dans sa cellule. Son fils sera exécuté près de Quimerc'h. 3 baliseurs des Ponts et Chaussées et une rue de Concarneau ont été baptisés « **Henri CEVAËR** ».

PRINCIPAUX CHANTIERS PORTUAIRES

1934-1939 : Quai Carnot	1924 : Dragage de l'avant-port
1936-1937 : Quais et terre-plein du Roudouic	1927-1932 : Quai d'Aiguillon élargi
1937 : Terre-plein du Lin ; Halle de vente du poisson, Glacière	1928 : Gril de carénage (Porte au Vin)
1937-1941 : Quai Est (1 ^{ère} tranche)	1931-1934 : Quai et comblement Anse du Lin Magasins Généraux
1939 : Dragage arrière-port	1931-1933 : Terre-plein, cale du Passage
1942 : Train de marée	1934-1936 : Chenal du Passage

Bernard AUFFRET 1923-2009



Construction du perré au Passage en 1953

Après quelques années d'intérim assuré par les ingénieurs MAHE puis ROPARS, un jeune diplômé des Travaux Publics de l'État, Bernard AUFFRET, arrive à Concarneau, en 1948. Originaire des Côtes d'Armor, il a 25 ans et, bien qu'admis à l'école des capitaines au long cours de Nantes, il a dû renoncer à la Marine pour cause de daltonisme et s'est orienté vers l'Ecole d'ingénieurs des Travaux Ruraux puis celle d'Ingénieur des T.P.E.

Il fera toute sa carrière à Concarneau où il se marie. À l'instar de CEVAËR, il renoncera à un poste d'ingénieur divisionnaire à Sète, préférant rester à Concarneau. Il prendra sa retraite en 1984, date à laquelle il sera remplacé par son collègue Gérard EDON. Dans la continuité des grands travaux mis en œuvre par CEVAËR, et grâce à son équipe de dessinateurs, techniciens, chefs de travaux, administratifs et cantonniers, il sera le pilier essentiel de l'incroyable ascension du port et de l'extension de la ville. Bernard AUFFRET est décédé en 2009.

PRINCIPAUX CHANTIERS PORTUAIRES

1950-1951 : Quai Est et retour jusqu'au vieux pont	1958 : Immeuble de l'Équipement
1953, 56 : Slipway (3 puis 6 garages)	1964 : Parking couvert
1953, 56, 63 : Criées (extensions)	1966 : Nouveau pont du Moros
1955, 62, 71 : Dragage Arrière Port	1968 : Quai du Moros (250 m x2)
1953-1954 : Déroctage du chenal, perré	1972 : Elevateur à bateaux (2000 t)



le port de plaisance détruit à réaménager



1964 : parking couvert



1966 : nouveau pont du Moros

LANRIEC, C'EST LE PEROU

Depuis longtemps, les troupeaux de vaches pie-noir ne broutent plus les prairies du Roudouic. Porcs et chevaux ont aussi déserté les lieux. Derrière l'ancienne ferme, transformée en une originale et agréable résidence, les nouveaux propriétaires élèvent un petit troupeau de chèvres naines mais surtout deux étranges camélidés, aussi inattendus que sympathiques : deux alpagas venus tout droit... des Côtes-d'Armor. Pour un peu, on se croirait sur quelque haut plateau de la Cordillère des Andes. Mais il est vrai que chacun le sait ici, Lanriec, c'est le Pérou !



Des alpagas au regard doux et bienveillant au Roudouic

COUP DE CŒUR

Quelle idée, direz-vous, de choisir de tels animaux de compagnie ? C'est peut-être que vous les confondez avec leurs cousins les lamas à qui l'on attribue la redoutable réputation de cracher à la figure des visiteurs. Les alpagas, eux, viennent au-devant de vous et vous auscultent d'un regard à la fois doux et bienveillant. Ajoutez à cela une démarche majestueuse et une absence de démonstration bruyante : vous avez l'honneur d'être reçu par des « animaux de qualité ». Et puis cette épaisse toison de laine qui les emmitoufle et les fait ressembler à des moutons qui auraient trop grandi contribue aussi à cette impression de douceur qui les rend attirants. Rien d'étonnant à ce qu'on s'y laisse attendrir.

