

le p'tit Vachic

HISTOIRE ET HISTOIRES DU PASSAGE LANRIEC : TÉMOIGNAGES ET DOCUMENTS

Edito Numéro 2 !!!

Après le numéro 0 consacré à l'Abri du Marin et le numéro 1 évoquant l'évolution de la Place Duquesne, voici donc le "P'tit Vachic" n°2, le troisième !

Nous vous proposons cette fois-ci d'embarquer avec Jean Le Roux à bord du bac et de retracer l'histoire de l'un des fleurons de la flotte du port. Dans la première étape de cette longue croisière parfois mouvementée, vous apprendrez comment les fiers remparts de la Ville-Close furent percés afin de permettre à ce petit canot de débarquer hommes, bétail et marchandises de l'autre côté du chenal.

Nous ferons escale à l'aube du XIXème siècle avant de reprendre notre route dans le prochain "P'tit Vachic".

Nous espérons que la lecture de ce bulletin prolongera vos traversées sur le "Gouverneur".

Petit devoir de rentrée : sachant que du Passage à la cale de la Ville-Close il y a environ 0,1 mille et que l'on admet que les passeurs effectuent en moyenne 50 traversées par jour, combien de tours du monde les bacs successifs auraient-ils parcourus depuis l'an 1600 ?

N'hésitez surtout pas à nous contacter si vous souhaitez apporter des suggestions, des corrections ou des informations.

L'équipe du "P'tit Vachic"

PETIT BAC, LONGUE HISTOIRE...

« On se rend à Concarneau par le chenal à l'aide d'un bac souvent entraîné par les courans » écrit Cambry, de passage dans la ville en 1794. Le P'tit Vachic résume l'histoire du bac en deux épisodes : voici la première partie.

AU TEMPS DES RELIGIEUX DE SAINT-GUÉNOLÉ

Un prieuré portant le nom de Saint-Guénolé et dépendant de Landévennec, situé à Concq sur l'îlot rocheux, possédait un droit immémorial de percevoir 6 deniers par passage et autant par cheval pour péage de ce droit de « passage et bateau ». C'est ce que révèle un état des possessions et droits dudit prieuré en 1698.

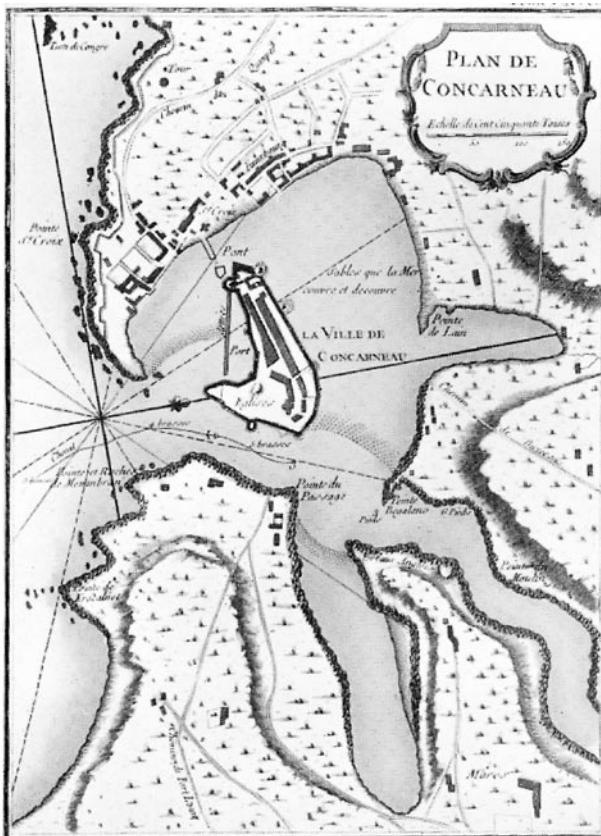
Il est permis de supposer que ce droit

datait de la création du prieuré, et également, qu'il était antérieur à la fortification de l'îlot.

Toujours en 1698, il est dit que le Prieuré possédait d'autres droits et privilèges liés à leur propriété de l'église Saint-Guénolé édifiée au même endroit plusieurs siècles auparavant.

