

LANDEVENNEC



BULLETIN du

SYNDICAT d'INITIATIVE



A Port-Maria, vers 1910

N° 20

JUIN 1991

EN BREF...

LA PHOTO DE COUVERTURE

Tous nos remerciements à Madame Maria BATHANY de Lescus qui nous a prêté cette intéressante photographie de la cale de Port-Maria vers 1910.

A CESAR... (ERRATUM)

Dans le bulletin de janvier dernier (page 15), une coquille donne pour auteur du livre "Le criminel devant ses juges en Bretagne aux 16^e et 17^e siècles" (Editions MALOINE) Christian PLESSIX-BUISSET.

Il s'agit en fait de Madame Christiane PLESSIX-BUISSET.

LA BIBLIOTHEQUE

Redynamisée en 1985, la bibliothèque connaît un indéniable succès si l'on en juge par le nombre de ses lecteurs en 1990 : 34 enfants de moins de 14 ans et 70 adultes (estivants compris, naturellement).

Plus de 1 500 titres sont proposés au choix du lecteur avec un renouvellement périodique grâce au passage du bibliobus de la Bibliothèque Centrale de Prêt du Finistère. Un lecteur emprunte en moyenne 10 livres par an.

Aux livres, s'ajoute la possibilité d'emprunter des cassettes.

La bibliothèque est également abonnée à la revue GEO.

Le fonctionnement est rendu possible grâce au dévouement de Mesdames BORVON - GOAVEC et PIERRE.

Horaires : Mercredi 14 H à 16 H
Samedi 10 H 30 à 12 H.

UNE DISTINCTION

Joseph MARC, garde de l'Office National de la Chasse en retraite depuis le début de l'année, s'est vu décerner la médaille d'honneur du travail (argent).

Tous nos compliments.

A L'ASSOCIATION DES PLAISANCIERE

Depuis plusieurs mois, Michel LE MENN en est devenu le président.

Rendons ici hommage à Pierre COSTIOU, son prédécesseur et président-fondateur de l'association, pour tout le travail accompli ces dernières années au service des plaisanciers.

QUAND MARIANNE PART A NOUVEAU EN VACANCES...

Pendant l'été 1989, la très républicaine Marianne de la mairie, partait pour LE GUILVINEC où elle participait avec bon nombre de ses consœurs à une exposition sur les différents types de Marianne.

Cet été, vous la trouverez au musée de l'école de TREGARVAN où elle symbolise la République dans une exposition sur la morale à l'école.

(ouvert tous les jours de 13H30 à 19H
du 1er juin au 15 septembre).

A L'INTENTION DES GENEALOGISTES

Afin d'assurer la conservation des registres paroissiaux d'état-civil antérieurs à la Révolution, ceux-ci ont dû être déclarés incommunicables au public.

Seul un relevé réalisé par le Cercle Généalogique de Cornouaille pourra désormais être consulté en mairie.

UNE ADRESSE UTILE

Les piles boutons figurant dans certains appareils (jeux électroniques, montres, appareils photos...) sont extrêmement polluantes par le mercure qu'elles contiennent et ne doivent en aucun cas être jetées.

Les déposer en mairie ou les expédier à l'adresse suivante : Association pour la récupération des piles boutons 2, square La Fayette - 49004 ANGERS CEDEX (Franchise postale).

LES FETES DE L'ETE

- 23 juin : Foire aux produits locaux.
- 14 juillet : Kermesse des chasseurs.
- 27 juillet : Parade et aubade du bagad de Lann-Bihoué (16 heures)
Semi-marathon (18 heures).
- 8 août : Chants à l'église interprétés par le groupe
"Kanerien Pluvignier" (Morbihan) dans le cadre des
veillées du Parc d'Armorique.
- 18 août : Fête des Hortensias.

Et tout l'été :

à Kerdilès : exposition sur le thème "Plages et Ports"

au musée de l'Ancienne Abbaye : exposition temporaire
sur l'archéologie.

A MEDITER

"le monde,
ce ne sont pas nos parents qui nous l'ont légué
ce sont nos enfants qui nous l'ont confié"

(proverbe massaïs disait la publicité où nous
l'avons lu)

LE MOT D'ADIEU DU PERE ABBE

Avant de quitter LANDEVENNEC, le 5 janvier dernier, le Père Abbé a bien voulu écrire quelques lignes sur le Livre d'Or de la commune.

" Landévennec 19 juin 1970

5 janvier 1991

Voilà, vingt ans de vie, de rencontres et d'amicales relations. Durant ce temps la commune et le monastère ont confirmé leur vocation et une belle espérance : que Landévennec soit un lieu connu, estimé, attirant et rayonnant.

En le quittant, je lui reste fidèle mais d'une autre façon. Je n'oublierai pas ce qui a été vécu et partagé dans la confiance et la cordialité. Merci pour l'amitié offerte, soyez sûrs de celle qui demeure en mon cœur.

P. Jean de la Croix."

V ou W ?

Le Conseil Général du Finistère ayant décidé de l'installation de panneaux bilingues français - breton à l'entrée de ~~chaque~~ agglomération, la Commission de toponymie et de signalisation dépendant de l'Institut Culturel de Bretagne a arrêté l'orthographe à adopter pour chaque commune, laissant parfois entrevoir des variantes.

Ainsi, nous est-il proposé comme forme normalisée LANDEWENNEG avec la variante LANDEVENNEG que nous préférons, s'agissant de l'orthographe d'usage régulièrement utilisée aujourd'hui par les bretonnants.

Sans doute faut-il cependant reconnaître que LANDEWENNEG est plus proche du toponyme original LAN-TO-WINNOC (= monastère de Gwéholé) et de WINWALLOE, forme primitive de Gwénolé.

Pour les autres communes de la Presqu'île, la Commission propose :

ARGOL	ARGOL
CAMARET-SUR-MER	KAMELED
CROZON	KRAOZON (1)
LANVEOC	LANVEOG
ROSCANVEL	ROSKAÑVEL
TELGRUC-SUR-MER	TERRUG

(1) Des spécialistes de la langue bretonne (Emgleo Breiz) proposent KRAON, forme aujourd'hui utilisée en Presqu'île.

QUAND L'HISTOIRE NOUS APPELLE A UN PELERINAGE...

L'heure est monastique - 5 heures - quand nous embarquons à bord d'un petit car de la compagnie DOUGUET le 26 avril. Nous sommes quatorze.

Destination : CAVRON-SAINT-MARTIN à quelques kilomètres de Montreuil-sur-Mer dans le Pas-de-Calais.

