

lanriec.com

Le journal de la rive gauche de Concarneau

D'hier à aujourd'hui, Histoire, souvenirs, images de la commune de Lanriec

N° 6



photo:Yvon Le Floc'h, la Hève, 29 juin 2002

**Aménagement de l'anse du Roudouic, 2^e partie, l'ÉLEVATEUR
La zone industrielle du Roudouic, la SAEN
Des LOUPS... à Lanriec
Lanriec, une commune « DE PASSAGE »
Le doigt volage de DUQUESNE**

L'élévateur, la COBRECAF en rêvait, les chantiers Piriou l'ont adopté

« Il est bon de savoir que l'élévateur de Concarneau est le seul au monde, en 1980, à posséder une plate-forme inclinable permettant d'épouser la forme de quille du bateau, évitant ainsi toute instabilité lors de la mise en échouage. Même les Japonais n'ont pas encore mis au point une telle technique. »

André Paris, cocorico!

Mis en service en 1978, il aura fallu attendre avant la réception définitive de l'élévateur. André Paris, le directeur de la société constructrice de l'engin, expliquait cette longue période de rodage en raison de l'extrême automaticité et la complexité de l'ouvrage « l'expérimentation n'allait pas sans problème ».

C'était parti pour Étienne Guillou aux commandes du nouveau joujou de levage de bateau pouvant attendre 2000 tonnes, loin devant le slipway de 350 tonnes, construit en 1956. La **COBRECAF**, Compagnie Bretonne de Cargos frigorifiques, gérée par André Dhellemmes, Yves Cariou, pouvait enfin assurer l'entretien de ses cargos à Concarneau, à moindre frais.

le deuxième port de pêche en 1968

Pour Bernard Auffret T.P.E, ce fut une belle bataille à gérer. Choisir l'engin le plus adapté aux besoins du port et en rechercher les financements, Pas moins de 10 ans auront été nécessaires.

Dès 1963, la Société Paris présentait un avant-projet pour la construction d'un slipway en long de 1100 t.

En 1968, dans une note à propos de la construction d'un nouvel engin de carénage, l'ingénieur concarnois écrivait: le port de Concarneau a réalisé dans le courant des dernières années une spectaculaire ascension qui l'a conduit au second rang, après Boulogne et avant Lorient, dans la hiérarchie des ports de pêche français avec un tonnage de 65,905 t.

Ces tonnages sont la conséquence d'un renouvellement progressif et complet de la flottille de pêche qui s'est transformée et modernisée et compte actuellement environ 200 chalutiers et thoniers d'une longueur variant de 23 à 36 mètres auxquels s'ajoutent de nombreuses unités. Il convient d'y adjoindre les 5 cargos frigorifiques d'un armement concarnois (la COBRECAF) dont le plus grand présente une longueur de 73 mètres et une largeur de 9 m. À cette date, la solution envisagée concerne aussi une vingtaine de chalutiers de 36 m qui ne peuvent qu'être qu'à lège sur le slipway, 4 thoniers d'une longueur de 48 m et 2 thoniers projetés. S'y ajoutent 2 gros chalutiers de Lorient et 2 cargos de Quimper.



photo Yvon Le Floch

L'élévateur, à droite, JFA, le chantier des navires de plaisance, à gauche le slipway et la SAEN, au fond, les chantiers Piriou

L'ingénieur, tout calcul prévisionnel fait, estime à 400 journées au total cette utilisation annuelle. L'opération est évaluée à 10 000 000 F, c'était en 1968!

En 1972 l'opération se précise.

Malgré la conjoncture défavorable (déjà), disparition de l'usine Cassegrain au Passage par exemple, coût de la construction (de 1964 à 1970 le coût de la construction navale a augmenté de 50 %) le projet de construction d'un nouvel engin de carénage, inscrit au V° plan, est tenu à bout de bras par le monde maritime de Concarneau et la Chambre de Commerce.



la grève des marins en 68, le port encombré

La flottille portuaire en activité, compte au premier janvier 1972, 98 chalutiers dont 9 équipés pour la pêche arrière, 11 thoniers de pêche fraîche, 33 thoniers congélateurs pratiquant généralement la pêche à l'albacore dans les eaux africaines, 2 chalutiers-thoniers, 5 cargos polythermes, 20 sardiniers, plus de 100 petits bateaux de pêche, 4 vedettes de transport de passagers et 6 sabliers.

« Il apparaît qu'à l'heure actuelle, 40 bateaux de la flottille concarnoise nécessiteraient un engin plus puissant ».

Liste communiquée par la Chambre de Commerce du port le 15 janvier 1973 :

nombre de bateaux qu'il est nécessaire d'alléger : 32, nombre de bateaux dont le poids dépasse les possibilités du slipway : 16, prévisions, 46 en 75.

6 cargos gérés par la **COBRECAF** : Aven, Belon, Elorn, Isole, Laïta, (rivières bretonnes), Diogoye Denhor.

4 pinardiers de l'armement Nader : Saint-Cadou, Mater Dei, Saint-Marcet et un pinardier de 80 m en projet.

1 sablier de l'armement Monfort : Penfoul

2 sardiniers congélateurs: de 53 m gérés par la **COBRECAF** : Géo-André et Guy-Boniface

1 thonier de 51 m de l'armement Le Bouter Anati

2 pétroliers de l'A.C.F (armement coopératif finistérien) : Pointe de Beuzec, Pointe de Brezellec

1 cargo de 80 m de l'A.C.F : Pêcheur breton.

Ces listes impressionnantes aujourd'hui rappelleront quelques bons souvenirs à de nombreuses familles.

-les thoniers en 1972: liste établie par M. Auffret armement Charlot: Biscaya gérant Charlot Simon CMB : (Chevannes-Merceron-Ballery)

Cap Saint Pierre, Cap Saint Paul, Entente,

Jacques Cœur, Pt Henri Polo, Richelieu, Île de Sein

gérants: Julien Ballery, Roger Labbé, Jean-Yves Labbé

capitaines d'armement: Germain Le Guellec, Jean-Yves Guichet

COBRECAF: Morgat, Trévignon

gérants: André Dhellemmes, Yves Cariou, Firmin Blanchard

capitaines d'armement: Jean Le Rouzic, Claude Nédélec

ACF: Président Lacour, Monmartre, Vendome

Armement Le Bouter: Trenova

-chalutiers:

armement Barzic: Monique-André, Senior

autre armement: Normandie Bretagne

Liste des bateaux qu'il est nécessaire d'alléger pour permettre le hissage sur le slipway armement Dhellemmes:

Aravis, Amadis, Izoard, Lautaret, Sarennes

armement Jan: Armagnac, Morillon, Nancy Rose, Symphemie

armement Chevannes: Giralda, Luc, Lutèce, l'Étel armement Goalabré Du Chaffault, Grand Large, Magdeleine

gérants: Goalabré Yvon, Goalabré Yves

capitaines d'armement: Jean Quentel

armement Lancien: Euros, Pavois

armement Nicot: Amaryllis, Baccara, Concerto, Helena, Hemerica, Languedoc, Sylvana,

gérants: Nicot Pierre, Nicot Pierre-Henri, Nicot Pierre-Yves

capitaines d'armement: René Glémarec, Claude Guillou

armement Patron Jean Charlot: Charlot

armement Prodhomme; Cezembre, Cité d'Aleth

armement Villiers: Guy saint louise, midas



photo Yvon Le Floch

l'Hémérica, est un chalutier semi-industriel, à potences latérales, caractéristique des navires de pêche industrielle dans les années 60/70. Construit en 1957 aux ateliers et chantiers des forges de l'Ouest à Saint-Nazaire, l'ancien **pactole** est racheté par Pierre Nicot en 1971. Amarré au pied des remparts en 1984, Il appartient au Musée de la Pêche depuis 1988. (source, site Web « Bateaux des Côtes de France »).