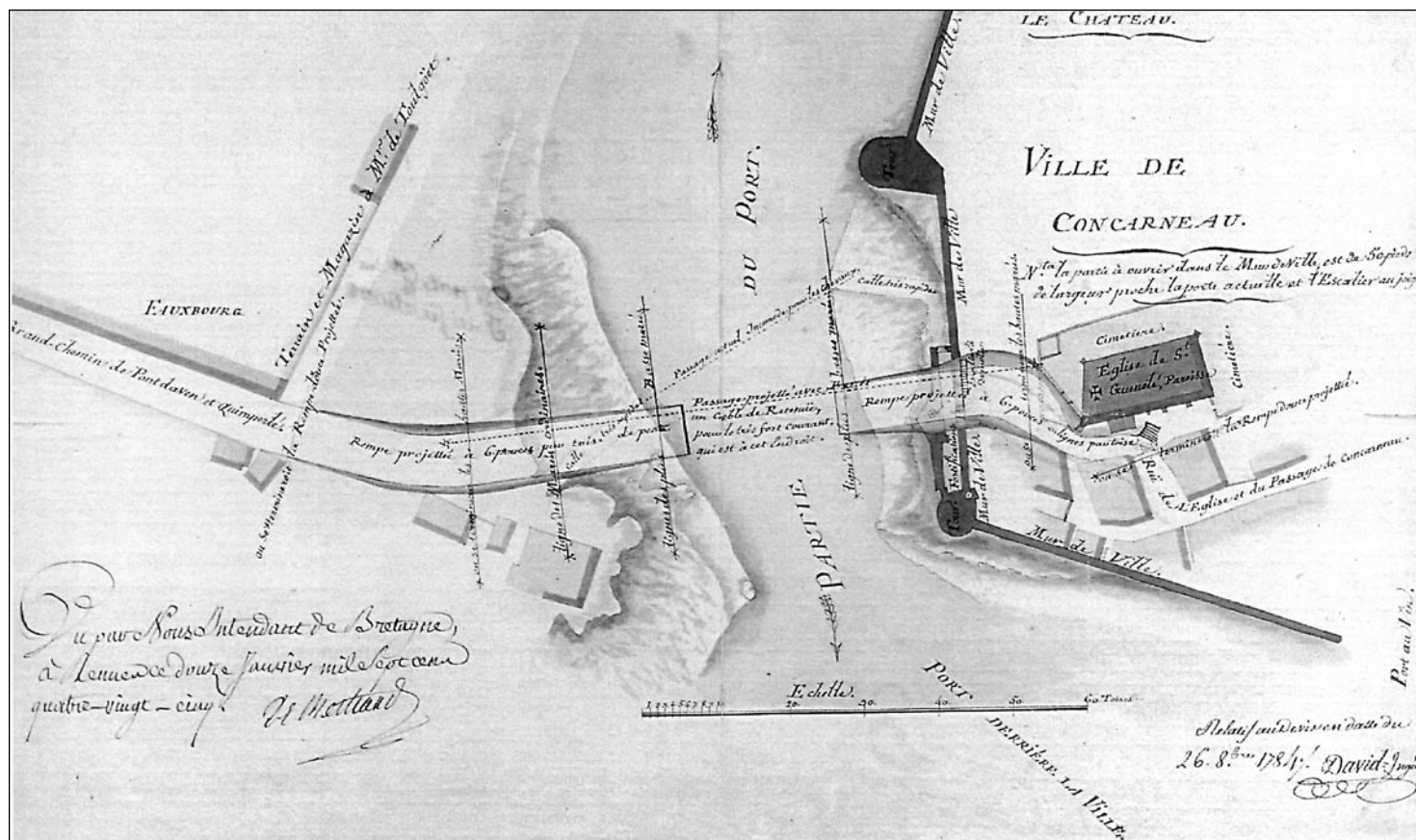
LE PÉAGE

Le droit de « Passage et bateau » était imposé à tout passager du « kanal en chambre ». Cependant, tous les paroissiens des communes de Trégunc, Lanriec, Melgven, Pont-Aven (Nizon), Névez en étaient dispensés à condition d'avoir fourni, comme chaque année au prieur, une gerbe de froment ou d'avoine selon la paroisse d'origine. C'est au début du siècle, vers 1720, que le prieuré renonça à ce droit au profit de l'hôpital de Concarneau. Le maire de la ville, administrateur de ce droit « consent en 1770 une location de bateau, pour 263 livres par an à Jean Lano et Guillaume Jaouen », deux marins possesseurs d'une chaloupe de pêche. D'autres marins, dits bateliers, leur succéderont avec des conditions de durée variable. Le privilège de péage en nature avait sans doute disparu. C'est un exemple significatif de la vie économique de l'époque qui mérite d'être connu.



