

le p'tit Vachic

HISTOIRE ET HISTOIRES DU PASSAGE LANRIEC : TÉMOIGNAGES ET DOCUMENTS

Edito Numéro 3

Bonne et heureuse année à tous les lecteurs du «P'tit Vachic» !

Souhaitons que le Passage que nous aimons tous retrouve en 2003 une âme qui semble avoir été emportée par le flux de la circulation automobile et les bouffées de l'individualisme.

Espérons que ceux qui ont pris l'habitude de traverser le quartier à vive allure prêtent davantage attention à leurs voisins et découvrent enfin que cet endroit vaut vraiment la peine qu'on y flâne un peu...

Dans le troisième numéro du «P'tit Vachic», nous vous invitons à rembarquer à bord du Bac afin de poursuivre la croisière qui retrace l'histoire de ce petit canot. Christine Labbé à la plume et les Passeurs d'avant-guerre à la godille vous mèneront jusqu'au prochain numéro où le moteur à explosion remplacera l'aviron.

L'abondance de documents concernant la période contemporaine nous entraînera, en effet, dans une troisième traversée consacrée au Bac.

Si vous avez des documents ou des témoignages à présenter, des corrections ou des suggestions à apporter, n'hésitez surtout pas à nous contacter !

Nous recherchons particulièrement des photos ou des peintures représentant les différents Passeurs afin de leur rendre hommage en illustrant le troisième volet de ce dossier avec une belle galerie de portraits !

L'équipe du «P'tit Vachic»

.. LA CROISIÈRE CONTINUE

C'est à la godille, menés par les trois Passeurs qui ont laissé leurs marques entre le Passage et la Ville Close dans la première moitié du XXème siècle (1900-1940) que nous allons traverser cette période...



La vue est classique mais tellement parlante : sur fond de chaumières le Bac transporte des petites filles. Le thonier est amarré au mur de soutènement construit en 1909. Ce qui nous amène à penser que le Passeur pourrait être Auguste Morvan ou René Le Goc

A la godille

Manoeuvrer le Bac à la godille, à la force des bras, n'est pas un métier facile. Il faut composer avec la météo, les courants, les clients parfois. L'homme reste à son poste de longues heures durant. Un gars du Passage se souvient qu'il portait la gamelle au Passeur. Le batelier ne doit pas quitter le canot. Il mange à bord et, si un client se présente, il faut interrompre le repas.

Parfois, le Passeur laisse à l'un de ses passagers l'honneur de manier l'aviron, mais il faut faire très attention à ne pas abîmer le matériel !

Manoeuvrer par vent fort n'est pas tou-

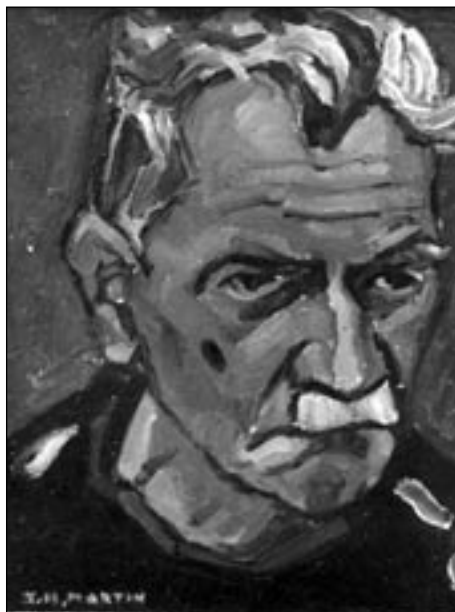
jours facile quand le Bac est chargé : il faut bien négocier la traversée.

En raison du pont à deux arches sur le Moros, le courant est fort dans le chenal certains jours, surtout lorsque le vent et les vives-eaux se conjuguent.

Parfois, il faut «**passer à la corde**» : un bout amarré d'une rive à l'autre, lesté en son milieu par une pierre ou des chaînes de mouillage, permet au canot de passer au plus court ; mais le lest est lourd et l'on doit le soulever du fond, le passer en travers du bateau et le laisser retomber de l'autre côté.

Si la tempête est trop forte, le trafic est interrompu, il ne reste plus aux malheureux qui doivent absolument traverser qu'à faire le tour par le pont !

«FIGURES DE PASSEURS ...»



Portrait d'Auguste Limbour
par Jean-Marie Martin
collection privée

Auguste Morvan, né en 1867, est Passeur en 1901 à l'âge de 34 ans, jusqu'en 1930, avec une interruption de 1920 à 1924. Son père et son grand-père étaient marins. Son épouse, Euphrasie Tallec, tient le débit de boissons «Chez Phrasie», sur le chemin qui mène aux escaliers du Bac. Lui fut ferblantier : il a été un moment soudeur à l'usine alimentaire Lacaze. À 63 ans, atteint «de maladies chroniques et d'usure générale», il résilie son contrat.