C'est là que furent reçus avec beaucoup d'honneur et hébergés par le Comte Helgaud les moines transportant les reliques de leur Saint fondateur, sans doute étaient-ils accompagnés de quelques personnes fuyant Landévennec incendié par les Normands. Nous étions au début du X^e siècle.

Notre itinéraire est volontairement d'une infidélité historique bien compréhensible et, à un périple par la Loire, nous préférons une route plus directe (1).

Les 700 km du voyage nous paraissent interminables malgré quelques arrêts et un pique-nique très convivial à proximité de Tancarville.

A Abbeville, au hasard d'une halte, un monument n'est pas sans nous intriguer.

A première vue, un monument aux morts.

Son emplacement est toutefois inhabituel. Il faut aller voir ! Nous n'aurions pû deviner...

Construit en 1907 (la III^e République radicale !), ce monument avait été érigé à la gloire du prolétariat et devait rappeler le supplice du Chevalier de la Barre - un Toulousain cher à VOLTAIRE - qui, au milieu du XVIII^e siècle, avait refusé de saluer une procession.

Nous en rions, sans doute trop fatigués pour discourir sur l'inopportunité d'un tel monument.

Il est 17 heures (comme prévu !) quand nous arrivons à CAVRON où Madame BRANQUARD, l'épouse du Maire, nous a préparé un café qui nous revigore avant la réception officielle en mairie.

Après les discours d'usage, au cours du vin d'honneur chacun peut prendre contact avec la famille qui l'hébergera.

Quelques inquiétudes toutefois en apprenant que l'un d'entre-nous devra loger rue de l'Enfer !

Ce n'est que le lendemain matin que nous serons pleinement rassurés sur l'hospitalité des lieux.

Nous prenons les repas au Restaurant de la Planquette à CAVRON. Il porte le nom de la rivière toute proche et si vous veniez à passer dans la région, vous regretteriez par la suite de ne pas vous y être arrêtés.

La journée du samedi est consacrée au tourisme avec notamment, le matin, la visite de CALAIS et du chantier du tunnel sous la Manche grâce à la complaisance du Roscanvéliste Patrick LE GUILLOU aujourd'hui chargé du développement économique de CALAIS et de sa région (3). L'ingénieur de la société Euro-Tunnel qui nous accompagne n'est autre que le neveu de Soeur Cécile !

Si, bien entendu, le chantier du tunnel ne manque pas de nous impressionner, nous le sommes encore davantage par les travaux connexes : autoroutes, TGV.... Le terminal du tunnel couvrira 700 ha, la moitié de notre commune de LANDEVENNEC !

5 000 ouvriers travaillent actuellement à ce gigantesque chantier, 5 000 personnes qu'il faudra bientôt reclasser dans une région où le taux de chômage est l'un des plus forts de France.

Après avoir déjeuner tous ensemble dans un restaurant de CALAIS où l'amabilité des propriétaires et la qualité de la table sont à retenir, ce n'est pas sans un pincement au coeur que Patrick nous quitte, nous qui représentions dans le moment cette Presqu'île qu'il aime tant et qu'il n'oublie pas dans l'attente d'y revenir.

Il nous est déconseillé d'envisager une visite de la côte (caps Gris Nez et Blanc Nez, Berck, Le Touquet...), la brume (de chaleur) ne nous permettrait pas de voir grand chose.

C'est donc en passant par les faïenceries de DESVRES (qui firent des faux QUIMPER à la fin du XIX^e siècle !) que nous rentrons vers CAVRON. Monsieur HENAFF, un ami du Père Marie installé en Normandie et qui nous accompagne, nous conduit à l'église d'HESDIN admirer les superbes boiseries.

A CAVRON, Monsieur RIUS, un retraité de l'industrie textile de TOURCOING, nous attends pour un pot amical dans le local qu'il a personnellement mis à la disposition des jeunes. Un exemple de générosité...

Nous visitons ensuite l'exploitation agricole de Messieurs BRANQUARD père et fils : des parcelles de plusieurs hectares annonçant la grande plaine du Nord. Céréales, pommes de terre pour la fécule, lin, quelques herbages naturels et les nombreuses perdrix qui décollent au passage de notre car...

Il était convenu que le dimanche matin nous visitions MONTREUIL-SUR-MER avec pour guide, Monsieur LEROY, historien local et connaissance du Père Marc.

Merveilleuse visite que celle de ces magnifiques remparts qui faisaient de la ville une place forte.

L'obligeance de Monsieur LEROY nous permet même d'admirer les trésors de la chapelle de l'Hôtel Dieu et notamment un livre des Saints datant du XV^e siècle avec une vignette pour St Walloy, notre Guénolé (5).

Nous ne manquons pas de nous rendre sur les lieux mêmes où résidèrent nos moines. du X^e siècle. L'église est aujourd'hui dédiée à Saint-Saulve mais, parmi les statues du porche, on retrouve Saint Walloy reconnaissable par les poissons se trouvant aux pieds du Saint comme le veut la caractéristique locale (et curieuse).

Après le déjeuner pris à nouveau au restaurant de CAVRON, nous sommes fin prêts pour la grande cérémonie du dimanche après-midi, nous dirions chez nous le Pardon.

Partagée par 400 personnes, la messe est concélébrée par neuf prêtres. La remise d'offrandes par les enfants venus déposer au pied de l'autel les productions locales (miel, épis de blé, lait, truite...) ne manquent pas de nous surprendre. Explications fournies, nous comprenons qu'il s'agit d'une coutume locale lors des grandes fêtes.

A l'issue de la messe, nous nous rendons en procession jusqu'à la statue de St Walloy récemment installée à flanc de la butte d'où l'église domine le village. Pères MARC et GUENOLE qui nous accompagnent depuis notre départ bénissent la statue.

Le verre de l'amitié est à nouveau à partager, cette fois avec la paroisse. Le nombre de gâteaux préparés par la population pour l'occasion ne manque pas de nous étonner. L'Abbé MAGNIEZ, ancien Curé de CAVRON, nous lit un poème qu'il a composé pour la circonstance.

Ce soir-là, tous ensemble, Cavronnais et Landévennéciens, nous nous trouvons au restaurant de la Planquette pour un repas

qui est le dernier de ce séjour.

C'est bien à regret que nous quittons vers 23 heures CAVRON et ces personnes qui nous ont réservé un accueil extraordinairement chaleureux que nous n'oublierons pas de si tôt.