Plan de Concarneau d'après l'atlas de Bellin 1774

«DES PROJETS, ENCORE DES PROJETS...»



Projet de l'ingénieur David en 1784. On aperçoit l'ancien passage «incommode pour les chevaux», avec des arrivées sur cales périlleuses. (archives du service historique de l'armée de terre - Vincennes)

UN BAC POUR FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

En cette fin de l'Ancien Régime, les idées de changement sont à l'ordre du jour. Elles correspondent bien à des réalisations déjà en cours, en particulier, l'amélioration d'un réseau routier inexistant ou impraticable une bonne partie de l'année.

Une nouvelle liaison entre deux villes importantes, Quimper et Quimperlé, plus proche de la mer que la route passant par Rosporden, offrirait des perspectives de désenclavement à notre ville, à ses marchés inexistantes qui profitent surtout à Rosporden.

L'idée de la modernisation de la traversée du chenal s'impose donc. Les années 1770 précédant la révolution sont fertiles en propositions des édiles locaux, dynamisées par l'entrepreneur maire de Malherbe.

UN ENCHAÎNEMENT DE CONSTATS ET DE PROPOSITIONS. DU CONSEIL DE VILLE :

- «On n'entre du côté du levant que par un bateau dans lequel n'entre aucune voiture mais seulement quelques

chevaux courant le risque se blesser»

- Certains proposent une «grande barge» qui «voiturerait» à l'aide de plusieurs hommes et d'un cordage.

- Le maire, de Malherbe, souhaite «ouvrir la muraille» et faire un bac «avec tablier recevant les voitures».

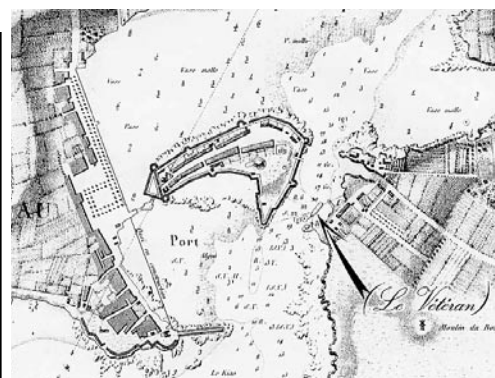
- Pour le financement, on «pourrait récupérer les octrois sur les boissons vendues au lieu du bac».

- Un état des routes de 1781 signale que «le passage n'est praticable que pour les hommes et les bestiaux, la porte de la ville étant trop petite pour que les voitures entre de ce côté-là, ce qui oblige à faire le tour de la ville pour débarquer les voitures de l'autre côté de l'anse, (c-à-d. de l'anse du Lin qui constitue l'arrière-port).

- On réédite sur la lancée une demande ancienne d'un pont ainsi que le prolongement du chemin de Pont-Aven qui serait prolongé pour arriver par terre en cette ville par un pont à Beg Lano (à l'endroit où sera construit le premier pont en 1850).

- Les membres du Conseil de la Ville ont bien conscience du coût de l'enjeu «malgré son utilité, on continuera donc avec le mauvais bateau qui ne peut servir qu'au passage des hommes».

- 1785** : de Malherbe décrit la situation : «Nous touchons au moment heureux de faire réaliser le projet le plus utile à cette ville, aux campagnes, au commerce. Deux grandes routes de 6 lieues et 5 lieues, Quimperlé-Concarneau et Quimper-Concarneau, séparées par le passage de Concarneau, demeurent inutiles de par l'impossibilité de pouvoir communiquer. L'expérience nous avait convaincu que l'état inaccessible des abords du passage de Concarneau était un obstacle réel à l'industrie, en privant cette ville de communication dans l'intérieur des terres».



