

LANDEVENNEC



BULLETIN du

SYNDICAT d'INITIATIVE



Battage aux fléaux à Kergonan vers 1910

N° 24 JUIN 1993

EN BREF...

AVEC NOS EXCUSES...

Les bulletins que nous publions deux fois par an depuis plus de dix ans (n° 1 = janvier 1982) portent les dates de janvier et de juin. Il ne nous est malheureusement pas toujours facile de tenir avec précision ces dates et nous demandons votre indulgence pour les numéros qui ne seraient diffusés qu'au début du mois suivant et, naturellement, si vous souhaitiez participer à la rédaction, nous serions ravis d'accueillir les articles correspondant à l'esprit du bulletin.

LA PHOTO DE COUVERTURE

La photographie qui illustre la couverture du bulletin nous a été confiée par Madame Maria BATHANY de Lescus. Tous nos remerciements pour cet intéressant cliché que nous pensons pouvoir dater des environs de 1910.

PECHE INTERDITE...

Le DINOPHYSIS, une algue microscopique, ayant été signalé en différents points de la Rade de Brest, la pêche à pied (à l'exception des huîtres et des bigorneaux) a été interdite par arrêté préfectoral. L'absorption de coquillages contaminés peut provoquer d'importants troubles gastriques, la cuisson ne détruisant en aucun cas la toxine accumulée par le coquillage.

Si ce phénomène était malheureusement fréquent ces dernières années en Baie de Douarnenez, il s'agit de la première interdiction de pêche de ce genre en Rade et sur l'Aulne maritime.

Si l'interdiction venait à être levée durant l'été, l'annonce en serait immédiatement faite sur le panneau d'affichage de la mairie.

POUR LES AMATEURS DE PIN'S...

Réprenant un autre manuscrit de Landévennec, le musée de l'ancienne abbaye a édité un nouveau pin's faisant série avec celui de l'an passé (également réédité).

En vente au musée, 20 francs (25 francs par correspondance).

LANDEWEDNACK- LANDEVENNEC

Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer les relations existant entre LIZARD-LANDEWEDNACK en Cornouailles britannique et LANDEVENNEC. Une délégation d'une trentaine de Cornouaillais sera présente à Landévennec au début de septembre prochain pour la première cérémonie officielle de jumelage, la seconde devant avoir lieu l'année suivante à LIZARD.

UNE BELLE BALADE...

Le samedi 13 juin, le Syndicat d'Initiative organisait un dîner croisière en Rade de Brest à bord du catamaran AZENOR.

Malgré des conditions météorologiques guère favorables, les 33 personnes inscrites se retrouvaient vers 18 heures 30, place de la Mairie, pour rejoindre le port de plaisance du Moulin Blanc à Brest où l'embarquement était prévu à 19 h 15.

Le mauvais temps s'étant quelque peu atténué, la croisière jusqu'à Landévennec fût possible et, au moment du retour au Moulin Blanc vers 23 heures 30, plusieurs participants souhaitaient l'organisation d'une telle sortie annuelle. Idée retenue !

L'EGLISE EN CHANTIER...

Etant particulièrement dégradés en certains endroits, les joints extérieurs de l'église paroissiale permettaient la pénétration de l'eau dans les murs avec un risque de dommages à terme.

Grâce au concours financier du Département du Finistère et de l'Etat au travers de la Direction Régionale des Affaires Culturelles et sur les conseils du Service Départemental de l'architecture, la rénovation totale des murs extérieurs, avec nettoyage des pierres, a pu être entrepris.

Confiés à l'Entreprise Armoricaïne de Restauration (CHATELAUDREN - Côtes d'Armor), agréée "Monuments Historiques", les travaux devraient se poursuivre jusqu'à la fin du mois de juillet.