DES COMPAGNONS PEU EXIGEANTS

Voilà six ans que NEPAL, le roux, et OURAL, le noir, vivent à Lanriec et, manifestement, semblent y vivre bien. Hiver comme été, ils restent dehors. Originaires de contrées aux climats extrêmes, comment ne se plairaient-ils pas sous le nôtre, pour le moment tempéré ? Dans les 3 000 mètres carrés dont ils disposent, ils trouvent suffisamment de nourriture, d'autant qu'ils sont d'un naturel peu gourmand. Juste un petit complément d'aliments pour chevaux, pas trop riche en protéines, leur assure un parfait équilibre.

OURAL et NEPAL, deux mâles qui s'entendent bien, même si, comme chez toutes les espèces, l'un est dominant, l'autre dominé. Ici, c'est OURAL qui fait sa loi mais sans heurts et sans brutalité. D'ailleurs, ces animaux ne sauraient vivre en solitaires. Pourquoi OURAL garde-t-il sa toison toujours impeccable alors que son comparse y accroche immanquablement herbes et brindilles de paille ? Pourquoi le premier porte haut une tête à l'indéfrisable exemplaire alors que de longues mèches en broussaille donnent à NEPAL un air de gavroche farceur ? Mystère de la Nature. Mais leur propriétaire serait tenté de croire

que l'un des deux lui ressemble, par certains côtés... Mimétisme ?

CHEZ LE COIFFEUR

Seules contraintes imposées par ces placides animaux : leur raccourcir les dents (qui poussent sans discontinuer) et une tonte en règle tous les deux ans. Mais les tondeurs d'alpagas ne courent pas les rues en Bretagne aussi faut-il faire appel à un spécialiste de sud de la France. Le spectacle en vaut la chandelle car immobiliser ces bêtes de 75 à 90 kg, même si elles sont de bonne volonté, n'est pas une petite affaire. Tonte du ventre, des flancs, du dos, on en retire un lourd manteau soyeux. En guise de finition, quelques coups de tondeuse sur la tête en respectant un élégant toupet et voilà nos deux compères rasés de frais, tout étonnés de se trouver si légers. Dommage que le traitement de ces laines aux longues fibres recherchées soit un peu compliqué. On y trouverait certainement de quoi offrir à la maîtresse de maison une élégante veste... tous les deux ans.

EPILOGUE

Les alpagas vont-ils conquérir Lanriec ? Attiré à son tour par ces ruminants exotiques après une visite au Roudouic, un autre Lanriécois bien connu en a acquis, peu après, trois exemplaires. Si ce n'est pas le Pérou, la rive gauche de Concarneau reste, en tout cas, une cosmopolite terre d'accueil !

Michel GUEGUEN



Stéphane Carliou

Réunis par le télégramme, des représentants de 9 associations parmi les nombreuses autres qui animent la rive gauche du Moros

Activités 2012 du comité des fêtes de Lanriec

2012 sera une année bien remplie en animation sur la rive gauche du Moros.

Le 13 mai, le 2e **rallye culturel** et ludique sillonnera le nord de la communauté d'agglomération. Énigmes et curiosités jalonneront la journée avant de découvrir les résultats autour d'un dîner festif.

Le 16 juin, la **fête de la musique** égayera le bourg de Lanriec avec les chansons françaises des « Pères Fêtards » et Ronan Gourlaouen à la guitare. Un hommage sera rendu à Nougaro par Gérard Macé, Alain Hellegouarc'h, Jacky Bouillol et Jacky Thomas et, pour clôturer la soirée, le groupe de rock Chicken Vindaloo s'en donnera à cœur joie.

Le 21 juillet, fort du succès de 2011, la **balade musicale** nous emmènera par de petits sentiers pédestres à la découverte d'espaces souvent méconnus.

Le 4 août, la **Bretonnade** animera à nouveau l'espace Charles-Goapper.

Le 8 septembre, dernière innovation : la **fête du lavoir de Kerblaize**. Les lavandières exerceront leur art avant un ragoût de choux bien mérité puis entraîneront le public dans un an-dro qui ouvrira le fest deizh.