Carte de 1819 indiquant l'emplacement

DES TRAVAUX QUI N'EN FINISSENT PAS

Ouvrir la muraille

Les travaux débutent en 1787 : la muraille est ouverte et une large cale est aménagée pour accueillir le bac. On installe «une porte à double battant, qui se fermera tous les soirs, avec verrous et féaux à serrures». En juillet 1788, les travaux sont terminés.

Une nouvelle tranche est réalisée en 1853-1854 : de hauts murs sont érigés autour de l'embarcadère et la porte est transformée avec une voûte en plein cintre, comme elle est actuellement.

bac souvent entraîné par les courans». Cambry poursuit, «Les cultivateurs font passer des charrettes de cidre, de bois, de paille. On recommande d'enjoindre à ceux qui le désirent de faire le tour par la route en tous temps praticable ». La route

en question ne nous est pas précisément connue.

Nous avons choisi cette énumération de citations de témoins locaux pour mieux rendre compte des problèmes posés par la réalisation d'un bac moderne.

Jean Le Roux



Les 2 cales (ou rampes) pour le Bac côté Ville-close et côté passage.

Photo du début du XX^e siècle, il n'y a plus de chalands et la cale côté passage sert de lieu de carénage. Elle disparaîtra avec le comblement de la place en 1960 environ (collection archives municipales de Concarneau)

1788 : «Les travaux auraient dû être terminés depuis deux ans. Il y a un très petit nombre d'ouvriers sans guide. Ce sont des pertes de foires pour Concarneau».

1789 (12 septembre) «Ordonnons au Bague du passage de remplir le service depuis la pointe du jour jusqu'à la nuit formée, sous peine d'amende voire de prison».

LE BAC À COULÉ

1791 : Catastrophe ! «Le bac a coulé dans le chenal le 18 janvier», (Déclaration de Cathala, Régisseur des droits attachés au bac) «Il avait été construit aux frais de la Province de Bretagne ».

Le Directoire du département est d'accord pour solliciter les secours nécessaires. «Ce passage est intéressant pour une partie considérable du département. Il ne reste plus qu'un canot pour faire passer les piétons.»

1794, visite de Cambry à Concarneau «On estime à 40000F la construction d'un pont à Beg a Lano sur la rivière du Moros. Cela nécessiterait une route d'un quart de lieue jusqu'au Pont Minaouet. On se rend à Concarneau par le cheval à l'aide d'un

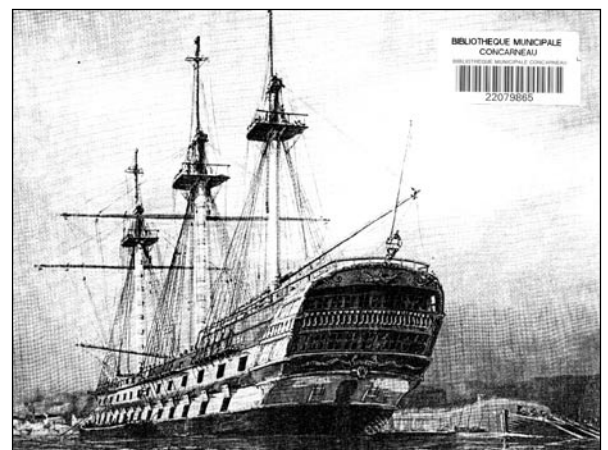
Le géant et le nain !

Le fermier, ainsi que l'on nommait jadis la personne qui avait la charge du bac, se montre parfois vindicatif. En 1811, le nouvel adjudicataire se plaint d'une moins-value du matériel ; celle-ci motivée par l'emploi fait par l'Etat du grand bac au service

du vaisseau «le Vétéran», à bord duquel vivaient 300 marins.

Celui-ci est mouillé dans le chenal entre la tour au chien et la batterie du fer à cheval (Ville-Close). Le grand bac n'aurait pas dû être affecté au «Vétéran» !

Le vétéran, vaisseau commandé par Jérôme Bonaparte vint se réfugier à Concarneau pour échapper aux anglais et y demeura de 1806 à 1809. (dessin de H. Gloux, couverture du livre de J.Allouis : Le vaisseau le Vétéran à Concarneau)



Heinn ????????