Il est 8 heures 30, lundi matin, quand nous retrouvons LANDEVENNEC. Certes fatigués, mais ô combien satisfaits de cet extraordinaire voyage !

-
- (1) On pense que les moines, en 913, ont emprunté un itinéraire les conduisant vers le Mans et Château du Loir puis (se trouvant face aux Francs ?) ont obliqué vers le Nord et on les retrouve à MONTREUIL-SUR-MER où le Comte d'HELGAUD les héberge leur donnant en possession la terre de CAVRON.
 - (2) Restaurant "La Planquette" (du nom de la rivière qui traverse CAVRON)-Monsieur et Madame CARON.
 - (3) Patrick LE GUILLOU a été le premier président du SIVOM de la Presqu'île de CROZON alors qu'il était conseiller municipal de ROSCANVEL.
 - (4) L'ouverture du tunnel est prévue pour juin 1993.
 - (5) St Walloy = St Guénolé
Par son implantation dans une région "étrangère", le nom n'a pas évolué avec la langue locale à laquelle il n'appartenait pas. WALLOY est ainsi resté plus proche de WINWALOE, forme primitive de GUENOLE.
-

BALLADE

*Nous voici rassemblés, ô frères de Bretagne
En des lieux où jadis, découvrant nos campagnes,
Nos ancêtres épuisés purent enfin s'établir,
Travailler dans la paix, goûter quelque loisir.*

*Il y a bien longtemps, c'était avant l'an mil,
Peut-être était-ce aussi un certain jour d'Avril,
Ils avaient délaissé leurs terres ravagées
Sans jamais plus revoir leurs maisons tant aimées*

*Dans leur fuite éperdue, ils gardaient avec eux
Des reliques sacrées, confiées par leurs aïeux.
Comme le peuple hébreu quittant le Sinaï,
Ils s'en furent, sereins, vers le pays promis.*

*Saint Walloy, emporté comme une Arche d'Alliance,
Les guidait, chaque jour, sur les routes de France.
Ils arrivèrent ainsi aux portes de Montreuil.
Ce fut là le refuge dont ils franchirent le seuil.*

*Helgaud leur réserva sa terre de Cavron
Et chacun put trouver où faire sa moisson,
De la pierre à bâtir, du bois pour se chauffer
Et l'eau de la Planquette pour se désaltérer*

*L'église St Walloy, au flanc de la colline,
Rappelle désormais l'assistance divine,
Tous les bienfaits reçus au cours des temps passés,
Depuis plus de mille ans et jamais achevés.*

*Landevennec est là, parmi nous, aujourd'hui.
Merci d'être venus, d'avoir vaincu l'oubli.
Merci d'avoir béni cette stèle nouvelle.
Désormais, auprès d'elle, saint Walloy nous appelle!*

A PROPOS DU FOLGOAT...

ETYMOLOGIE

A la fin de l'article paru dans le bulletin n° 17 (janvier 1990), j'émettais des doutes sur l'étymologie proposée par l'Abbé Jo IRIEN qui voyait dans Folgoat les racines fol = feuilles et coat = bois. Je préférais tout simplement "fou du bois".

Depuis, Jo IRIEN a découvert dans les Côtes d'Armor un lieu-dit Folgoat, lié d'aucune façon avec l'histoire miraculeuse de Salaün ar Foll.

Alors pourquoi pas, effectivement, un simple nom de lieu signifiant "bois de feuillus" ?

LA FONTAINE

Située à environ 300 m de la chapelle, à l'intérieur de bois, la fontaine (datée 1783) s'est trouvée asséchée à la fin de l'été 1990 - ce qui semble assez exceptionnel.

Il était ainsi possible de constater que sur l'un des deux blocs de granit (environ 55 x 130 cm) formant les bases latérales de la fontaine - celui de droite - était sculptée, en bas-relief, une croix tréflée large de 7 cm et d'une longueur correspondant à celle de la pierre.

Il serait intéressant de connaître l'origine de ces deux pierres mais cela paraît extrêmement difficile. Certainement une récupération, sans doute une pierre tombale.

Autre curiosité : devant la fontaine, une pierre (32 x 44 cm, épaisseur 25 cm) permet le passage sur le sentier humide. En la regardant, on s'aperçoit rapidement qu'elle porte une inscription en creux, difficilement lisible. Le Père Marc croit y reconnaître le patronyme ELY (Ely) et pense que cette pierre pourrait provenir d'une tombe. Il appuie son argumentation sur le dessin se trouvant sous ce nom ELY et qui correspondrait à un vase d'eau bénite, représentation fréquente sur les tombes.

R. LARS.

LES SUCCESSIONS AU XVIIIÈME SIÈCLE

Les actes relatifs aux successions constituent une véritable mine d'informations pour l'historien mais aussi pour le généalogiste. Pour ce dernier, ils permettent d'éclairer d'un jour nouveau une généalogie quelque peu austère. Pour l'historien, ils permettent, en fournissant une base statistique suffisante, de reconstituer, en partie, ce qu'a pu être la vie quotidienne dans les siècles passés.

Au XVIIIème siècle, les procès-verbaux d'apposition de scellés et les inventaires après décès constituent les principales mesures conservatoires destinées à protéger les héritiers. Elles ne concernent toutefois qu'une partie de la population puisque ces actes ne sont rédigés que si la succession est déclarée vacante ou si l'un des héritiers, au moins, est mineur ou à naître. Ce sont des actes notariés dressés, sur papier timbré, "d'autorité de justice" par le greffier de la juridiction ou par l'un de ses adjoints.

Le procès-verbal d'apposition de scellés est dressé très rapidement après le décès de l'individu, mais il ne consiste qu'en une simple énumération des biens meubles du défunt. Les biens immobiliers (maisons, terrains,...) font l'objet d'un autre type d'actes, les prisages. Le Procès-verbal d'apposition de scellés n'a par conséquent qu'un intérêt limité, au contraire de l'inventaire après décès qui est un acte relativement complet même s'il n'est pas toujours exempt d'erreurs voire de fraude. L'inventaire présente l'avantage d'ajouter à l'énumération des biens une description détaillée (emplacement, taille, état,...) et une estimation chiffrée de ceux-ci. Ces deux actes peuvent éventuellement être suivis d'un partage et/ou d'une vente publique.