Le 9 septembre, 3e salon « **Art et passions de Lanriec** » consacré à « l'Homme (le lanriécois) entre terre et mer ».

Vous pouvez faire vos suggestions ou poser vos questions sur notre boîte à lettres électronique : comite.lanriec@gmail.com. À bientôt.

« lanriec.com » poursuit son chemin, vous le retrouverez en juin et le 9 septembre.

Pour les internautes retrouvez « lanriec.com » sur notre site. C'est simple, tapez seulement « lanriec.com ». Vous découvrirez de nombreuses photos, vidéos et commentaires. Merci à Florian Le Heurte d'avoir offert un second souffle à notre site préféré.

Michel Talandier

Hervé Gloux nous a quittés

Un ami du monde maritime vient de disparaître. Il avait mis toute son intelligence et ses multiples talents artistiques au service d'une passion qui a toujours guidé ses engagements et ses choix. À ce titre, Hervé Gloux, ancien conservateur du musée de la pêche, aurait dû être honoré du titre de peintre de la marine. Le p'tit vachic et lanriec.com ont largement bénéficié de ses compétences et de son aide bienveillante. Notre revue présente ses plus sincères condoléances à Danièle, son épouse.



Photo Les amis du Passage

Réalisé par des bénévoles, sous l'égide du Comité des Fêtes de Lanriec, ce cinquième numéro de **lanriec.com**, comme le précédent, est distribué gratuitement aux points suivants :

- **Bibliothèque municipale**
- **Mairie de Concarneau**
- **Office du tourisme**
- **Lanriec** : Ty Forn, Le Domino, Mairie annexe
- **Douric** : Boulangeries Millet, Le Suffren
- **Le Passage** : supérette VIVECO, Presse-tabac
- **Le Cabellou** : Le Dundee
- **Kerancalvez** : Le Tamaya, Station Total

Nous réalisons 3 numéros par an.

Si vous souhaitez nous soutenir et recevoir **lanriec.com** par la poste, adressez vos dons annuels par chèques libellés au nom de **lanriec.com** Chemin de Parc-Rouz 29 900 Concarneau

Comité de rédaction :

Michel Guéguen, Yvon Le Floc'h, Michel Tallandier, d'autres apports pourront être pris en compte ponctuellement.

Conception, mise en page et suivi de fabrication :

Yvon Le Floc'h

Impression :

Imprimerie de l'Atlantique
En cas de copie ou citation d'un texte ou d'un extrait, prière d'indiquer l'origine de l'article et le nom de l'auteur.

Remerciements : Me P. Baccon, L. Balay, Marc et Me Bigot, L.L. Hervé pour les archives de la chambre de Commerce Concarneau - Quimper, L. Bruno, O. Gouyec, directeur de la SECMAR, E. Guillou, M et Me J. Le Merdy, J.M. Martin, R. Le Roux, R. Quéré, arch. municip. Concarneau, arch. Ponts et Chaussées.

Téléchargements

Tous les numéros de **lanriec.com** sont lisibles et téléchargeables sur le site du même nom.

**Crédit Mutuel
de Bretagne**
LA banque à qui parler

CMB 1 rue des Ecoles 02 98 97 37 33
48 rue Mauduit Duplessis 02 98 97 30 20



*Valoriser les coproduits des filières pêche
et aquaculture*



**Lanriec.com paraît avec le soutien des
entreprises et celui de ses bienfaiteurs.**

Intermarché
SUPER

Intermarché

**Centre commercial
Korrigans
route de Trégunc
02 98 97 22 37**

PIRIOU

Construction, réparation,
et ingénierie navale

ZI du Moros – 29185 CONCARNEAU
Tél. 02 98 97 09 48

www.piriou.com

Le Moussaillon
Boutique Guy COTTEN
+ de 900 m²

**LES + GRANDES MARQUES
DE MODE MARINE**

SAINT JAMES
ROYAL MEK
Gloverall

Z.I. du Moros • CONCARNEAU • Tél. 02 98 97 09 22
www.moussaillon.com
Ouvert du lundi au samedi - Journée continue en été

GUY COTTEN
L'ABRI DU MARIN®