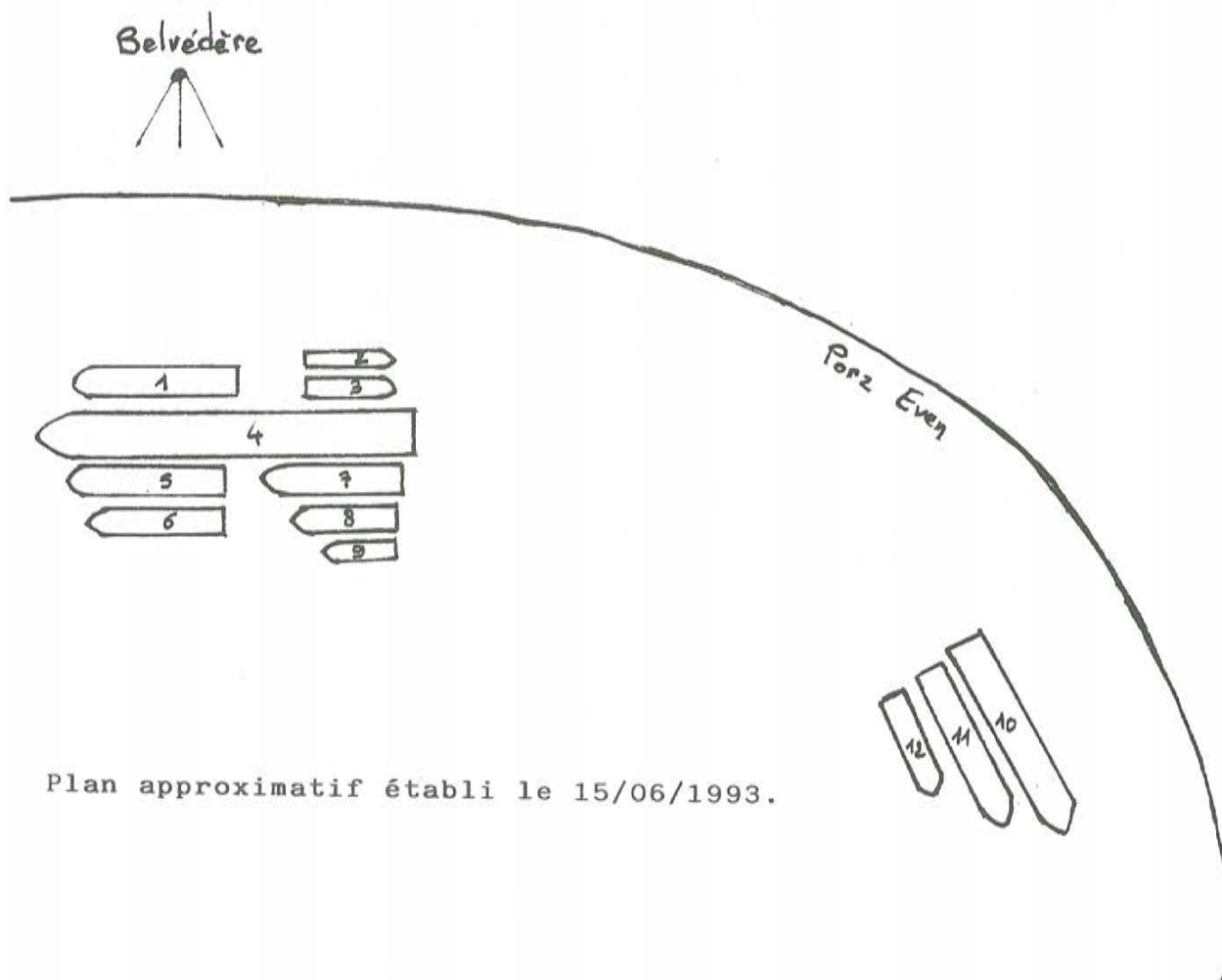
Déjà le résultat est spectaculaire...

LES ANIMATIONS DE L'ETE

- 26 juin au 26 novembre - J.G. CORNELIUS (1880-1963) : peintures sacrées
Au musée de l'Abbaye
Catalogue tiré à 500 exemplaires en vente au musée (l'exposition initialement prévue sur les monnaies bretonnes a été différée)
- 10 juillet - Concert à l'Abbaye
- 17 juillet - Cochon grillé (Association des plaisanciers)
- 18 juillet - Concours de pêche organisé par "Le Saint Patrick"
- 23 juillet - Bagad de Lann-Bihoué
Parades et aubades dans le bourg de 11 h à 12 h
- 23 juillet - Récital Anne AUFFRET (harpe celtique) - Yann Fanch QUEMENER (chants bretons)
Eglise paroissiale - 21 h
Soirée gratuite offerte par le Parc Naturel Régional d'Armorique
- 24 juillet - Semi-marathon
Départ à 18 h de Port Maria
- 1er août - Kermesse (Société de chasse)
- 7 et 8 août - Dans le cadre du Festival Louis JOUVET, sur le site de l'ancienne abbaye (21 h 30), lecture de textes de Louis JOUVET par Michel ETCHEVERRY et Antoine JULIENS avec intermèdes musicaux à la harpe celtique par Anne AUFFRET. Sur réservation au musée de l'Abbaye.
- 22 août - Fête des Hortensias

Si le Syndicat d'Initiative a parmi ses rôles l'animation de la commune, il n'en a naturellement pas l'exclusivité et c'est toujours avec plaisir qu'il voit d'autres associations organiser des festivités et, dans la mesure du possible, il les assure de son aide.