Dans le cas de Landévennec, les actes sont conservés dans la série 13 B "Juridiction abbatiale de Landévennec". Celle-ci recouvre totalement ou partiellement les paroisses d'Argol (et sa trêve Trégarvan), Crozon, Dinéault, Landévennec, Plomodiern, Saint-Nic et Telgruc. Toutefois n'ont été conservés que quelques actes de la période 1784-1788. La série 3 B "Cour royale de Châteaulin" comporte également une liasse intitulée : "inventaires de meubles, ventes, scellés, partages à : Landeleau, Landévennec, Lannédern, Laz. 1712-1789". Ces deux séries sont déposées en l'annexe de Brest des Archives départementales du Finistère.

Sans être totalement dépourvus d'intérêt, ces actes, du fait de leur nombre restreint, perdent de leur importance pour l'historien qui ne peut constituer de base statistique suffisante

à son étude, sauf à les adjoindre aux séries des paroisses voisines de la presqu'île de Crozon. Ce n'est assurément pas le cas pour le généalogiste qui peut y trouver les renseignements sur l'état civil, sur la profession et sur le mode de vie du défunt.

Mais après le charme de la découverte, il lui faudra encore surmonter quelques difficultés. La première de celles-ci est la lecture de l'acte, car il faut remarquer que relire Maître François Marie Gestin, greffier de la juridiction abbatiale de Landévennec, n'est guère aisé. A cela il faut ajouter une orthographe quelquefois fantaisiste (force nous est de constater que certains mots ne sont que de simples transcriptions phonétiques), des majuscules intempestives, un manque de ponctuation, ... L'emploi de dictionnaires du XVIIIème siècle, comme le Dictionnaire universel de Commerce (ouvrage posthume du Sieur Jacques Savary des Bruslons ; 3 tomes, nouvelle édition, 1748) ou le Dictionnaire universel françois et latin, vulgairement appelé Dictionnaire de Trévoux (7 tomes, nouvelle édition, 1752), voire de dictionnaires du XIXème siècle, est par ailleurs fortement recommandé puisque certains termes (exemple : vedelle, maque, ...) ont totalement disparu de notre vocabulaire.

Une fois ces difficultés surmontées, l'inventaire après décès permet une plongée dans l'univers de la vie quotidienne à la veille de la Révolution, car ces actes notariés ont figé l'instant au profit des générations à venir.

Didier CADIOU

Didier CADIOU (de Crozon) est l'auteur d'une importante étude intitulée "La vie quotidienne dans les paroisses littorales de Camaret, Crozon, Roscanvel et Telgruc au XVIIIè siècle d'après les inventaires après décès" (Mémoire de maîtrise - Université de Bretagne occidentale - Brest - juin 1990).

ANNEXE :

Répertoire des procès-verbaux d'apposition de scellés (Sce), des inventaires après décès (Inv) et des ventes publiques (Ven) contenus en la série 13 B "Juridiction abbatiale de Landévennec" (Archives départementales du Finistère).

Paroisse de Landévennec :

04 mar 1784	Inv	Anne Mazéas	Seïs Groas
		(épouse de Mathurin Lousaouis	†)
03 avr 1784	Sce	Yves Le Mérour	Neïscaouen
		"Décédé en la paroisse de Mailar en l'évêché de Léon"*	
		(époux de Marie Kerinec)	
	+ Inv	28 jun 1785	
03 jul 1785	Sce	Daniel Le Boussard fils	Kergroas
		(époux de Catherine Ropart)	
	+ Inv	24 août 1785	
02 sep 1785	Sce	Joseph Le Corre	Kerbéron
		(époux de Françoise Lelgouach)	
	+ Inv	29 sep 1785	
06 oct 1785	Inv	Nicolas Le Lagadec	Moulin Mer
		(époux de Bregite Le Bourvaux)	
	+ Ven	14 nov 1785	
20 fév 1786	Sce	Hervez Le Roux	Lescuz
		(époux de Jeanne Le Baron)	
	+ Inv	01 mai 1786	
08 avr 1786	Sce	Daniel Le Mérour	La Forêt
		(époux de Jeanne Gourmelen)	
	+ Inv	30 oct 1786	
17 avr 1786	Sce	Louis Kervarec	Kerbéron
		(époux de Catherine Le Bars)	
	+ Inv	13 juin 1786	

* Il s'agit probablement de Locmélar, trêve de Sizun.

HEUREUX PECHEURS !

Avec l'été, beaucoup se livreront à leur passe-temps favori, la pêche.

Pour eux, et en les faisant rêver un peu, nous avons relu des journaux de la fin du siècle dernier.

Le Finistère - 4 juillet 1891

Landévennec - 1er juillet

"La pêche des maquereaux, pratiquée par plusieurs équipages de LANDEVENNEC et de L'HOPITAL-CAMFROUT, à quelques centaines de mètres seulement de la première de ces localités donne de bons résultats. Ces petits poissons, très estimés en raison de leur chair exquise, sont généralement vendus pour la consommation immédiate, partie ici, partie au FAOU. Ce n'est qu'exceptionnellement, lorsque les quantités pêchées dépassent l'ordinaire, qu'ils sont expédiés sur le marché de BREST. Cet excellent produit de nos eaux fluviales y est toujours, du reste, fort bien accueilli et justement apprécié."

(Le même article paraîtra dans le "Bas-Breton"
du 11 juillet)

Le Finistère - 27 octobre 1891

"Pendant les trois grandes dernières marées (septembre - octobre), sur presque tous les points de notre littoral, la pêche des crevettes a été prodigieusement abondante. Aussi, hommes, femmes et enfants s'y sont adonnés à qui le mieux. Un amateur, en l'espace de deux heures, en a capturé, dimanche dernier 18 kilos et de la plus belle grosseur."

La dépêche - 27 novembre 1898

"Depuis trois jours, LANDEVENNEC est devenu un port important et de nombreux bateaux s'y livrent à la pêche de la sardine jusque dans la rivière l'Aulne."

Le 20, un bateau de DOUARNENEZ étant venu pêcher la raie, se trouva au milieu d'un banc de sardines, ce dont il profita, ayant heureusement ses filets à bord, en prenant 16 000, qu'il vendit à 20 francs le mille.

Dès le lendemain, une quarantaine de bateaux arrivèrent, espérant avoir leur part de l'aubaine. Ils ne furent pas déçus dans leur attente, et plusieurs s'en retournèrent avec 30 000.

Aujourd'hui, l'on a compté jusqu'à 80 barques prenant du poisson à ne pouvoir soulever les filets, et ce nombre de bateaux va sans doute augmenter encore.

Des vieillards de la localité n'ont jamais vu pareil fait se produire à LANDEVENNEC et l'on se demande si les sardines ne se sont pas trompées, ou si elles ont voulu goûter de la navigation par le canal de BREST à NANTES."