Le nouveau port sur l'« Anse du Roudouic »

Un pari sur l'avenir

Quelques années avant la construction de l'élevateur, la pêche est aux prises avec des difficultés de renouvellement de sa flottille chalutière. De 1967 à 1970 un seul chalutier a été mis en service. « Depuis le 29 septembre 1971, date d'arrivée à Concarneau du premier chalutier de la « nouvelle génération » 11 navires à pont couvert, appartenant à quatre armements distincts, sont entrés dans la flottille hauturière du port ». Dans ce journal Ouest-France du 21 septembre 1973, Roger Cougot, rédacteur de la rubrique maritime pose la question: « Concarneau va-t-il faire l'option de la réparation et de la construction navale à plus grande échelle? Ce secteur a connu des aléas et une certaine pose dans les années 65, voire, la récession à la fin de 1971. Depuis, les choses ont changé. En ce seul domaine de la construction neuve, la reprise s'est affirmée par des carnets bien remplis et des options laissant espérer une progression. » Depuis, la construction navale a largement fait ses preuves. Pari gagné, donc, pour la chambre de commerce, la ville de Concarneau, et l'ingénieur de l'équipement Bernard Auffret. Mais la vie du port n'est pas un long fleuve tranquille. Crise, délocalisations, les pages des carnets de commandes sont parfois désespérément blanches...

Les étapes de la construction:

Septembre 1973: appel d'offres

Janvier 1975: signature du marché, dragage d'une fosse à -5 m, 4 mois, réalisé par l'entreprise **QUILLE**

Septembre 1975: signature du marché des travaux du génie civil (10 mois)

Juin 1976: montage de l'équipement mécanique

22 avril 1978: premier essai à 2000 tonnes

9 décembre 1980: réception définitive

On aura longuement réfléchi, visité des ports en Allemagne, à Leipzig, en Hollande, à Amsterdam, envoyé une délégation de 12 personnes aux Canaries voir l'élevateur à câbles de Santa-Cruz de Ténérife en 1972 avant de prendre la décision. Par rapport à un slipway en long, il présentait l'avantage d'être moins encombrant en assurant le relevage verticalement sur une plateforme. En 1974, un premier projet envisageait l'emplacement d'un élevateur à câbles sur la zone maritime proche du slipway selon un axe différent de celui d'aujourd'hui. Il ne permettait pas d'exploiter la zone artisanale au-delà de la route nationale.



Mise en perspective du premier projet



en 1977-1978, les travaux de l'élevateur sont en voie d'achèvement, au premier plan, à gauche, tout à côté des anciens locaux du chantier Krebs absorbé en 1971, le chantier de la SCEN et ses deux cales de lancement, l'une, aujourd'hui détruite, l'autre, déplacée. Sur l'une d'elles, quasiment à l'emplacement de la cale de JFA (Jacques-Frédéric-Associés), les skiffs du « père briant », en bas, à droite, le hangar des frères Berthelom, couvreurs, et un local utilisé successivement par l'entreprise de peinture Bolcioni, sous la direction de Gachart, puis par les charpentiers de marine Jos Le Gall de 81 à 91 et son fils Jean-Jacques jusqu'en 95. Les bâtiments seront détruits lors de la construction des hangars de construction de bateaux de plaisance de JFA débutée en 1999. En haut de la photo, un chalutier sur le portique du slipway, accostés au quai Est cargos et chalutiers.

Au-delà de la route, Les grandes manœuvres



Lili Bruno, chef du bureau d'études de 1951 à 1989, a suivi la dépose des remblais dans l'anse du Roudouic lors du creusement du port ainsi que la campagne de reconnaissance des sols de la zone du futur élevateur et du port de plaisance. **Yves Maguer** ne tarit pas d'éloges à propos de lui « j'étais son second au bureau d'études, il avait l'étoffe d'un ingénieur un homme hors pair que je peux qualifier de « Chef ». Le père de l'élevateur c'est lui, mais Lili est un homme modeste qui n'a jamais voulu tirer la couverture à lui, ni se mettre en avant. il a été du début à la fin le calculateur, le concepteur de cet ouvrage. Le bureau d'études était dirigé par l'ingénieur Bernard Auffret, un meneur d'hommes, inflexible, qui n'admettait pas l'erreur... »

Sous la direction, de **Bernard Auffret**, le bureau d'études de la subdivision des Ponts et chaussées de Concarneau a étudié et suivi la réalisation de nombreux ouvrages de Quimperlé jusqu'au pays bigouden, et en particulier, celui de l'aménagement de Port La Forêt.

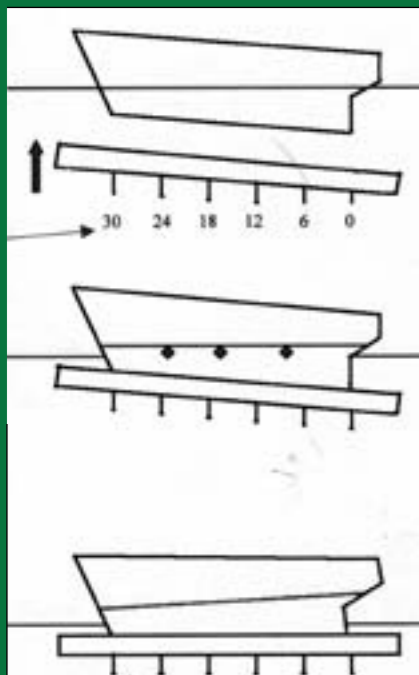
Lors de l'agrandissement du port, au-delà de la route nationale, sur les terrains marécageux du Roudouic, **l'entreprise Charrier** avait obtenu de M. Hugot-Derville l'accord de déverser ses boues de dragage sur ce qui n'était qu'un marais, « un plan d'eau gelé l'hiver pour le bonheur des gamins du Passage », se souvient Adrien Martin. Une aubaine surtout pour l'entreprise de n'avoir qu'à faire passer ses camions derrière le garage Pasgrimaud pour atteindre ce lieu de dépôt si proche, quitte à prendre le risque de rouler sur 10 m sur la route nationale sans plaque d'immatriculation.

L'espace comblé en 1966 va trouver une première destination, « deux terrains de football, pas moins, ouverts à tous avec vestiaire ». se souvient Michel Piriou. En 1970, Lili Bruno et ses amis, vétérans de l'USC, s'y adonnent à leur sport favori. Les archers y décocheront leurs flèches. Des rassemblements divers y trouveront place: un meeting du parti socialiste en présence de Michel Rocard et de Louis Le Pensec, un 1^{er} mai 1980 mémorable pour Guy et Michel Piriou. Ce jour-là, c'est traditionnellement la fête de l'Unité du parti communiste. Le maire, Jo Argouach, accepte de vendre l'espace loué par Le chantier Piriou et la SAEN. À partir de cette date, Guy et Michel Piriou vont pouvoir envisager un large développement de leurs projets. Des hangars s'élèvent par tranches en fonction des commandes: 1983, 1985, 1989 et, le dernier en 1990 pour le **Cap Bojador**, premier d'une longue série de thoniers, et de navires les plus variés. Inutile de préciser qu'il faudra construire le tout sur pilotis de béton dans cette anse longtemps envahie par la mer puis, peu à peu, envasée, et inondée aux grandes marées. Sous le petit pont, les pêcheurs amateurs feront le plein de crevettes avant d'embarquer pour des parties de pêche.