LE CIMETIERE DES BATEAUX



Plan approximatif établi le 15/06/1993.

1. CANTHO : ex AM américain construit en 1953.
dragueur océanique, stationné à Landévennec depuis le 24/10/1989.
2. VIGILANTE : ex-chalutiers concarnois utilisés par la Marine
3. ENGAGEANTE : comme bâtiments école.
Stationnés à Landévennec depuis le 04/02/1993.
4. DU CHAYLA : escorteur d'escadre construit à Brest en 1953-1954.
en service le 4 juin 1957.
retiré du service actif le 2 septembre 1991.
stationné à Landévennec depuis le 30/01/1992.

5. BACCARAT : ex AM américain construit en 1955.
dragueur océanique retiré du service actif en
mars 1993.
stationné à Landévennec depuis avril 1993.
6. FRINGANT : escorteur côtier lancé en 1959.
retiré du service actif en 1982.
a servi de brise-lames au Poulmic.
stationné à Landévennec depuis le 25/05/1993.
7. ASTROLABE : navire hydrographique construit en 1963.
stationné à Landévennec depuis le 06/07/1988.
8. CLAIRE-JEANNE : ex-langoustier.
stationné à Landévennec depuis le 03/05/1990.
9. TRANSITION : ex-caseyeur de Roscoff.
stationné à Landévennec depuis janvier 1992.
10. CLEOPATRA-SKY : caboteur saisi par la Douane.
stationné à Landévennec depuis le 14/02/1989.
11. AÏDA : thonier senneur construit en 1971.
stationné à Landévennec depuis décembre 1990.
12. ILE DE GROIX : petit caboteur.
stationné à Landévennec depuis juillet 1992.

Tous nos remerciements à la Direction
du Port de Brest qui nous a permis de
dresser cette liste.

Dernière minute (18/06/93) :

Nous apprenons que le navire hydrographique
"ESTAFETTE" devrait rejoindre Landévennec dans
les tous prochains jours.

ON N'INVENTE RIEN...

Lu dans "Le Télégramme" du 7 mai dernier :

"BRIGITTE BARDOT POUR UNE TAXE SUR LES
CHIENS ET LES CHATS

Brigitte Bardot recommande aux maires
d'instaurer une taxe pour tous les
propriétaires de chiens et de chats...
Ce principe permettrait, espère-t-on à la
Fondation Bardot, de limiter la surpopula-
tion animale et de régulariser les naissances."

Mais déjà en 1932...

Le 4 septembre, le Conseil Municipal de Landévennec
décide de porter la taxe municipale sur les chiens aux maxima
fixés par la loi du 31 juillet 1920, soit 20 francs pour un
chien d'agrément, 10 francs pour un chien de chasse et
5 francs pour un chien de garde. Précédemment ces taxes
n'étaient, respectivement, que de 10, 5 et 1 francs.

Sans doute, cette délibération n'est-elle pas
approuvée par le Sous-Préfet, autorité de tutelle, car la
question se trouve à nouveau examinée lors de la séance
suivante (qui figure au registre des délibérations à la même
date du 4 septembre 1932).

En effet, une loi plus récente (17 juillet 1931)
inclut les chiens de chasse dans les chiens d'agrément et
porte le maximum de cette catégorie à 40 francs, les autres
chiens pouvant être taxés jusqu'à 10 francs.

Le Conseil établit alors à 10 francs la taxe sur les
chiens d'agrément et de chasse et à 5 francs sur les chiens
de garde.

LES CLOITRES DE L'ANCIENNE ABBAYE

L'année 1992 était la dernière étape d'une campagne de fouilles triennale portant sur le Cloître et ses annexes. Les résultats sont allés au-delà de ce que l'on avait espéré puisqu'on a pu mettre au jour 5 cloîtres superposés correspondant aux grandes étapes de construction de l'Abbaye.