René Le Goc, né en 1857, est un homme actif dans la commune. Patron-pêcheur, adjoint au maire de Lanriec (il remplit même la fonction de maire en 1915 au cours de la 1^{ère} Guerre Mondiale), il est aussi trésorier de l'association «Abri du Marin de Lanriec». Passeur en 1920, il abandonne ce métier pour

raison de santé en 1924, à l'âge de 67 ans.

Auguste Limbour, dit «Laceur de Boudin». Le Passeur des années trente a 55 ans en 1930 lorsqu'il entre en fonction. Son grand-père était boucher au Passage et son père marin au service de l'Etat. «C'était un homme magnifique, raconte Jean Marie Martin. Il avait grande allure et de la noblesse. Il m'a servi de modèle pour le Saint Pierre de la Dormition de la Vierge dans l'église de Concarneau. Il posait sans bouger, il m'a permis de réaliser de nombreux croquis. Il était aussi un merveilleux conteur. Il improvisait avec une imagination fertile. Pour moi, conclut Jean-Marie, c'était un Claudel marin.»

L'activité de Passeur pouvait dans bien des cas être considérée comme un complément à la retraite.

Souvenirs

Les deux filles de Joseph Fournier se souviennent de leur père. Elles ont le souvenir d'un travail difficile, pénible plus encore durant les jours de grand vent.

Elles se remémorent aussi les cales, peintes à la chaux, souvent dangereuses à cause des mousses et du goémon.



Pendant la seconde guerre, Joseph Fournier était le Passeur du Bac.
collection privée



Pas toujours facile d'aller chercher les clients. Collection Archives municipales de CC

Les tracas du Passeur

L'adjudication du Bac se fait aux enchères «à la bougie». Le Passeur a la charge de l'entretien et de la réparation des cales.

Les Bacs, malmenés lors des accostages difficiles, nécessitent souvent des réparations. A partir de 1930, ces frais sont payés par la commune.

Le forgeron Yves Le Gall, François Le Fay, Emmanuel Guillou ainsi que les ouvriers du chantier Krebs sont les artisans de ces travaux importants.

Les traversées se succèdent chaque jour du lever au coucher du soleil. On se soucie des bonnes mœurs du Passeur et il lui est expressément interdit de tenir un débit de boissons. À la suite de vives réclamations, cette interdiction est levée en 1906. Sont soustraits au droit de passage : le gardien du fanal de Lanriec et sa famille, les enfants de la commune de Lanriec qui se rendent aux écoles de Concarneau ainsi que les fonctionnaires (préfet, ingénieur des Ponts et Chaussées, agents des postes et télégraphe, militaires, etc...).

CHRONIQUE ORDINAIRE



Belle image des débuts du Passage-Lanriec, devenu «Lonrue» sur la carte postale !
Les Thoniers se reposent sur le Moros.

Des problèmes surgissent parfois, comme dans les années 1908 et 1909 : le Passeur Morvan se plaint d'un «préjudice énorme» du fait que des gérants d'usine utilisent leurs canots particuliers avec un rôle de plaisance pour transporter des personnes de leur usine (Gersant pour l'usine Quizille et Simonnet pour Cassegrain). D'autres fois, ce sont les pêcheurs qui font passer leur famille.

En 1912, Auguste Morvan écrit à nouveau : «Chaque jour le Bac perd de sa valeur ; d'abord les gens partent du pays par suite du manque de pêche, ensuite, depuis la nouvelle église construite au Passage, les gens ne passent pas pour venir à Concarneau». Pendant la 1ère Guerre Mondiale, le service du Bac n'est pas interrompu, «l'adjudicataire n'étant plus mobilisable».

Dans les années 1913-1918, le Bac mesure 4m80 de long sur

1m60 de large. Il est équipé de 2 gaffes, 2 avirons et d'une bouée de sauvetage.

De 1920 à 1930 le Bac est surtout emprunté par des pêcheurs, des ménagères qui se rendent au marché, des ouvriers et des ouvrières travaillant dans les usines de Concarneau, par les enfants qui sont scolarisés dans les écoles concarnoises. De nombreuses personnes se rendent à l'hôpital de Concarneau, alors situé en Ville-Close, pour y travailler, y recevoir des soins ou se faire vacciner.

Des changements dans le statut du Bac

1930 : auparavant, le chenal entre la Ville-close et la côte était considéré comme «le lit de la rivière Moros». On estime maintenant que le Bac est situé dans les eaux maritimes et que ce n'est donc plus un Bac de l'Etat. La Commune de Lanriec va désormais prendre en

charge ce service. C'est elle qui fournit le bateau et le matériel. Le Bac est muni d'un rôle d'équipage et le batelier est inscrit maritime.