Idéalement située pour l'extension des chantiers portuaires, la nouvelle zone avait été retenue par la SCEN dirigée par Pierre Lancien et Maurice Maine. La SCEN, en dépôt de bilan en 1978, ne pourra y donner suite. Les frères Piriou, Guy et Michel, sauront en tirer parti. À leur tour, Neptune gastronomie d'Hervé Gourlaouen, ainsi que Cardon et fils, IFREMER, Meca Diesel et le centre d'instruction de la sécurité dirigé par Alain Pomes y construiront leurs établissements.

Le hissage d'un bateau sur l'élevateur



Détail d'une planche explicative réalisée par Etienne Guillou



Construction de l'élevateur : une structure imposante soutenue par d'énormes tubes remplis de béton enfoncés à moins cinq mètres des plus basses mers. Document SECMAR.

Particularité de l'élevateur concarnois conçu par l'entreprise Paris. Lors du hissage du navire, la plateforme est inclinée à la même pente que sa quille (maximum, 5%). Les six stations de levage à vérins hydrauliques mettent en action les crémaillères. Les treuils de halage entraînent les bers, l'attinage (mise en place des tins de soutien) assure la stabilité du bateau avant de le transférer sur le garage.

Souci majeur, répartir les charges

Sur le papier cela semble simple, une difficulté cependant provoquait les nuits blanches de Bernard Auffret. « La quille d'un bateau n'est pas une poutre inerte, explique Etienne Guillou, selon la répartition du poids elle peut se déformer légèrement. Sur un thonier la charge est située à l'arrière, avec un cargo de retour du Maroc avec ses tonnes de sardines congelées, les charges sont réparties différemment » Le premier essai avec l'**Isolé** va d'ailleurs révéler le problème. Les armements devront mettre à disposition du directeur le plan du navire avant la montée sur l'élevateur afin d'en étudier les charges linéaires. Pour ce moment délicat, il est fait appel à **concarneau-plongée** pour évaluer de visu la position de la quille sur les tins et, éventuellement, pour déplacer les cales. Une fois posé, de puissants moteurs électriques entraînent le navire pour le caréner et les réparations.

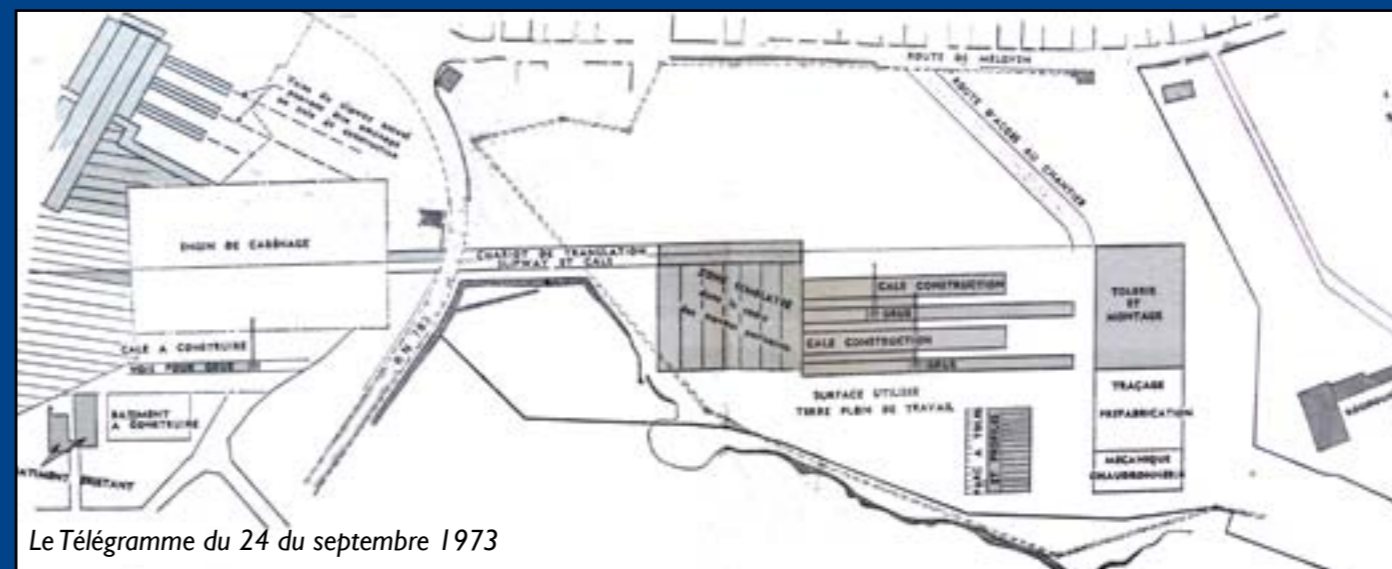


L'Isolé, un cargo de la COBRECAF monté pendant les essais, permet aux ingénieurs de la société Paris de mieux adapter les six paires de vérins à crémaillères.



Etienne Guillou, l'ancien, formé sur le tas, et Romain Daniel, BTS électrotechnique, l'actuel opérateur de la SECMAR depuis 2000, aux commandes d'un engin entièrement automatisé.

La zone du Roudouic: le projet de 1973, les installations actuelles



Le Télégramme du 24 du septembre 1973



A gauche de l'élevateur, les ateliers de **JFA - plaisance**, de part et d'autre de la route, la **SAEN**, peinture-marine, au centre, les ateliers du **chantier Piriou**, à l'arrière, l'entreprise **Neptune gastronomie** et son extension, ex-IFREMER ainsi que les ateliers de **Cardon j et fils** (SA équip marine), l'ex-atelier de Meca Diesel devenu aujourd'hui une zone de **stockage du port-à-sec**, en bas, **Piriou export** et le **centre d'instruction** et de sécurité pour la lutte contre les incendies à bord des navires géré par le Centre Européen de Formation Continue Maritime. Le CEFCM ex-école de pêche.



le plus récent en 2009
le Franche Terre 90 m

le Cap Bojador 61 m

Le premier thonier sorti des chantiers en 1990 fut Le **Cap Bojador** un bateau de 61 m. Depuis cette livraison, Piriou a construit une vingtaine de thoniers sur le site de Concarneau: des thoniers de 25 m

à 90 m dont des thoniers pour la Méditerranée et des thoniers océaniques, parmi lesquels, l'**Avel Vor** en 91, l'**Avel Vad** en 96, le **Torre-Julia** de 82 m en 97, le **Cap Saint-Vincent**, le **Cap Sainte-Marie**, le **Sterenn** de 98 à 2000 et la série des 84 m le **Glénan**, le **Trévignon**, le **Drennec**, le plus récent thonier sennear, le **Franche Terre**, bateau de 90 m, a été livré en 2009 à SAPMER.

Quelque **300 navires**, sortis des hangars de construction, sont passés par l'élevateur avant d'achever leur aménagement à quai.

Pour la pêche: chalutiers, crevettiers, bolincheurs, palangriers.
Navires de service: barges et vedettes pour le transport de fret, remorqueurs navires de l'offshore pétrolier (type crew-boat, FSIV (Fast Support and Intervention Vessels), supply). D'autres bateaux de tous types sont également passés par l'élevateur à fin de réparations ou de refontes au chantier. Le chantier Piriou construit d'autres thoniers sennear sur ses filiales, ainsi, la SEAS, implantée au Vietnam.



photo Yvon Le Floch

Le 21 février 2012, les bateaux des Conseils Généraux font leur toilette de printemps: le Vindelis du Morbihan, le Fromveur II pour Ouessant, derrière, le catamaran Capitaine Némou du Guilvinec. Sur le slipway, deux bâtiments école de la Marine Nationale. Un instantané de l'élévateur que l'on voudrait voir toute l'année!