Fermier : au moment de la Révolution, Le bac est municipal. Au début du XIXe, l'Etat devient propriétaire des bateaux. Par adjudication, le service est confié à un homme qu'on appelle un fermier. Il obtient la concession temporaire du droit exclusif de faire passer personnes et animaux moyennant péage à un endroit déterminé. Le fermier verse un droit de bail à l'Etat. Il doit aussi maintenir le bac en bon état.

Beg a lano : cette expression désigne la pointe de la rive droite du Moros visible sur le plan de la première page. A cet endroit les courants de marée étaient assez forts.

Fiche technique

Descriptif des bacs en service au XIXème :

- un bateau plat ou chaland ou grand bac (8m35 sur 3m65) en chêne. Il existe à chacune des extrémités du chaland un tablier mobile, destiné à rendre embarquement et débarquement plus facile.

Il peut transporter 60 personnes ou 8 bestiaux (chevaux, vaches, bœufs) ou des charrettes.

Comme ce bac se meut le long d'un câble tendu d'un bout à l'autre de la rivière (un gros câble de 166m de long, 14 cm de circonférence et 345 kg) il y a sur un des côtés du chaland 2 chandeliers en fer qui supportent des rouleaux.

Ce câble (ou grelin) s'enroule sur la rive autour d'un cabestan et on le largue chaque fois qu'un navire vient à se présenter.

- Un canot ou petit bac ou batelet bâti en chêne (4m80 sur 1m80) avec des sièges. Il est manié par deux avirons. 12 individus peuvent y prendre place.

Pour les piétons il existe un marchepied de débarquement côté Ville-Close et des marches taillées à même le rocher côté Passage. Celles-ci sont toujours visibles de nos jours.



La cale et les escaliers du Passage vus de la Ville-close. La rampe vers la rue Mauduit Duplessis est comblée puis en 1909 ce remblai est arrêté par un mur de soutènement (collection Michel Thersiquel)

LA RÉVOLUTION ET LE BAC

Ces années évoquent une époque troublée. Le bac doit toutefois continuer à fonctionner.

1788, 1789 sont des années de déficits de récolte, de misère dans les campagnes. On évoque la rareté et la «cherreté» des vivres. Alors la ville veut constituer des réserves de céréales (avoine, froment, seigle). Des réquisitions de grains sont organisées chez les paysans de Tregunc ou de Lanriec pour Concarneau. On veut également stocker le bois ou les chevaux. Le propriétaire du Moros, M. Pouliquen, doit fournir du bois.

Ce trafic doit se faire par le bac. Parfois, les communes sont réticentes à livrer ces denrées. Il y a des contraintes liées à l'emploi d'un bac (périlleux et incommode) et à son tarif. Si le bac est trop onéreux, il faut «n'y passer que le plus rarement possible».

Son mauvais état inspire parfois des craintes pour les personnes ou les charrois. "Pour les femmes, le canot est d'autant plus dangereux qu'il faut mettre le pied à terre

au débarquement sur des rochers gluants». Plusieurs fois le bac fait naufrage par tempête ou coule du fait de son mauvais état.

Quand le trafic est interrompu, les denrées sont entreposées au Passage soit dans un entrepôt du Sieur Boyer, receveur de l'Enregistrement ou dans un magasin appartenant à M. De Toulgoet, propriétaire du Manoir du Bois. A d'autres moments, ce sont des charrettes de bois qui restent en dépôt sur la place du Passage.

A chaque problème du bac, le commerce des denrées et l'approvisionnement de Concarneau en pâtissent.

Christine Labbé

Les grands départs

Depuis la réalisation du dernier numéro Mme Gravouil, Mr Loriquet, Mr Courtin nous ont hélas quittés. Ils avaient eu la gentillesse de nous apporter leur aide.

LA CONSTRUCTION D'UN PONT



Le pont sur le Moros (archives Courtin)

La grande affaire du XIXe siècle, c'est la construction d'un pont qui va remplacer en partie le bac. Le bac, seule voie de communication à l'Est de Concarneau, va voir son importance du point de vue économie locale périliter. Ce pont est financé par Louis Marie Le Diffon qui demeure au Grand Moros.