Les usagers du Bac communal paient les droits fixés au tarif. Ces droits sont encaissés par le patron du Bac qui les conserve pour son salaire, à charge pour lui de verser à la commune une redevance annuelle pour l'entretien et l'amortissement du matériel.

En 1934, la décision est prise de ne pas assurer le matériel communal. Par contre, la responsabilité de l'exploitant peut se trouver lourdement engagée en cas d'accident. Un contrat d'assurance lui est donc imposé.

Au cours de **l'été 1939**, puis pendant la guerre, une réduction considérable du trafic du Bac est observée.

Une passerelle

Dès 1908, le Conseil municipal de Lanriec réfléchit à l'établissement d'une passerelle entre le Passage et la Ville Close.

Les communications sont jugées parfois difficiles car le Bac ne fonctionne que du lever au coucher du soleil. Quand il est arrêté, les personnes doivent faire le tour par le pont sur le Moros. Lorsqu'il y a du travail de nuit dans les usines, ce qui est très fréquent, ce détour est long et peu rassurant pour les femmes qui craignent parfois la traversée des bosquets près du Manoir

du Bois.

«Les touristes et les promeneurs afflueraient à Lanriec s'ils n'avaient qu'une passerelle à traverser», conclut le rapporteur du Conseil municipal.

Bien entendu et à contrario, on imagine tous les tracasseries qu'engendrerait une telle construction : afin que les bateaux et leurs mâts puissent continuer à emprunter la passe, il faudrait placer cette passerelle très en hauteur, à dix ou douze mètres au-dessus de l'eau et sans doute prévoir une partie

mobile. Et qui financerait un tel ouvrage ? Ce projet fut assez vite abandonné...

Le problème ne se pose plus de nos jours : les piétons hésitent désormais à emprunter le long et dangereux chemin qui contourne la cale sèche, et, face au tarif tout de même élevé du Bac, nous préférons bien souvent aller engorger davantage le centre de Concarneau avec nos voitures...

LA CALE DU BAC

En 1932, une cale et un terre-plein sont construits "derrière la maison", ainsi que l'on appelait l'anse du Roudouic. Ces ouvrages sont prévus pour les bateaux de pêche. Le terre-plein, où s'élèvera plus tard le chantier Querrien, sert au transbordement des produits de la pêche ainsi qu'au dépôt des agrès

pendant l'armement et le désarmement des navires. Des déroctages sont nécessaires afin de faciliter l'accès à la cale. Ce n'est que plus tardivement, lors de la motorisation du Bac, que cette cale en deviendra le point d'accostage de ce côté-ci du chenal...

Christine Labbé



Image classique de la belle époque, celle qui a tant séduit les photographes et les peintres. Sur fond de thoniers au repos et sous voile, les pêcheurs rassemblés discutent tranquillement.

Les échos de Passagers



Notre doyenne Claudine Penglaou, évoque la dure vie des habitants du Passage durant le premier quart du siècle dernier.

C'est une image de la pauvreté du peuple de marin et d'ouvrières des usines qui hante ses souvenirs lointains encore très présents dans

Claudine Penglaou, née Burel, a vu le jour en janvier 1904. Elle possède une excellente mémoire.

sa mémoire. «Ici, il n'y avait rien du tout. Quand le Bac ne fonctionnait pas il fallait aller à pied par le pont du Moros pour aller chercher le docteur Guillou. Après le certificat d'étude, préparé à l'école publique de la rue Jules Ferry que dirigeait Madame Vermillard, on prenait le Bac pour aller à l'école de la Mairie. Certaines allaient travailler à l'usine durant la bonne saison et, en hiver, elles fréquentaient l'ouvroir de Mademoiselle de Lonlay». Les jeunes filles n'apprenaient pas seulement à être des futures ménagères, elles faisaient également de beaux ouvrages de dentelles sur tulle.

La suite dans notre prochain numéro... Yvon Le Floc'h

Heinn ??????



Cette roche clairement visible sur la photo page 3 (derrière le thonier) marquait le bout de la cale d'accès au Bac charretier. Nous pensons qu'elle se nomme «Kar ar Chat», que l'on peut traduire par... ? Nous donnons notre langue au chat !!!

Aujourd'hui, on peut encore la deviner dans le mur du quai.

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.

Remerciements

pour le prêt de photos ou renseignements oraux :
Mme Penglaou - A. Martin - Mme Quémeneur -
Les filles de Mr Fournier - Mme Kérangueven
Merci aux commerces du Rouz, ainsi qu'à la
bibliothèque municipale de Concarneau où vous
pouvez trouver le P'tit Vachic.

errata

Le nombre d'embarqués à bord du Vétéran était plus
proche de 800 que de 300 comme mentionné dans la
rubrique «le géant et le nain!»

contacts

Eric Guillou : 02 98 50 51 33

Christine Labbé : 02 98 60 56 76

dépôt légal : janvier 2003 - ISSN : en cours

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