Le chantier JFA utilise l'élévateur pour mettre à l'eau ses belles réalisations ici, **Axantha II** et **Bystander**. Mises à l'eau: en 1996 **Ama-deus**, voilier, **Scarena**, 2007, **Jaguar**, 138', motor yacht 2009

Constructions neuves:

Le voilier **Magistral** en 2000, et **Atalanta** en 2002, **Axantha** un motor yacht, 2003, **Sun Tenareze**, catamaran, 2004, **Byslander**, motor Yacht, 2006, **Atao**, voilier, 2006, **Hortense**, motor sailer, 2009, **Axantha II**, motor yacht 2011.

A venir en 2012, **VPLP 110'**, catamaran.



photo Yvon Le Floch

L'élévateur, un lieu de vie extraordinaire où s'activent des ouvriers de l'interprofession, peintres, soudeurs, électriciens, mécaniciens, frigoristes et autres techniciens des entreprises de Concarneau, de Lorient, de Brest principalement.

Le port à sec devient incontournable

Nous avons consacré nos numéros 5 et 6 à l'histoire du carénage à Concarneau, nous ne pouvions pas passer sous silence l'espace dernier-né en 2008, le port à sec. Conçu pour le carénage, l'entretien et le stockage des bateaux de plaisance et de la petite pêche, il devient un passage obligé (sous peine d'amende - Ouest-France du 4 avril 2012!). D'une capacité de 300 bateaux, il se charge de leur transport de la cale du Roudouic à la zone du Petit Moros, rue des Bolincheurs. L'un des atouts de sa zone technique de 2000 m² est le système de traitement des eaux de lavage et des eaux noires traitées et recyclées. Partenaire de l'opération « vague bleue en Bretagne » « port à sec-Concarneau » a fait le choix de l'environnement durable. Les bateaux sont installés sur ber sur la zone de stockage de 22 000 m² ou dans le local couvert de 500 m² au Roudouic, des places sont disponibles, piste de lavage en libre-service. Tél.: 02 98 60 48 14 ou www.port-a-sec-bretagne.com



Claude et son fils Philippe en 1993, la succession est assurée

Parmi les nombreuses entreprises qui doivent leur développement au slipway et à l'élévateur, la **SAEN, Société Armoricaîne d'Entretien Naval**, s'est taillé une belle place.

Une histoire qui passe par l'USC.

Claude Dizay, le fondateur, né en 1936, est originaire de Ouistreham. Le riveteur d'un chantier de construction navale à Blainville est aussi footballeur à Caen. En 58, il part en Algérie où il fait la connaissance de Jacques Carnot, époux de Maryvonne, tenancière du café **La Forge*** et de Michel Chacun. L'amitié se noue au sein de l'équipe de foot du peloton. Claude Dizay qui devait signer au stade Malherbe de Caen entre à l'USC tout en assurant le quotidien en qualité de livreur de vin chez Le Lay. Il sera l'un des piliers de l'USC en qualité d'arrière central de 1961 à 1970.

Comme pour les frères Guy et Michel Piriou, grâce à l'USC, il tisse son réseau et rencontre des armateurs. Il devient chef d'équipe chez Bolcioni, une entreprise de peinture navale, installée au Passage tandis que Gachard son prédécesseur, monte Cornouaille Peinture. Devenu le gérant de la société de peinture la SAEN, société créée par un groupement d'armateurs et de mareyeurs, Claude rachète toutes les parts en 1963 et en devient le propriétaire. En 70-72 Gachard disparaît. Seul, en local, Claude Dizay doit cependant tenir compte d'autres entreprises de peinture de Lorient ou de Brest.

Evolution de l'entreprise

Philippe Dizay débute en 82. Au décès brutal de son père, en 2002, il prend la relève de la **SAEN marine** tandis que son frère David, plus jeune, s'occupe de la branche **SAEN bâtiment industrie**.

La branche marine réalise 80 % de l'activité. « Nous avons 25 employés. Grâce à la mécanisation et à l'amélioration des outils, nous en avons eu jusqu'à 50. Aujourd'hui il est difficile de trouver des apprentis et des ouvriers. Le noyau de notre équipe est formé d'ouvriers qui ont débuté à 14 ans chez nous, souvent de père en fils. Notre métier est dévalorisé il nous arrive de faire appel à des Polonais. Le siège de la SAEN quai Est existe depuis 1970, deux entrepôts stockent le matériel roulant et les réserves.

Perspectives: plus difficile qu'avant!

« La fin d'année sera difficile, le camembert s'est réduit et nous sommes de plus en plus nombreux. À Concarneau, on fait les prototypes et le reste est délocalisé. Notre profession n'a pas une forte valeur ajoutée, on n'est pas compétitif ailleurs, loin de là. La branche bâtiment marche bien mais, là aussi, il y a une multitude de peintres artisans. Par contre, disposant de matériels et d'outils performants, nous sommes adaptés pour des grands ensembles. on est capable de déplacer 10 ouvriers sur un chantier. Ce n'est plus l'euphorie des années quatre-vingt lorsqu'on sortait un bateau tous les mois. Les marchés sont de plus en plus serrés. Le relationnel a aussi beaucoup changé. Aujourd'hui on a à faire à des financiers. Avant, on travaillait sur le quai. » Mais ceci est de l'histoire ancienne!

* Quai Carnot, le café la Forge, était également siège de l'USC, il a laissé place au laboratoire d'analyses médicales.



photo Yvon Le Floch

Bien formé par son père Claude décédé en 2002, Philippe Dizay dirige la branche marine de la SAEN.

interprofession du port de Concarneau

L'Interprofession du port, l'IPC, compte 44 membres regroupant des entreprises locales du secteur naval. Dans un secteur très concurrentiel, qui s'amenuise en peau de chagrin, la solidarité s'impose d'elle-même. La Chambre de Commerce qui gère le port de Concarneau a mis à leur disposition le slipway et l'élévateur,



Quelques logos de l'IPC

DES LOUPS...A LANRIEC !

! Au loup! Au loup! Durant des siècles, ce cri sema l'effroi dans toutes les campagnes. Dans chaque village, chaque ferme, on se transmettait à la veillée les récits de moutons, de veaux dévorés, voire de jeune vacher ou de femme revenant du lavoir attaqués par ces bêtes « féroces ». S'ils faisaient effectivement de nombreuses victimes parmi le bétail, les loups ne s'en prenaient pourtant que très rarement aux humains et seulement s'ils se sentaient acculés ou tenaillés par la faim. Mais lorsque, malheureusement, ils se produisaient, ces drames marquaient durablement les esprits. Devenu véritable incarnation du Diable, l'animal servait, du coup, de menace efficace pour les enfants désobéissants. Il est certain, en tout cas, qu'il était bien présent en Bretagne et même... à Lanriec.

L'ENNEMI NUMÉRO UN

Le loup ne fréquentait pas que les régions inhabitées ou les grandes forêts. Une contrée comme la Bretagne,



avec sa multitude de hameaux, de bois taillis et de landes, constituait pour lui un habitat favorable et une abondance de proies. Il était devenu un tel fléau que tous les moyens étaient bons pour en protéger les populations. Ainsi, en 1667, le Parlement de Bretagne accordait une gratification de 300 livres à un certain Georges Hubert prétendument issu de la famille du fameux saint Hubert, celui qui avait rendu docile un loup furieux. Il possédait, affirmait-il, le pouvoir de guérir toute personne mordue par un loup enragé. Mais l'histoire ne précise pas si les résultats furent à la hauteur de cette confortable rétribution.