Bonne pêche....

LA CALE DE PORT-MARIA
D'ETAPES EN ETAPES...

La notion de "port" et d'une infrastructure apparaît pour la première fois dans les registres du Conseil Municipal en 1847 :

"... notre port se trouve sans sûreté par suite de la chute du brise-lames construit en 1840..."

Sans doute est-il question de Port-Maria, à moins qu'il ne s'agisse de Penform où Aristide VINCENT avait fait construire une cale d'une quarantaine de mètres en 1841-42 mais cela semble improbable.

Indépendamment du lieu, c'est bien la difficulté d'accoster à Landévennec qui apparaît et qui restera la préoccupation des différents conseils municipaux qui se succéderont, d'autant plus que Landévennec deviendra, avec les bateaux à vapeur, une escale maritime importante entre Brest et Port-Launay.

1859 - 1868 . La première étape

Le Conseil Municipal évoque les problèmes du port en 1847 mais, en fait, pour signifier qu'il manque de moyens pour venir en aide aux familles nécessiteuses à moins que l'Etat n'accorde quelques secours qui serviraient à employer des gens aux réparations des routes et du port. Il faut, en réalité, attendre 1859 pour que la construction d'une véritable cale à Port-Maria soit envisagée.

"Depuis bien des années la Commune et les habitants ont senti le besoin d'une cale de débarquement au port-maria, la marine elle-même s'en est préoccupée. Voudriez-vous être assez bon pour appuyer notre demande près de l'autorité supérieure ; cette faveur permettrait à nos malheureux marins de regagner leur demeure après une navigation pénible, ce qu'ils ne peuvent faire à marée basse, la côte étant entourée de vase qui rend leur débarquement impossible et les oblige à rester à leur bord pendant plusieurs heures ou de se mettre à l'eau au risque de contracter des maladies surtout pendant l'hiver." (Conseil Municipal - 22 mai 1859).

En août 1859, l'Ingénieur des Ponts et Chaussées en fonction à Châteaulin dresse un plan des lieux et un rapport favorable.

"le port de Landévennec situé près et en amont de l'embouchure de la rivière d'Aulne dans la rade de Brest reçoit fréquemment des bâtiments de commerce qui y viennent soit charger du bois et autres produits du littoral environnant, soit apporter les marchandises nécessaires à la consommation des habitants, ou des sables calcaires et engrais marins divers pour les besoins de l'agriculture, soit enfin relâcher lorsque l'état de la rivière, ce qui arrive dans les marées de morte eau pour ceux à destination de Port-Launay, ne leur permet pas de remonter jusqu'à ce port.

Ainsi que l'exposent les pétitionnaires, il n'existe à Landévennec aucun moyen de débarquement pour la navigation et la grève, généralement peu inclinée, est couverte d'une couche de vase qui en rend l'accès difficile et parfois même dangereux. Les marins vont toujours atterrir au lieu désigné sous la dénomination de Port-Maria, sis à peu de distance de l'église, vers le nord de la localité, le rivage en cet endroit ayant une pente plus forte que celle des autres points de la grève voisine et leur offrant par suite moins de difficultés pour aborder. Toutefois, la disposition en glacis de la côte les forçant de s'arrêter à une certaine distance de la terre, c'est à l'aide d'une planche de quelques mètres de longueur que sont débarqués ou mis à bord les objets de commerce et aussi les passagers que leurs affaires portent journellement à circuler entre ce point et le Port de Brest. Souvent, la planche n'ayant pas une longueur suffisante pour atteindre le rivage, les marins employés à ce transport sont dans la nécessité d'entrer dans l'eau en portant sur le dos des marchandises ou des voyageurs. On conçoit facilement qu'une telle manoeuvre n'offre jamais de sécurité pour les personnes et que selon l'état de la mer, qu'il n'est pas rare de voir fort agitée dans ce parage, il peut en résulter de graves accidents.

L'ouvrage demandé par les habitants de Landévennec paraît d'autant plus utile que cette commune et les contrées limitrophes n'ont d'autre voie que la mer pour écouler leurs productions et pour communiquer avec les villes circonvoisines telles que Brest, Le Faou et Châteaulin, chef-lieu de l'arrondissement. Il consisterait en une rampe de 50 mètres de longueur sur 5 mètres de largeur en couronne, élevée de 1m30 environ au dessus de la grève et suivant à peu près la direction du Sud-Ouest au Nord-Est comme l'indique le plan des lieux ci-annexé.

Cette rampe dont la dépense s'élèverait au plus à 5 000 f. suivant le détail établi ci-dessous, se composerait de trois murs en maçonnerie de forts moellons bruts posés à sec, terminés à leur sommet

par une tablette en pierre de taille avec mortier hydraulique, et soutenant un remblai en galets et pierrailles, revêtu d'un pavage également en moëllons bruts et à pierre sèche. Ce système de construction tout en satisfaisant à la raison d'économie, offrirait les garanties de solidité convenables : en effet, la cale de Lanvéoc de 90 m de longueur sur 8 m de largeur existant sur le bord sud de la rade de Brest dans le prolongement de la route départementale n° 1, est construite de la même manière ; elle date de vingt ans et, jusqu'à présent, les dépenses de son entretien ont à peine atteint 30 f. par an moyennement, bien qu'elle soit infiniment plus exposée que le point de Landévennec à la violence de la mer". (18 août 1859) (1)

Le rapport de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées reçoit l'approbation du Préfet en septembre.

En avril 1860, le coût des travaux est réévalué à 6 200 francs.

Le 3 juin, le Directeur Général des Ponts et Chaussées (et des Chemins de Fer), à Paris, approuve le projet "sous la réserve que l'on substituera le ciment de Portland à la chaux hydraulique de Doué et qu'il ne pourra être donné suite à ce travail que si la commune de Landévennec consent à supporter le 1/3 de la dépense."

Le Préfet intervient quelques jours plus tard afin que l'Etat prenne en charge l'intégralité des travaux :

"Landévennec est une pauvre petite commune rurale dont le budget est à peine suffisant pour assurer ses services les plus indispensables, et quel que faible que serait le concours demandé à la dite commune, elle se trouverait certes dans l'impossibilité absolue de le fournir" (Préfet - 8 juin 1860) (2)

Il sera entendu.

Malheureusement chacun connaît la pauvreté de l'Etat et les années se succéderont sans que les travaux de Landévennec ne connaissent le moindre début d'exécution. Il faut toujours consacrer les crédits à la continuation des travaux en cours...