- Le cloître du XVIIIe s., dont la base est visible au centre des ruines actuelles, était fait d'arcades très sobres qui ont été réutilisées, comme chacun sait, pour construire à Brest un marché couvert, encore visible avant la dernière guerre.

- Le Cloître précédent, construit au XVe s., était constitué d'une arcature légère faite de colonnettes jumelées montées sur un mur-bahut, dont il reste un fragment bien conservé. Il est possible de restituer partiellement ce cloître, grâce aux éléments de colonnettes retrouvés dans les remblais, afin d'en donner une idée aux visiteurs.

- Il avait remplacé un cloître construit lui aussi de façon classique, au XIIIe s., mais avec des colonnettes d'un type différent, dont on possède encore quelques chapiteaux et fragments de fûts permettant une restitution partielle.

- Ce cloître gothique en pierres sculptées avait succédé à un cloître provisoire fait de piliers de bois dans toute sa partie centrale, hâtivement installé à l'époque romane. La priorité avait alors été donnée à la construction de l'église et à la restauration de la Salle du Chapitre et du bâtiment des Moines.

- Le Cloître roman continue d'utiliser, dans tout le secteur Est, près du bâtiment des Moines et du Chapitre, le cloître antérieur construit au IXe s. Celui-ci, incendié en 913 mais pas détruit, restauré au retour des Moines, au milieu du Xe s. a donc survécu, en partie du moins, jusqu'au XIIIe s. et jusqu'à l'implantation du Cloître gothique.

Ce cloître du IXe S., le seul connu actuellement dans le monde carolingien, était fait d'arcades très sobres, formant un ensemble proche de l'architecture romaine.

Il est plus grand que les cloîtres postérieurs et se prolonge sous l'aile occidentale de l'hôtellerie du XVIIIe s. Le programme de fouilles 93-94 portera sur cette zone pour essayer de retrouver la totalité de ce cloître carolingien.

Tous ces cloîtres superposés, légèrement décalés les uns par rapport aux autres, constituent un ensemble exceptionnel, tout-à-fait caractéristique de la vie et de l'histoire de l'Abbaye dans la mesure où ils résument les grandes dates de cette histoire tout en conservant systématiquement un "échantillon" représentatif de chacune des périodes successives.

Pour achever d'illustrer cette particularité du site, il faut ajouter que ces galeries sud des cloîtres médiévaux recouvrent un bâtiment arasé, d'orientation un peu différente, datable des environs du VIIe s., et qui représente probablement le premier établissement des communs de l'Abbaye.

Cette découverte permet de constater que le Monastère s'était déjà étendu au-delà du ruisseau, dès l'époque mérovingienne. Cette extension ne représente cependant que le second état de l'établissement mérovingien, dont la première étape, datable de la fin Ve, début VIe s., reste encore assez peu connue.

Annie BARDEL.

Laboratoire d'Archéologie, Université de Rennes 2.

LES PÊCHERIES DE L'ABBAYE

AU 17^e SIECLE

Le poisson abonde au 17^e siècle. Des espèces telles que sardines, saumons, thons, harengs ou morues vivent dans nos eaux et, comme d'autres abbayes situées en bord de mer ou de rivière, Landévennec possède ses pêcheries. Leurs revenus sont attribués aux moines bien qu'en octobre 1650, l'Abbé en réclame le tiers (1).

Il n'est guère facile d'être précis sur ces pêcheries. Les informations parvenues jusqu'à nous proviennent essentiellement de documents datant des trois-quarts du 17^e siècle lors de procès opposant les Religieux à leur Abbé Jacques TANGUY (2). De tels écrits relèvent malheureusement d'une certaine subjectivité et imposent beaucoup de précautions dans leur interprétation.

Si les Religieux se plaignent alors de leur Abbé, c'est notamment - et entre autres ! - parce que celui-ci se refuse à leur fournir le bois nécessaire à l'entretien des pêcheries. Naturellement, l'Abbé s'en défend !

Il est tantôt question d'une seule pêcherie, tantôt de trois, voire même de quatre. Une chose est toutefois certaine, celles-ci sont plutôt délabrées quand le "lieutenant général des eaux, bois, forests et venerye de Bretagne au siège de la table de marbre du pallays de Rennes" Georges LEGRAND, se rend à Landévennec en octobre 1674 dans le cadre des procès.