Plus réaliste, en 1676, le roi Louis XIII promettait « à toute personne ayant capturé un loup, 2 deniers de récompense et 4 deniers s'il s'agissait d'une louve ». Mais cet espoir de prime encourageant les paysans à traquer les loups va contribuer à rendre ceux-ci plus agressifs à l'égard des populations rurales. Des témoignages à faire frémir ponctuent l'histoire de bien des communes de la région, notamment à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècles. Ainsi, en 1773, près du moulin de Coat-Aven en Melgven, une louve se jette sur Isabelle Le Deuff, une gamine de 9 ans et, sous les yeux de sa mère, l'emporte dans un taillis voisin. On retrouvera le lendemain son corps déchiqueté. Quelques jours plus tard, 4 jeunes loups seront abattus dans les mêmes parages.

Par la suite, la pose d'appâts empoisonnés permettra de détruire, rien qu'aux environs de Quimperlé, plus de

40 loups. Il est vrai qu'une louve pouvait mettre bas des portées de 4 à 9 petits, plusieurs fois par an!

RÉVOLUTION, EMPIRE, LA LUTTE CONTINUE

En enrôlant un grand nombre d'hommes, la République a privé les campagnes de défenseurs... contre les loups. De plus, par crainte qu'ils ne servent aux ennemis du nouveau régime, les fusils sont réquisitionnés, poudre et munitions sont réservées aux armées. Moins bien entretenus, les bois voient proliférer les bandes errantes. La municipalité de Névez, par exemple, se plaint au Département: « *Nous voyons, en plein jour, les loups enlever nos moutons et nos bestiaux!* ». Décidée en 1790, une nouvelle prime de 12 livres par loup tué n'aura que peu d'effet. Un administrateur détaché par Quimper fera le même constat: « *Ces fauves désolent la campagne et le malheur des circonstances prive les habitants de fusils. Ils n'ont aucun moyen pour les détruire. Les loups se multiplient à une allure effrayante.* »

Un « louvetier départemental » possédant une meute de 18 chiens, piqueurs et chevaux parcourt tout le département et réussit quelques prises mais les cultivateurs protestent car loups, chiens et chevaux se jettent à travers champs sans se soucier des récoltes qu'ils écrasent. Les villageois préfèrent se charger eux-mêmes de détruire les prédateurs, quittes à se servir de leurs outils de travail. En juillet 1795, un cultivateur de Scaer fera le voyage en charrette jusqu'à Quimper pour aller déposer à la préfecture les dépouilles de six louveteaux et leur mère qu'il venait de tuer. Il en reviendra avec 500 livres en poche. Le Directoire départemental a, en effet, décidé de continuer à verser la prime pourvu que le demandeur puisse montrer les deux oreilles de chaque bête abattue. Cette fois, la mesure aura davantage d'écho et l'on comptera 19 loups abattus dans le Finistère en 1796, 52 l'année suivante. Atteints de la rage, ils deviennent plus agressifs: Deux jeunes filles sont ainsi blessées en plein jour, du côté de Berrien. Un adulte qui les accompagnait est tué sur place. À Plonévez, une bergère de 19 ans essaie de défendre un mouton poursuivi par l'un de ces fauves. Celui-ci lui déchire le visage. Elle ne devra la vie sauve qu'à l'arrivée de deux témoins qui réussissent à tuer la bête à coups de fourche et de faux.

Au fil des années, le nombre de prises ne cessera de croître. De 1810 à 1811, plus de 230 loups détruits seront comptabilisés en Finistère mais on estimera qu'avec ceux non déclarés leur nombre devait être de plus de 300. L'usage massif de strychnine, au cours du XIX^e siècle finira par anéantir les dernières bandes.

LOUPS LANRIECOIS

Le canton de Concarneau n'était pas épargné. Aux abords de Lanriec, en particulier, les passages de loups étaient chose courante. Certains d'entre eux allaient même jusqu'à soulever le vieux chaume des étables pour y attaquer moutons et bouvillons. En 1810, Jean-Paul



Bonnecarrère qui est à la fois maire de Concarneau et de Lanriec, informe le préfet qu'il va organiser, comme le demande une récente circulaire, des battues au loup tous les 15 jours « jusqu'à les avoir entièrement tués ou chassés de nos parages ». Un détachement de 10 hommes de la garnison sera même convoqué pour y participer. Les trois secteurs boisés du Moros, du Manoïr du Bois et de Kergunus forment un triangle offrant des refuges faciles aux fauves. À défaut d'un nombre suffisant de fusils, les battues consistent surtout à placer dans ces trois taillis des appâts empoisonnés. 5 pièces de viande d'un kilo ont donc été confiées au chirurgien Laporte pour qu'il y mélange la noix vomique destinée à exterminer les loups qui s'y terrent.

L'année suivante, Concarneau devient le centre de répartition des appâts pour 12 communes des environs. 19 seront réservés pour Beuzec, 12 pour Trégunc. L'adjoint de Lanriec, Christophe Glémarec, est chargé de faire mettre en place les 5 nouvelles pièces de viande mortelle aux meilleurs endroits de sa commune. Les loups sont-ils devenus méfiants? On ne constatera que la disparition de... tous les renards!

Quelques fermiers préfèrent une méthode plus traditionnelle, comme Guillaume Rouat qui fait preuve de son adresse en tuant successivement une femelle puis un mâle et un troisième animal l'année suivante, en plein midi. En 1816, André Coré, le meunier du Moros, abattra lui aussi un loup dans les taillis voisins, manquant de peu la femelle qui rôdait, à la recherche de proies pour ses petits.

Pendant tout le cours du XIX^e siècle on signalera encore la présence de ces bêtes « diaboliques » aux quatre coins du département mais en nombre de moins en moins important: 52 (seulement) seront tués en 1878-79. Un dernier loup finistérien sera abattu en 1913, non loin de Tréméven. Mais, longtemps encore les lavandières rentrant au brin de nuit, hâteront le pas au moindre froissement de feuilles parmi les fougères.

LA MÉMOIRE DES LIEUX

Nombreux sont les lieux-dits évoquant le souvenir de la bête errante: Pont ar bleiz en Nizon, Toul bleiz en Beuzec, Parc blei à l'entrée de Concarneau, rue de la Fontaine au loup en Lanriec ou Kerblaise sur cette même ancienne commune. Cette dernière orthographe pourrait prêter à confusion mais aucune recherche ne nous a permis de trouver un occupant de l'endroit qui se serait appelé Blaise, baptisant ainsi, du même coup, cette métairie noble proche du bourg. En revanche, le premier cadastre de Lanriec, datant de 1810, signale bien ce lieu mais sous l'appellation de Kerbleis, c'est-à-dire la ferme du loup. Les spécialistes de toponymie confirment bien que l'orthographe actuelle ne peut être qu'une francisation du Kerbleis d'origine. La présence d'un point d'eau et d'un lavoir en cet endroit pourrait d'ailleurs l'expliquer, sources et ruisseaux attirant la faune sauvage. En ces temps où l'on se penche sur l'étymologie des lieux-dits bretons, peut-être serait-il judicieux de rendre à celui-ci sa pittoresque dénomination ancienne? **Michel GUEGUEN**



Le premier cadastre de Lanriec datant de 1810, Kerbleis, signale le lieu sous l'appellation de Kerbleis, c'est-à-dire la ferme du loup

LANRIEC: UNE COMMUNE « DE PASSAGE »

UN BAC BIEN UTILE MAIS HONNI

Reliant la Ville-Close à la rive lanriécoise, le bac est aujourd'hui l'une des attractions favorites des estivaux en quête d'originalité. Et on le comprend sans peine: en ne s'éloignant de la côte que de quelques dizaines de mètres, on devient en un instant un vrai marin, à bord d'un vrai bateau sur la vraie mer. Puis l'on met pied à terre sur un rivage inconnu... Quelques minutes de dépaysement, loin de la foule, des voitures, encore plus loin des métros et des T.G.V. De quoi réveiller une imagination écrasée de trop d'informations, de publicité, de stress.