"les nombreux besoins du service des ports ont absorbé les ressources disponibles" (Directeur Général des Ponts et Chaussées - 22 juin 1861).

"...l'Administration a dû consacrer les ressources disponibles à la continuation des travaux en cours d'exécution..."(idem - 30 juin 1862).

"la nécessité de pourvoir à la continuation ou à l'achèvement de nombreuses entreprises en cours d'exécution ne permet pas d'autoriser l'adjudication de nouveaux ouvrages..." (id - 21 janvier 1864).

Le Conseil Municipal insiste, le Préfet répercute auprès de Paris.

"... les ressources dont je dispose se trouvent aujourd'hui absorbées." (id - 13 juin 1865) (3)

1866. Enfin les crédits sont ouverts et l'adjudication des travaux a lieu à la Préfecture le 14 avril à midi.

L'estimation des travaux se monte à 6 200 francs (5 805 francs 73 exactement, plus 394 francs 27 pour imprévus). Sur cette base, les entrepreneurs doivent proposer un rabais.

Ils sont six à répondre : CUZIAT (Bannalec), MOREAU (Brest), Guillaume CORNEC (Ile Longue - Crozon), LE FLOC'H (Port-Launay), BOUYERON (Brest) et RUMEUR (Morlaix).

C'est ce dernier, Yves RUMEUR, qui est déclaré adjudicataire avec un rabais de 20 %, soit un coût de 4 644 francs 58.

Cette première cale de 38 m est réalisée en 1867-68 pour un coût réel de 5 038 francs (l'adjudication plus les imprévus) mais déjà on souhaite l'allonger.

Ainsi, le 15 novembre 1868, le Conseil Municipal sollicite, dans le cadre de l'octroi, une surtaxe sur l'alcool qui lui permettrait d'entreprendre certains travaux et notamment le prolongement de la cale de Port-Maria.

1874 - 75 . Quarante mètres supplémentaires

"la cale de Port-Maria ne remplissant nullement le but qu'on s'était proposé en demandant une cale, il serait urgent de la prolonger de quelques mètres afin de pouvoir au moins débarquer dans les grandes marées ordinaires" (Conseil Municipal - mai 1873).

Les choses ne traînent guère cette fois-ci et la cale est prolongée de 40 mètres en 1874-75, la dépense s'élevant à 4 000 francs (4).

Le dossier de la cale étant momentanément clos, le Conseil Municipal pourra désormais s'atteler à une charge importante : construire les écoles.



LANDEVENNEC. — PORT MARIA ET L'ÉGLISE PAROISSIALE.

1894 . On souhaiterait prolonger encore...

L'école de Kerdilès est achevée depuis quelques années (1885), celle du bourg vient de l'être (1893) et l'on reparle à nouveau de la cale qui n'apparaît pas très fonctionnelle.

"Il est de notoriété publique que l'accostage à cette cale est impossible pendant 3 heures de basse mer dans les grandes marées et 2 heures au moins dans les petites.

D'autre part, il est constant que, pendant les mêmes heures, à plus d'un kilomètre des deux côtés de ce débarcadère, tout débarquement est interdit, même aux plus faibles embarcations, les plages étant

excessivement plates et tellement envasées à la base qu'il serait dangereux de tenter d'y poser le pied.

Dans ces conditions, non seulement le service de la petite batellerie est impossible pendant plusieurs heures, mais encore celui du bateau à vapeur qui dessert Landévennec, en montant à Châteaulin ou en descendant, est souvent entravé.

De ce fait, combien de colis sont restés embourbés ; combien de femmes, d'enfants tombés dans les vases, n'en ont-ils été retirés qu'avec peine et parfois blessés.

Ces accidents sont encore plus fréquents lorsque dans la belle saison, des bateaux à vapeur de Brest, nous amenant parfois de nombreux promeneurs, arrivent ou ont à partir dans des conditions défavorables de marée.

Ces difficultés éloignent les voyageurs, malgré le charme de la promenade en rivière, et l'on peut constater que le nombre en diminue chaque année, au grand préjudice du public et du commerce local, si mal partagé déjà, par suite de la situation topographique de la commune.

Le prolongement de la cale de 50 à 60 mètres, non seulement la rendrait accessible à la basse-mer, mais son exhaussement constituerait encore un brise-lames pour le port où le ressac est très fort avec les vents de O-N-O et N-O et jette souvent des bateaux à la côte.

Port-Maria est le seul point de mouillage pour les embarcations de la Douane, des Ponts et Chaussées et des quelques bateaux de pêche et de plaisance de la localité." (Conseil Municipal - 4 mars 1894).

Sans doute y a-t-il exagération dans ces quelques lignes mais elles reflètent tout de même ce que peut être Port-Maria en cette fin de siècle et les problèmes qui s'y posent.

Louis de Chalus, propriétaire de l'abbaye, préfère une réfection de la cale de Penforn. S'il est vrai que les fonds ne sont pas les mêmes, sans doute y voit-il également quelques avantages personnels.

Quoiqu'il en soit, l'Etat ne suit pas, les coûts de réalisation d'un tel projet sont hors de proportion par rapport aux avantages retirés.

Il faudra maintenant attendre une vingtaine d'années

avant que le Conseil Municipal n'aborde à nouveau ce sujet.

1912-1914 . On en reparle

"la cale de Port-Maria où se fait le débarquement des passagers et des marchandises est insuffisante. Les bateaux ne peuvent y accoster qu'au moment de la pleine mer à cause de son peu de hauteur et comme les vapeurs faisant le service entre Brest et Châteaulin et vice-versa arrivent ici à peu-près à demi-marée, ils sont obligés de se tenir au large et de débarquer souvent des marchandises très lourdes : ciment, chaux, fer, vin et autres à l'aide de canots, ce qui est très difficile et cause parfois, ce qui est arrivé il n'y a pas longtemps, des pertes sensibles de marchandises tombant à la mer". (Conseil Municipal - 3 mars 1912).

Le Conseil Municipal souhaite un prolongement et un exhaussement de la cale qui permettraient un accostage à mi-marée.

Deux ans plus tard, cette question est à nouveau à l'ordre du jour du Conseil.

"Cette cale est, en effet, trop basse et ne s'avance pas assez loin vers le chenal si bien qu'aux plus petites marées, au moment de l'étal de basse-mer, les plus petites embarcations ne peuvent l'accoster et on ne peut y débarquer.