Jan DUPAIS, procureur des Eaux et Forêts de la maîtrise de Cornouaille et François BOÜETTIN, greffier, l'accompagnent. Il s'attache également les services de deux habitants de la "ville" de Landévennec, Pierre GOUALLES et Louys ILIS, désignés "experts" pour l'estimation des pêcheries.

"La marée basse, nous avons veu la pescherye scituée au devant du dict couvent (3) ouverte en plusieurs endroits par des tranchées et brêches, lesquelz les dits experts nous ont dict estre provenües par le deffault du bois necessaire pour l'entretien de la pescherye laquelle ayant veüe et visiter, nous ont raporté les bois pieux et clais restants estre ruisnés pourys et inutilles, et estimé qu'il les fault refaire a neuff et y employer une grande quantité de bois, qui voudroit au moins douze cents livres, l'oeuvre de main non comprise".
"Archives départementales 2H93)

Un an et demi plus tard, en mars 1676, et toujours dans le cadre de ces procès entre les moines et leur Abbé, ils visitent à nouveau cette pêcherie et en laissent cette fois une description plus détaillée, notamment au niveau dimensionnel.

On apprend ainsi que la pêcherie mesure "cent sept cordes de huit toises" soit 856 toises, c'est-à-dire environ 1 650 mètres ! Elle est constituée de 4 280 pieux (5 pieux par toise) de 10 à 12 pouces de diamètre (environ 30 cm) et de 10 à 12 pieds de long (environ 3 m 50).

Jan LOZEL, le procureur de l'Abbé, insistant sur l'étendue démesurée de cette pêcherie parle d'une circonférence d'une demi-lieue.

A partir de là, nous pouvons tenter d'imaginer ce qu'est cette pêcherie : des pieux enfoncés dans la vase et formant un cercle d'environ 500 mètres de diamètre avec, entre ces pieux, des bois entrelacés qui jouent le rôle de filet. Quand la mer descend, le poisson se trouve ainsi prisonnier.

Peut-être...

Selon le procureur, cette pêcherie, dans laquelle on ne prend aucun poisson, a été construite il y a dix ou douze ans (vers 1665). Trois fois plus grande que l'ancienne et ainsi trop avancée vers le large, elle subit constamment des dommages au passage des bateaux qui y ouvrent des brèches. Le vent et la houle ne l'épargnent pas non plus. 300 pieux sont réutilisables et suffisants pour bâtir une pêcherie plus réduite, comme autrefois, et, si la pêcherie actuelle est à ce point délabrée, la responsabilité n'en incombe pas à l'Abbé mais aux Religieux qui, bien qu'ayant coupé le bois nécessaire aux réparations, en ont délaissé l'entretien régulier.

Naturellement, Dom Hillaire PELLIER de l'Abbaye de Saint-Gildas-de-Rhuys, intervenant en procureur spécial des Religieux prétend au contraire que cette pêcherie n'est pas plus grande que l'ancienne et que, se trouvant parfois à sec, elle ne peut gêner la circulation des navires.

Le lieutenant des Eaux et Forêts, concluant, accorde aux Religieux, pour les réparations de leur pêcherie, les bois de Poulbihan(5) et de Kergroas, le premier ne suffisant pas. Les coupes seront règlementées à 12 ans avec obligation de laisser 16 baliveaux par arpent (6). Un bornage des bois devra être effectué et le plan correspondant déposé au greffe de la Maîtrise des Eaux et Forêts de Cornouaille (7).

Le contentieux entre les moines et leur Abbé ne s'arrête pas là...

En juin 1676, les Religieux se plaignent à nouveau de coupes abusives de la part de l'Abbé et indiquent demeurer sans pêcheries "qui faisaient leur principale subsistance" (on peut en douter...). Il est alors question de deux pêcheries et d'une troisième totalement ruinée. Désespérant obtenir le bois nécessaire aux réparations, l'abbé ayant déjà tout vendu, les Religieux réclament en compensation 3 600 livres, somme qui leur permettrait d'acheter les pieux et perches nécessaires à la construction de trois pêcheries.

En octobre, c'est au tour de l'Abbé de déclarer :

"S'ils continuent toute la mer sera bien tost leur pescherie et ils se deuvoient contanter de consommer inutillement pour plus de 2 000 livres de bois tous les ans pour l'entretien d'une pescherie quy ne leur vault pas deux sols de revenu et quy ne leur apporte que le plaisir de faire vexation au deffendeur...."