Mais, au-delà de cet aspect touristique, qui se souvient de l'incroyable importance que connut, durant des siècles, ce modeste transbordeur? Sa présence était, en effet, vitale tant pour les Concarnois que pour les villageois de Lanriec, de Trégunc, voire de Quimperlé. Il constituait, de fait, le maillon indispensable aux échanges entre la ville et les campagnes voisines. Ce bateau faisait pourtant l'objet de toutes les critiques: était-il naturel de devoir payer pour une traversée qu'on ne pouvait éviter? Passe encore lorsque les moines de Landévennec en étaient propriétaires ou, à partir de 1727, quand ses revenus étaient destinés à l'hôpital de la Ville-Close, mais payer six deniers par personne... ou par cheval, voilà qui suscitait bien des contestations. D'ailleurs, on ne comptait plus le nombre de chevaux tombés à l'eau ou les pattes brisées à cause de ces rochers glissants qui faisaient office d'embarcadère! Pendant un temps, un grand bac plat prit en charge charrettes et tombereaux tandis que le canot à godille suffisait pour les piétons.

En 1764, l'idée d'un chaland manœuvré à l'aide d'un cabestan avait semblé la solution idéale. Hélas, à quoi bon si l'accès à la rive n'était pas amélioré! Il faudra encore vingt ans pour que les militaires acceptent enfin de reculer et d'élargir la porte Est de la Ville-Close afin de créer une cale en pente douce. Côté Passage, on aménagea la grève qui joignait le bas de la « Grande rue » au chenal. La liaison entre le Grand chemin de Quimperlé à Concarneau et celui de Concarneau à Quimper devenait une réalité... sauf les jours de tempête.

VIVEMENT UN PONT!

Dès 1772, d'autres avis laissaient entrevoir une solution beaucoup plus sûre: pourquoi ne pas relier les deux rives du Moros par un pont à la pointe de Bégalan? On n'aurait plus à craindre les sautes de

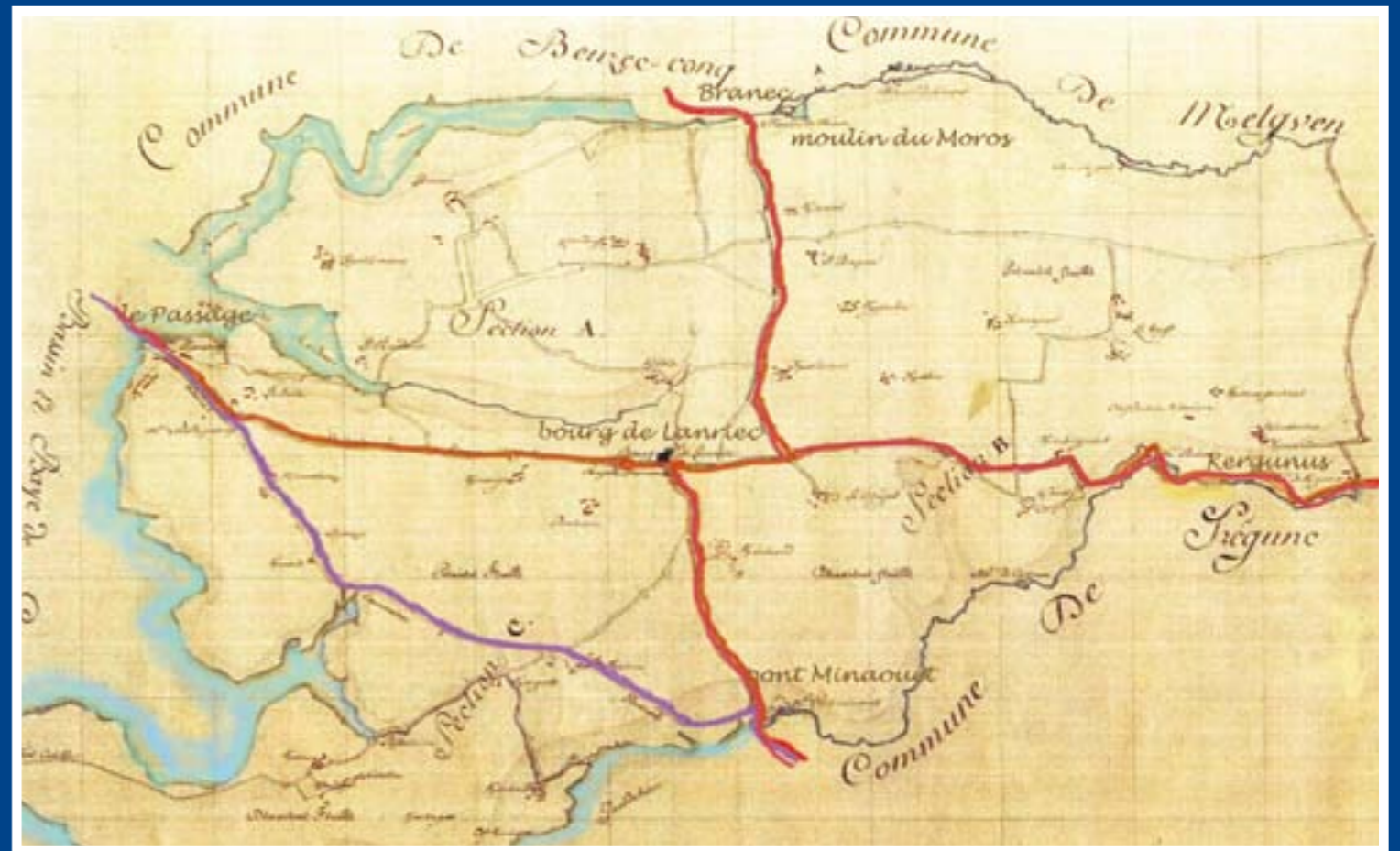
vent ni la lenteur de la traversée quand le courant faisait dériver la lourde chaloupe. En effet, que pouvait faire le paysan de Lanriec se rendant au marché de Concarneau si, arrivé au Passage, il constatait que le bac ne fonctionnait pas? La seule solution, pour lui, était de retourner au bourg de Lanriec, de prendre le chemin vicinal rejoignant la ferme de Kerveil (actuelle rue Parmentier). Il lui fallait alors emprunter un rapide chemin rural descendant vers le Moros, traverser le « pont gaulois » de Brannec et remonter par un sentier abrupt vers La Haie et Beuzec. Encore deux kilomètres et il passait devant Kerest et Kercorré pour atteindre l'anse de St-Jacques, au fond du Lin. Deux autres kilomètres avant d'atteindre enfin les halles de Concarneau. Au total, près de 12 kilomètres (qu'il faudrait refaire au retour) pour espérer vendre quelques légumes et volailles, un peu de beurre et d'œufs. En hiver, ce long détour s'imposait fréquemment, aussi ce pont de Bégalan était-il attendu avec de plus en plus d'impatience.