Il est construit entre Beg A Lano et la rive de Lanriec sur la rivière Moros. Il est ouvert en 1853 ; pour se faire rembourser de son investissement, Mr Le Diffon instaure un péage sur le pont dès avril 1853.

Dans le même temps, il devient le fermier du bac. Il exploite le bateau restant, le grand bac ayant été supprimé suite à la mise en service du pont.

La commune de Concarneau veut racheter le pont à péage, très impopulaire. Aussi, à partir de 1871, elle devient concessionnaire du bac à la place de l'Etat. L'argent du bac devant servir pour le paiement du pont. La commune se trouve en mesure d'opérer ce rachat en 1881.

Aussitôt elle sollicite la résiliation de

son bail du bac qui redevient départemental. Toutefois c'est à la ville de Concarneau de s'en charger, le maire étant le délégué du Préfet. Bateau et accessoires appartiennent à la commune.

«Avec le pont, il est possible que le produit du bac diminue... mais le pont et le bac ont l'un et l'autre leur utilité et leur destination distinctes.»

A suivre ! dans le prochain numéro...

C. Labbé

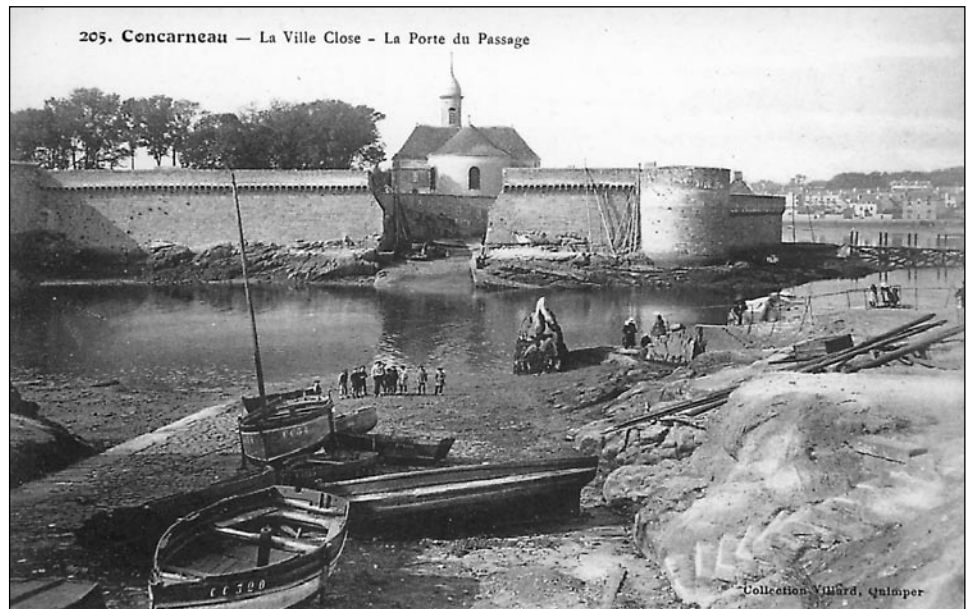
CANOTS SUR LES PAVÉS DE LA CALE

Le bac piéton vient d'accoster, côté Passage, à l'extrémité de la cale. Nous distinguons des personnes montant les escaliers, s'aidant de la rambarde.

Fin XIXème, le bac charretier n'existe plus. Il n'y a côté Lanriec aucun ouvrage pour le chargement des navires alors que fonctionnent au Passage plusieurs usines à sardines et qu'on y fait le commerce des céréales, des engrais marins et des bois de sapin pour les poteaux de mines. Les navires s'échouent sur cette ancienne rampe pour charger.

Au XXème siècle, la cale est libre pour les pêcheurs qui viennent y réparer et nettoyer les chaloupes.

De nombreux rochers sont situés au bas des usines Vermillard et Ouizille. Le conseil municipal a plusieurs fois attiré l'attention de l'administration des Ponts et Chaussées sur les dangers qu'ils



Les deux rampes du bac - carte postale du début du XXème siècle.

présentent pour la navigation. Il voudrait qu'on les fasse sauter et leur demande est finalement exaucée.