"... l'unique pescherie qu'ont a présant les demandeurs est trois fois plus grande que l'ancienne et ainsi il sont censés avoir trois pescheries..." (Archives départementales 2 H 3)

De chicanes en chicanes, les pêcheries ne seront vraisemblablement jamais réparées convenablement et disparaîtront en cette fin du 17e siècle.

Sans doute nous en reste-t-il un témoignage dans le toponyme "Le Pâl" qui pourrait bien signifier "pieu(x)".

NOTES :

1. Aux 17e et 18e siècles, les revenus de l'Abbé (on dit "Seigneur Abbé") et les revenus des moines sont deux choses distinctes (mense abbatiale et mense conventuelle).
l'Abbé qui se comporte malheureusement davantage en seigneur qu'en abbé, refuse souvent aux moines les avantages qui leur reviennent et les procès sont nombreux entre les deux parties.
2. Abbé de 1666 à 1695, Jacques TANGUY avait succédé à son oncle Pierre TANGUY, abbé de 1630 à 1666.
3. C'est-à-dire sur la vasière du Pâl.

4. Anciennes unités :

lieue : environ 4 km

toise : environ 1 m 95

corde : ici 8 toises soit 15 m 60 environ

pied : environ 33 cm

pouce : environ 2,5 cm

5. Bois de Poulbihan : sous le Cripp, on dirait aujourd'hui "Porz Coz". Ce toponyme se rencontre plus fréquemment sous les formes "Poulbehen" ou "Poulbechen". Il y a quelques années, nos Anciens parlaient d'ailleurs plus volontiers de "Poulbehen" que de "Porz Coz". Il ne faudrait donc pas y voir bihan : petit et poulbihan : petite crique. Peut-être serait-il préférable de penser à bezhin, le goëmon.

6. Arpent : ancienne unité de superficie valant environ 42 ares.

7. L'arpentage des bois à la requête de l'Abbé a lieu du 10 au 30 avril 1676. Un arpentage contradictoire et donnant les mêmes résultats est établi à la requête des Religieux du 27 mai au 13 juin.

SOURCES :

Archives départementales 2 H 2, 3, 93.

R. LARS.

IL Y A 70 ANS,
LE TRAIN ARRIVAIT ENFIN EN PRESQU'ILE

Aux grandes lignes de chemin de fer Nantes-Quimper (1863) prolongée jusqu'à Châteaulin (1864) et Rennes-Brest (1865) va s'ajouter, progressivement, un réseau secondaire qui rayonnera à partir de CARHAIX, centre géographique de la Bretagne occidentale :

Carhaix - Morlaix (1891)

Carhaix - Guingamp (1893) - Paimpol (1894)

Carhaix - Rosporden (1896)

Carhaix - Pleyben (1904) - Châteaulin (1906) - Crozon (1923) -
Camaret (1925)

Carhaix - Rostrenen (1898) - Loudéac (1902) -
La Brohinière (1907).

L'idée d'un tel réseau - qui prendra le nom de Réseau Breton - est d'abord apparue au plan élaboré en 1877-78 par le Ministre des Travaux Publics Louis FREYCINET qui avait conçu tout un programme de voies de communication (rail, canaux...) destiné à favoriser les échanges économiques internes au pays (1).

D'un projet à sa réalisation, il faut malheureusement parfois "un certain temps"...

Il en ira ainsi de la ligne de Crozon et pourtant les demandes se succéderont avec une insistance grandissante mais l'administration y répondra négativement en évoquant le manque d'argent.

1893 - sur la demande du Conseiller d'arrondissement PELLIET, les conseils municipaux délibèrent sur l'opportunité du chemin de fer en direction de Crozon - Camaret.

Ainsi, le conseil municipal de Landévennec :

"Le Conseil,

considérant que l'établissement d'une voie ferrée conduisant de Châteaulin à Camaret serait d'une très grande utilité pour la commune au point de vue agricole et commercial ;

Attendu que la dite voie faciliterait les relations de la population de Landévennec avec les chefs-lieux

d'arrondissement et de canton auxquels elle est attachée ;

Qu'il y a lieu de considérer les avantages sérieux que les ports de pêche de cette partie du département retireraient d'une ligne ferrée pour l'écoulement de leurs produits ;

Vu que tous les points de défense du littoral seraient ainsi mis en relation directe et rapide avec les gares et les villes militaires de la région, chose de premier ordre pour la sûreté de nos côtes ;

A l'unanimité, réclame la construction d'un chemin de fer à voie étroite (2) partant de Châteaulin pour aboutir à Camaret" (24/04/1893).