Les bateaux à vapeur (Hoche et St Michel) qui assurent un service régulier trois fois par semaine entre Châteaulin et Brest et vice-versa, étant forcés de profiter du flux et du reflux, arrivent ici à demi-marée, ils ne peuvent, même à ce moment là, accoster la cale et y débarquer leurs marchandises et leurs voyageurs, d'où une escale qui leur cause un retard considérable. Le transbordement se fait à l'aide d'un canot, ce qui n'est pas toujours facile avec les vents d'Ouest et Nord-Ouest qui sont les vents régnants dans notre région une grande partie de l'année. Ce canot lui-même, lorsqu'il est chargé, ne peut arriver à la cale faute d'une profondeur d'eau suffisante. Comme il y a souvent plusieurs voyages à faire pour débarquer toutes les marchandises à destination de Landévennec, on se rend facilement compte de l'ennui que cause à tous cette situation.

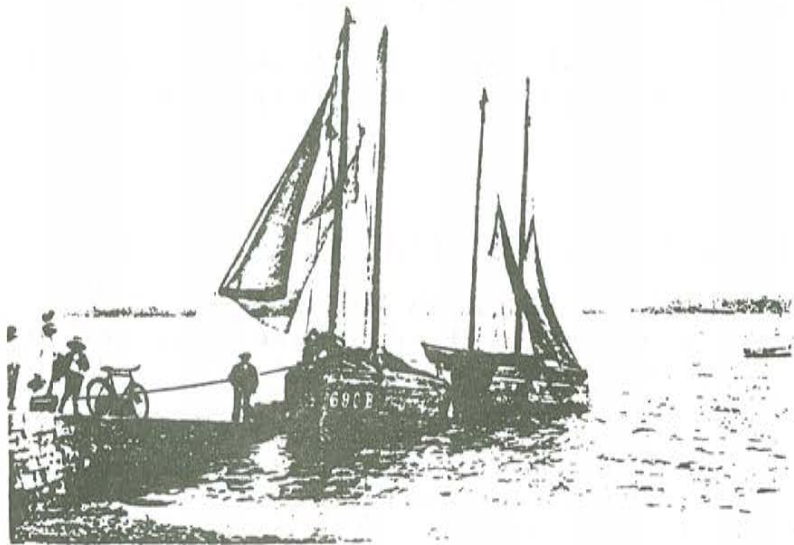
Il arrive aussi parfois que le vapeur, venant de Châteaulin, avec à la remorque un chaland ou un bateau à voiles, a du retard. Le canot de service est obligé de quitter la cale, faute d'eau, pour aller au large l'attendre et pour revenir à terre, les voyageurs et les marins sont forcés d'attendre à nouveau que la marée atteigne une certaine hauteur et leur permettre de débarquer.

Tous ces ennuis, ces retards, sans compter les pertes de marchandises débarquées par mauvais temps qui tombent dans l'eau, causant un préjudice considérable à notre localité si goûtée des touristes qui y viendraient en grand nombre si l'accès en était rendu plus facile.

Il faudrait, pour cela, que la cale soit allongée et rehaussée de manière que les bateaux à vapeur eux-mêmes puissent y débarquer directement leurs voyageurs et les marchandises.

Le Conseil renouvelle donc le vœu qu'il a émis déjà plusieurs fois, que ces travaux soient mis à l'étude le plus promptement possible et que les devis et projets comportant la part contributive de la commune lui soient communiqués". (Conseil Municipal - 8 mars 1914).

Août 1914 . Le tocsin sonne...



1920 . A nouveau...

Le Conseil Municipal relance les projets de 1912-1914 mais décide, en juin 1922, d'ajourner ce dossier n'ayant pas les moyens financiers lui permettant de supporter les 3/8

d'une dépense évaluée à 66 000 francs.

Les services des Ponts et Chaussées enlèveront tout de même les galets qui se sont entassés du côté Nord de la cale, atteignant la hauteur de celle-ci et passant de l'autre côté sous l'action de la mer. C'est déjà quelque chose...

1937 . Toujours...

Le concours de l'Etat et du Département est à nouveau sollicité pour un prolongement et un exhaussement de la cale. Le Conseil vote même le principe d'un crédit de 5 000 francs...

1939 . Penforn...

La profondeur des eaux demanderait un projet moins important à Penforn qu'à Port-Maria et, en conséquence, moins onéreux (130 000 francs contre 165 000 francs pour un prolongement de 50 m à Port-Maria). Resterait aussi à créer une route d'accès le long de la grève.

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées établissent un projet - une cale de 46 m - mais la guerre arrive encore...

1951 - 52 . Rehaussement partiel de la cale

Devenu Maire en février 1951, Jean KERREST relance aussitôt la question de l'accostage à Landévennec et propose un rehaussement partiel de la cale.

"Il est impossible à l'heure actuelle de se servir de la cale de Port-Maria, et les Vapeurs Brestois ont débarqué leurs voyageurs durant tout l'été à la cale de Porz Even du côté de la Réserve. Le petit sentier extrêmement raide, que ces visiteurs sont obligés d'emprunter est si difficile que peu à peu les voyageurs ne veulent plus venir à Landévennec par la voie d'eau, malgré la beauté du site et les liens nombreux qui unissent la population brestoïse au village de Landévennec. Il est donc indispensable de faire à Port-Maria un travail aussi réduit que possible mais permettant aux Vapeurs Brestois, comme aux côtres des villages riverains de la rade, d'accoster à Port-Maria". (Conseil Municipal - 21 octobre 1951).

C'est dans cet esprit que F. LAMBERT, Ingénieur au Service Maritime des Ponts et Chaussées à Brest, propose un avant-projet qu'il évalue à 1 200 000 francs.

En avril 1952, le Conseil Municipal examine le projet définitif prévoyant un exhaussement de la cale sur une longueur de 35 m. Le coût des travaux qui atteint maintenant 1 800 000 francs sera financé pour moitié par le département et pour l'autre moitié par la commune sur emprunt d'une durée de 30 ans.

Devenue adjudicataire le 23 septembre 1952 pour 1 355 600 francs, l'entreprise MARC de Brest achève le chantier en novembre.

La population attendait ces travaux depuis plus d'un demi-siècle peut-on lire dans la délibération du Conseil Municipal le 21 octobre 1951.

L'ensemble de l'opération coûtera finalement 1 790 770 francs en raison notamment de travaux complémentaires réalisés dans l'opportunité du chantier. L'enveloppe prévisionnelle de 1 800 000 francs est respectée.

1979 . Port-Maria ou Trégarvan ?