Curieusement un gros rocher en forme de pyramide reste en place, au bas de la cale pavée. Son sommet est même peint en blanc.

Ainsi il devient un amer, signalant l'extrémité de la cale à marée haute, ancêtre de nos balises actuelles. De nos jours, des roches continuent à être peintes en blanc pour les mêmes raisons.

C. Labbé

Les échos de Passagers



Mme Penglaou, 98 ans, notre doyenne, se souvient du feu de la ST Jean

En pleine forme, Madame Claudine Penglaou, la doyenne du Passage, aime le football et a suivi la coupe du monde avec beaucoup d'intérêt. Née le 6 janvier 1904, rue Jacques Cartier, dans une famille de 8 enfants, elle a, plus tard,

habité rue Hoche avant de s'installer au Rouz en 1960. Aujourd'hui ses deux filles, Anne Marie et Marie-Claude l'accueillent tour à tour au Manoir du Bois et à Kérangall : «Ma mère n'a jamais été malade, explique Anne Marie Le Gall, L'épouse de Jos Le Gall, ex-charpentier de Marine. Elle a vu le médecin pour avoir des certificats afin de profiter des voyages organisés par la ville et le Foyer de Kérandon»

Fille de matelot comme la plupart des enfants du Passage, Claudine Penglaou a connu les entassements dans les maisons du Passage, trop petites pour les familles nombreuses : «On était tassé les uns sur les autres car Le Colonel Hugot Derville ne voulait pas vendre ses terrains qui cernaient le village du Passage. Et, comme il n'y avait pas de moyen de transport, les familles pauvres, voulaient habiter tout près des usines».

Madame Penglaou nous a raconté ses souvenirs dont nous donnerons des échos au fil des numéros du P'tit Vachic.

«Autrefois le feu de la Saint-Jean se faisait tout près de La croix, au carrefour de la route de Lanriec et de la rue de Trégunc. Les gens ramassaient un morceau de charbon et le mettaient sous leur lit dans l'espoir d'avoir de bonnes pêches de sardines pendant la saison».

Notre doyenne se souvient du refrain entonné par ceux de la Ville Close :

*Vachic du Passage
mangeur de bigorneaux
Tout cuit, tout chaud,
Cuit dans l'eau...*

à suivre ...
Yvon Le Floc'h

UNE AFFICHE RÉCUPÉRÉE PARMI LES GRAVATS LORS DES TRAVAUX À L'ABRI DU MARIN...

La tannée consistait à tremper les voiles en coton dans une teinture puis à les frotter soigneusement au balai-brosse afin de bien faire pénétrer le mélange.

Ce traitement rendait le précieux tissu plus résistant aux effets du soleil, du vent et du sel.

Les chaudières dont il est question sur l'affiche étaient destinées à faire chauffer la mixture dans de grandes marmites. Elles étaient

situées derrière l'Abri du Marin, sous le préau.

Les teintures, obtenues à partir de l'écorce de chêne, du cachou (extrait d'un acacia des Indes) puis de l'ocre, donnaient aux voiles leurs couleurs brunes, rousses ou jaunes.

Si vous avez des informations concernant les conditions dans lesquelles se déroulaient ces tannées, n'hésitez pas à nous en faire part...



remerciements

«Le P'tit Vachic»

Équipe de rédaction :

Christine Labbé - Yvon Le Floc'h - Eric Guillou - Jean Le Roux -
Mise en page : Isabelle Martin

Sources :

Archives municipales de Concarneau - Archives départementales de Quimper
Les termes entre guillemets sont des mots d'époque et les phrases entre guillemets sont extraites de livres anciens ou de textes d'archives

Remerciements

pour le prêt de photos ou renseignements oraux : Mme Penglaou -
T. Ribouchon - M. Thersiquel

Merci aux commerces du Rouz, ainsi qu'à la bibliothèque municipale de Concarneau où vous trouvez le P'tit Vachic.

contacts

Eric Guillou : 02 98 50 51 33 - Christine Labbé : 02 98 60 56 76

dépôt légal : septembre 2002 - ISSN : en cours

Le P'tit Vachic : 38, rue Mauduit Duplessis - 29900 CC