En 1853 enfin, le grand tournant est pris: le pont va voir le jour, à l'embouchure du Moros. Un pont à péage, certes, mais combien plus pratique que le vieux bac! Plus tard, il sera transformé puis élargi pour permettre le passage du train de Pont-Aven.

Restait à relier le pont au quartier du Passage et au bourg. Dans un premier temps, on se contenta du gué traversant l'anse du Roudouïc et du chemin longeant les terres du Bois pour rejoindre à Kerancalvez le chemin vicinal N° 1 menant du Passage au bourg. Dans les années 1870, une digue remplacera le gué du Roudouïc et le chemin du Bois sera élargi. Le bac continuera à fonctionner mais désormais tous les attelages préféreront emprunter le pont, quittes à devoir faire un léger détour.

DE NOMBREUX CHEMINS MAIS PEU DE ROUTES

Depuis le XVII^e siècle, au moins, Lanriec pouvait s'enorgueillir d'être traversée par une voie royale, le « **Grand chemin de Hennebont à Lanvéoc** » qui deviendra plus tard la RD N° 1 puis la RN 165 et aujourd'hui la rue de Trégunc. Certes, cet axe ne passait pas par le bourg mais reliait Trégunc au Passage. Route large et régulièrement empierrée lors des « corvées en nature ». Curieusement d'ailleurs, lors des cahiers de doléances, les Lanriécois demanderont que cette corvée ne soit pas supprimée. Il faut dire que, placée sous l'autorité de l'Intendant de Bretagne, cette belle route était l'objet de fréquents contrôles



Les « grands chemins » de Lanriec au XVIII^e siècle (pour aller à Concarneau il fallait passer le gué de Brannec au fond du Moros. En mauve, la route royale d'Hennebont à Brest empruntait le bac).

ce qui lui garantissait un entretien sans faille.

Mais, à part ce grand axe, la commune ne possédait, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, que peu de chemins vicinaux. Le plus fréquenté allait du bourg au Passage. Un autre rejoignait Trégunc par le moulin de Penc'hoat et Kergunus, un troisième, de second ordre, reliait le bourg au moulin du Moros. Un autre enfin se dirigeait vers Trégunc en passant devant le manoir de Kerichard, enjambait le Minaouet en aval du moulin pour retrouver la grand-route près de Kermao.

En hiver ces « vicinaux », simples chemins de terre, devenaient de véritables cloaques souvent impraticables à pied. On imagine la difficulté pour les écoliers parcourant des kilomètres pour se rendre à l'école. Aux rappels à l'ordre de l'Administration, le maire ne pouvait que répondre: « *les travaux sont interrompus car les chemins sont remplis d'eau!* » Pour comble, les riverains avaient l'habitude d'y répandre des brassées d'ajonc qui, une fois écrasées et mêlées à la boue, leur procuraient un copieux engrais. Le long de la nouvelle route descendant de Kerancalvez vers le pont, « *des dépôts énormes de fumier obstruent la libre circulation* ». Souvent aussi, les arbres longeant la chaussée empiètent peu à peu sur celle-ci. Ainsi, en 1812, l'inspecteur voyer oblige M. de Toulgoat, propriétaire du Bois, à abattre une quarantaine de chênes « mor-

tant » un peu trop sur la route menant au bourg. Quant aux chemins ruraux, ils étaient nombreux mais entretenus sommairement par les riverains à la belle saison et complètement délaissés dès la moisson rentrée.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, un nouveau grand axe verra le jour: le Chemin vicinal N° 5, peu après baptisé « **Chemin de grande communication N° 22, de Concarneau à Guilligomarch** ». Il existait bien déjà un sentier malaisé et qu'empruntaient les tombereaux chargés de maërl remontant de l'actuel carrefour du slipway vers Melgven mais il était fort étroit et malcommode. À partir de 1864, il sera considérablement amélioré. Le comte de Chauveau lui-même cédera une partie de ses terres pour ce projet de grande envergure. De nombreux Lanriécois et Concarnois participeront à ce chantier qui ne durera pas moins de vingt ans, en raison d'importantes zones rocheuses. La partie lanriécoise de cette nouvelle voie deviendra plus tard l'actuelle rue de Kerosé. Du coup, d'autres chemins peu fréquentés jusqu'alors vont prendre de l'importance comme celui reliant la ferme de Kerosé au bourg en passant par Kerblaise et qui deviendra le CV ordinaire N° 9.

C'est en 1966 que la nouvelle D 783 contournant Concarneau donnera un nouveau visage au réseau routier lanriécois.

Michel GUEGUEN



LE DOIGT VOLAGE de DUQUESNE

UN GRAND MARIN PARMIS LES PLUS GRANDS

Après un long séjour au bas de la rue de Kerose, Abraham Duquesne est devenu citoyen du Passage voilà maintenant 47 ans. Un citoyen bien tranquille, observant la mer du haut de son piédestal. Au temps (lointain) où Concarneau était encore dans le peloton de tête des ports de pêche, bien des patrons de chalutiers, partant pour une nouvelle marée, saluaient d'un coup de sirène ce géant bienveillant. Certains mousses affirmaient d'ailleurs avoir vu le grand marin agiter son bras tendu, en réponse à cet hommage des gens de mer.

Certes, cet ancien lieutenant général de la marine du roi Louis XIV méritait bien ces égards.

L'un des meilleurs marins de son temps, il avait notamment vaincu, à la tête de son escadre, le redoutable amiral Ruyter. C'est lui aussi qui avait mis sur pied l'escadre du Ponant, mis en chantier les ouvrages de défense du port de Brest et conçu la réalisation de l'arsenal.

POURQUOI DUQUESNE A LANRIEC ?

Le mérite en revenait au comte de Chauveau, propriétaire de Keriolet et du manoir du Moros qui, en 1891, voulant donner plus de prestige à l'entrée de celui-ci, demande au sculpteur Hernot d'ériger cette statue majestueuse au bas de l'avenue menant au domaine. Pour donner encore plus de grandeur au décor, il y fait aussi construire un pavillon style « Grand Siècle » avec piliers et boulets de pierre entourant le carrefour. Bien que mis en scène de manière un peu trop grandiose pour un manoir relativement modeste, le choix de ce personnage lié à la mer était judicieux puisque Duquesne, et ses enfants après



La statue de Duquesne. Après un long séjour au bas de la rue de Kerose, Abraham Duquesne est devenu citoyen du Passage voilà maintenant 47 ans.

lui, avaient été propriétaires du Moros de 1651 à 1728.

Malgré son air rébarbatif et son imposant chapeau à plumes de pierre, cette statue fera vite partie du paysage... et des sujets de plaisanteries parfois douteuses :

- *Tiens, au lieu de rester dans mes jambes, va donc voir si Duquesne est toujours là!*

Ou bien : - *T'as vu qu'on a descendu Duquesne de son socle?*

- *Ah bon, mais pourquoi?*

- *Pour le faire pisser, gast, depuis le temps qu'il attend!*

Seule question à laquelle nul encore n'a pu donner de réponse certaine: que veut nous montrer cette main pointant l'horizon? l'ennemi qui approche? La cachette d'un trésor aux Glénan? À chacun de rêver...

DUQUESNE, ESPION ANGLAIS ?

La mode n'était pas encore répandue à Concarneau d'affubler les statues locales d'éphémères accessoires humoristiques, jusqu'à ce jour de juillet 1940 où certains franchirent le pas sans se douter des suites de leur plaisanterie.