L'idée d'aménager une cale dans la partie basse de l'Aulne maritime est l'un des sujets de réflexion du moment au sein du Parc d'Armorique

Landévennec ? Trégarvan ? les deux ?

Au travers d'une étude économique sur les besoins en amendements calcaires (maërl, sable) dans les deux régions concernées, Alain FLOC'H, technicien à la Chambre d'Agriculture, plaide autant pour Landévennec que pour Trégarvan.

Les services de l'Equipement à Crozon établissent un projet pour Port-Maria : on rehausserait et on élargirait à 4 m la partie réalisée en 1952.

Finalement, de palabres en palabres, aucun projet ne verra le jour, ni Trégarvan, ni Landévennec.

1983 à 1991 . Vers la construction actuelle

Dès son arrivée en 1983, la nouvelle municipalité affirme son intention de relancer le dossier de la cale de Port-Maria tant sur le plan de la plaisance qu'en vue du débarquement d'amendements marins pour l'agriculture. Le Parc d'Armorique semble malheureusement avoir abandonné ses intentions

de 1979 et la commune n'a pas les moyens de se lancer seule dans un projet aussi coûteux.

1988, l'idée d'un développement touristique de l'Aulne maritime renaît au Parc d'Armorique et c'est tout naturellement qu'il est immédiatement question de la cale de Landévennec.

Le service maritime de l'Equipement à Brest conçoit un avant-projet en mai : rehaussement, élargissement et allongement de la partie haute construite en 1952 qui se prolongerait ainsi jusqu'à la balise, c'est-à-dire jusqu'à l'extrémité de la cale basse.

L'idée d'un rehaussement ne satisfait guère, par son peu d'intérêt d'une part mais aussi par la lourdeur d'un tel ouvrage dans un site méritant d'être préservé.

Une étude des sols réalisée en septembre 1989 par le laboratoire spécialisé de l'Equipement à Saint-Brieuc indique des fonds peu satisfaisants et la nécessité de descendre à 4 m en dessous du niveau de la grève pour atteindre le rocher qui permettrait de supporter l'édifice. Un ouvrage "en dur" serait d'un coût prohibitif et la solution d'une cale sur pieux est à envisager.

De dossiers en dossiers, de réunions en réunions, un projet définitif est arrêté et présenté au Conseil Municipal le 24 août 1990.

Les aides financières du Département, de la Région, du Parc d'Armorique, du SIVOM de la Presqu'île de Crozon permettent de lancer un tel projet qui pourrait atteindre un million de francs.

Le 11 avril 1991, l'entreprise DEVIN-MEMARCHAND (Agence de Quimper), déclarée "moins-disante" par appel d'offres, est à Port-Maria...

R. LARS.

Notes

- (1) Archives départementale 4 S
- (2) Id.
- (3) Id.
- (4) Ports Maritimes de la France - 1878 - tome III - Page 159.

ILLUSTRATIONS

- Dessin de G. TOSCHER (3 juillet 1882 parue dans "St Gwennolé" par Le Comte de LAIGUE aux éditions BAHON-RAULT (Rennes, sans date)
- photo prise en 1913 - collection J. KERREST
- Affiche pour l'adjudication des travaux en 1952 (format réel 40 x 60 cm) - Archives municipales.

COMMUNE de LANDÉVENNEC

Exhaussement de la cale de Pors-Maria

Travaux de béton armé

Adjudication Restreinte

à la Mairie de Landévennec

A une date qui sera fixée ultérieurement, il sera procédé, en séance publique par M. le Maire de la Commune, assisté de deux conseillers municipaux et du Receveur Municipal, et en présence de l'Ingénieur des T. P. E., chargé des travaux, dans les formes réglementaires, à l'adjudication sur offres de prix, sur soumission cachetée des travaux d'exhaussement de la cale de Pors-Maria.

Montant du cautionnement provisoire : Neant

Montant du cautionnement définitif : 60.000 frs.

L'adjudication sera basée sur un détail estimatif préparé par l'Administration des Ponts et Chaussées quant aux quantités et complété par les soumissionnaires quant aux prix unitaires.

CONDITIONS PRINCIPALES DE L'ADJUDICATION

I. Demande d'admission

Tous renseignements préalables pourront être demandés à M. l'Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé de l'arrondissement de l'Ouest, Port de Commerce de Brest.

Étant donné l'urgence, les demandes d'admission accompagnées des pièces mentionnées à l'article 8 bis des clauses et conditions générales applicables aux entrepreneurs de travaux intéressant les communes seront adressées à M. le Maire de Landévennec, et devront lui parvenir avant le 1^{er} Septembre 1952, à 18 heures, terme de rigueur.

Les demandes qui parviendront à M. le Maire de Landévennec après l'expiration de ce délai ne seront pas admises.

II. Instruction des demandes

La liste des personnes admises à concourir sera arrêtée par le bureau d'adjudication.

Aucun concurrent ne pourra être écarté sans avoir été appelé à présenter ses observations devant ce bureau.

Les personnes admises à prendre part à l'adjudication seront avisées ultérieurement et directement par lettre recommandée de la date de l'adjudication.

Les pièces remises par les personnes non admises leur seront renvoyées avec l'avis que leur demande n'a pas été accueillie.

III. Communication des pièces du projet aux entrepreneurs

Les pièces du projet seront communiquées aux entrepreneurs tous les jours, excepté les dimanches, jours fériés et le samedi après-midi, à partir d'une date qui sera notifiée ultérieurement aux concurrents admis :

1^o) Dans les bureaux de la mairie de Landévennec, de 14 à 18 heures ;

2^o) Dans les bureaux de M. l'Ingénieur de l'arrondissement de l'Ouest, Port de Commerce, Brest, de 8 h. 30 à 12 heures et de 14 à 18 heures ;

3^o) Dans les bureaux de M. l'Ingénieur des T. P. E. chargé de la 4^e Subdivision, 47, rue de la République, à Brest, de 8 h. 30 à 12 heures et de 14 à 18 heures.

Un programme sommaire résumant l'objet de l'entreprise, la description des travaux, accompagné de croquis sommaires indiquant le plan général des travaux et les dispositions d'ensemble des principaux ouvrages sera envoyé aux entrepreneurs et aux personnes intéressées qui en feront la demande à M. l'Ingénieur des Ponts et Chaussées chargé de l'arrondissement de l'Ouest, 30 bis, quai de l'Ouest, Port de Commerce de Brest.

Fait à LANDEVENNEC, le 10 Août 1952.

Le Maire,

Signé : KERREST