Depuis quelques semaines, les troupes allemandes occupent Concarneau. De nombreux hôtels et villas sont réquisitionnés. Même le pavillon situé derrière la statue de Duquesne est devenu caserne où logent les sentinelles du poste de contrôle voisin. Mais, un matin, l'un des soldats allant prendre son service est fort intrigué de voir, suspendu à l'index de la statue, une pancarte portant une grande flèche et quelques mots qu'il ne peut déchiffrer. Tous les feldgraus sont bientôt dehors, le nez levé vers l'inquiétant message. Est-ce une insulte ou, pire, un message codé à destination d'Anglais débarqués dans la nuit? Le sous-officier dégainé son pistolet. Un coup de feu claque. Duquesne n'a pas frémi... mais son index gît sur la route près du carton au texte énigmatique. Au même moment, le douanier Corentin Person et un collègue, qui font leur ronde du matin, arrivent sur les lieux. Mine de rien, ils jettent un coup d'œil à l'objet du délit et doivent cacher leur envie de rire en lisant sous la flèche: « par là, il y a du bon cidre! ». On ne saura jamais qui étaient les plaisantins ni si le message s'adressait aux militaires ou se voulait un avertissement au fournisseur trop « collaborateur ».

DEUX INDEX POUR UNE MAIN

En 1964, l'élargissement de la route de Melgven oblige Duquesne à déménager. Devait-il rester à Lanriec ou décorer les remparts de Concarneau? Le Passage a finalement gain de cause et c'est en bordure du chenal, au bout de la place... Duquesne, qu'il est transporté

avec mille précautions (il pèse quand même plus de deux tonnes!). Il peut désormais revoir son élément favori.

Mais quelle honte pour les habitants du Passage de voir « leur » Duquesne implorant de sa main mutilée le secours d'un chirurgien! Las d'attendre, en janvier 1987 quelques voisins compatissants décident de passer à l'action: une échelle, un bol de ciment à prise rapide et les voilà modelant une prothèse aussi vraie que nature. Coïncidence, les services techniques de la ville viennent justement de programmer la remise en état de cette unique statue municipale. Envoyés sur place, les infirmiers officiels n'en croient pas leurs yeux: Duquesne aurait-il réussi, telle une étoile de mer, à régénérer son doigt amputé? Qu'importe, ils doivent accomplir leur mission. Le doigt tout neuf est, à nouveau, brisé et aussitôt remplacé par un autre, tout aussi neuf mais celui-ci officiellement estampillé.

Le Ciel s'acharne-t-il sur Abraham? En 1992, on procède au déroctage du chenal. Pour éviter que les explosions ne causent quelque nouvelle blessure au fier marin, celui-ci repart en exil au Manoir du Bois. À son retour, quelques semaines plus tard, grand émoi: l'index ensorcelé s'est à nouveau envolé. Dégâts collatéraux dus au transport? Vengeance d'un vieil Anglais rancunier ou geste d'un inconscient? Encore une fois, les spécialistes devront se pencher sur cette main incurable. Et le calvaire va continuer: au début de ce XXI^e siècle, le lieutenant général possède, comme il se doit, cinq doigts à la main gauche. Aujourd'hui, on n'en compte plus que quatre. Hypothèse: réduit en poudre, cet index aurait-il les mêmes effets aphrodisiaques que les cornes de rhinocéros?

Pauvre Duquesne! Mais, au fait, aurait-on aussi dérobé son épée dont il ne reste que la garde ou n'en a-t-il jamais eu? Ne devrions-nous pas entourer cette vénérable statue de davantage de sollicitude et lui rendre l'altièrre prestance qui symbolisait le dynamisme de notre port?

Michel GUEGUEN

Activités 2012 du comité des fêtes de Lanriec

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

Après le rallye culturel du 13 mai, la **fête de la musique Le 16 juin**, égayera le bourg de Lanriec avec les chansons françaises des « Pères Fêtards » et Ronan Gourlaouen à la guitare. Un hommage sera rendu à Nougarc'h 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, 3^e salon « **Art et passions de Lanriec** », exposition de peintures et de sculptures à l'école de Lanriec.

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, le numéro 7 paraîtra en 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.

Michel Talandier

Nécrologie



cliché Jacques Louer, juin 2006

Jean-Marie Martin artiste-peintre

« Moins de six mois après Hervé Gloux, la ville vient à nouveau de perdre l'un de ses plus célèbres artistes, de ceux qui continuent à porter haut le nom de Concarneau dans le monde de la peinture. Disciple de Mathurin Méheut et connu pour une oeuvre foisonnante, avec des cycles bien différents, Jean-Marie Martin est né le 20 novembre 1922, dans la rue Jules-Ferry, au Passage-Lanriec... »

le Télégramme, le 14 mars 2012.

« *Enfant du Passage-Lanriec, Jean-Marie Martin s'est éteint tôt, lundi matin, à la maison de retraite du Porzou. Il avait 90 ans. Ses obsèques ont été célébrées hier. Un homme attachant qui s'en est allé dans la nuit de dimanche à lundi, à la maison de retraite du Porzou. À 90 ans, Jean-Marie Martin a tiré sa révérence avec discrétion, comme il a vécu, lui qui fut pourtant un fabuleux artiste. Reconnu par la critique, accueilli dans de prestigieuses galeries, il avait fait le choix de se retirer dans le Var, près de Forcalquier, où il avait trouvé la liberté de créer son oeuvre baroque, mêlant peinture, sculpture et construction. Une oeuvre nourrie des angoisses du temps présent, mais aussi de légendes et de personnages surgis du plus profond de la mémoire humaine... »*

Ouest-France, le 14 mars 2012.

lanriec.com a largement illustré de son art les numéros précédents. Notre journal présente ses très sincères condoléances à son frère Adrien.

**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

**Intermarché
SUPER**

Intermarché

Centre commercial
Korrigans
route de Trégunc
02 98 97 22 37



Valoriser les coproduits des filières pêche
et aquaculture

PIRIOU

Construction, réparation,
et ingénierie navale

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

www.diriou.com



JFA
YACHTS

Le Moussaillon
Boutique Guy COTTEN
+ de 900 m²

**LES + GRANDES MARQUES
DE MODE MARINE**

Saint James
Glenval
ROYAL MER

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

Lanriec.com
paraît grâce
au soutien des
entreprises et
celui de ses
bienfaiteurs.

GUY COTTEN
L'ABRI DU MARIN®

Réalisé par des bénévoles, sous l'égide du Comité des Fêtes de Lanriec, ce sixième 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
 - **Ouric**: Boulangeries Millet, Le Suffren
 - **Le Passage**: supérette VIVECO, Presse-tabac
 - **Le Cabellou**: Le Dundee
 - **Kerancalvez**: 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-29900-Concarneau

Comité de rédaction :

Michel Guéguen, Yvon Le Floc'h, Michel et Pascale Talandier. 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, S. Connan, G. Douguet (com-JFA), O. Gouyec, directeur de la SEC-MAR, E. Guillou, M et Me J Le Merdy, J. Louer, J.M Martin †, R. Le Roux, R. Quéré, arch. municip Concarneau, B. Paulezec des arch. Ponts et Chaussées. N. Rolland (com-Pirou)

Téléchargements

Tous les numéros de **lanriec.com** sont lisibles et téléchargeables sur le site du même nom. D'autres rubriques y sont accessibles : photos, vidéos, liens divers sur d'autres sites. Notre journal accueillera avec plaisir vos documents originaux concernant la rive gauche.