1895 - dans un rapport qu'il vient de rédiger, l'Ingénieur Ordinaire des Ponts et Chaussées conclut que la ligne de chemin de fer de Châteaulin n'est pas à retenir dans un programme départemental. Déception...

1898-1899 - la pression se fait plus forte tant au niveau du Conseil Général et de la Chambre de Commerce de Brest que des communes du Porzay et de la Presqu'île. Des pétitions circulent...

Avril 1900 - l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées est enfin chargé d'établir un avant-projet.

1905 - le dossier n'a guère progressé.

"Je crois qu'il y aurait lieu de revenir sur cette question afin que le Conseil Général reprenne son vote de la session d'août par lequel la ligne en question a été laissée de côté alors que la création d'un grand nombre de lignes a été décidée dans les autres parties du département" déclare, le 3 décembre 1905, le Maire de Landévennec (Jean-Pierre GOURMELEN) à son conseil municipal qui réitère son vœu en faveur de la ligne : "... que l'étude de cette ligne soit reprise à bref délai et menée à bonne fin le plus promptement possible".

Août 1906 - l'enquête publique est lancée.

Avril 1907 - la ligne est à l'étude...

1908 - à l'initiative de la ville de Brest et de sa Chambre de Commerce, un embranchement est prévu à partir de Perros-Saint Fiacre en direction du port du Fret où aboutissent les vapeurs traversant la Rade.

Le tracé de la ligne ne donne malheureusement pas satisfaction à toutes les communes : Lanvéoc, Landévennec et Argol feront ainsi cause commune pour essayer d'obtenir un parcours qui leur serait plus favorable.

Conseil municipal de LANVEOC, 25 avril 1909 :

"Le Maire, après avoir déclaré la séance ouverte fait connaître au Conseil combien il serait regrettable de voir la ligne de chemin de fer de Châteaulin à Camaret suivre le tracé adopté jusqu'à ce jour, l'engage à s'associer aux communes d'Argol et Landévennec pour protester énergiquement contre ce tracé qui tend à abandonner complètement ces communes, sans compter Lanvéoc, pour ne songer qu'à Crozon et Morgat, surtout cette dernière localité qui, quoi qu'on fasse, n'attirera jamais assez de voyageurs pour compenser le trafic que les trois communes délaissées pourraient fournir à la ligne projetée.

Les voyageurs venant à Morgat pendant deux mois de l'année, viennent surtout par Brest et Douarnenez faisant ainsi une promenade en mer qui, pour eux, augmente le charme du voyage. Le petit nombre venant de Châteaulin vient et viendra de plus en plus en automobile. Il ne faut donc pas compter sur eux pour alimenter une ligne qui, en bonne justice, devrait être faite surtout pour les gens du pays et non pour les étrangers.

Une ligne bien comprise pour desservir le canton de Crozon et rendre les plus grands services à ses habitants, depuis si longtemps oubliés, devrait être établie comme suit :

Traverser la route de Crozon à Châteaulin à l'embranchement de la route d'Argol ; là pourrait être établie la gare de Telgruc, à petite distance du bourg et à proximité des meilleurs villages de la commune. De ce point à Argol, la ligne ne traverserait que des terres de peu de valeur et n'offrant aucune difficulté au point de vue de la construction. La gare toucherait le bourg et desservirait en même temps Trégarvan. Quittant Argol, la voie se dirigerait vers l'embranchement de la route du Faou à Landévennec où serait établie une gare très utile aux nombreux villages d'Argol, Telgruc et Landévennec. De plus, cette gare rendrait les plus grands services aux marins des nombreux navires de guerre mouillés en rivière car, grâce à leurs légères embarcations, ils pourraient

débarquer en quelques minutes à Térénez, d'où ils ne seraient plus qu'à 15 minutes de la gare.

Elle servirait aussi aux nombreux marchands qui, les jours de foires, se rendent au Faou ou viennent de cette région aux foires de Crozon et de Lanvéoc.

La ligne passerait ensuite les villages de Kerliver et Kerlivit pour se rendre au ruisseau qui coule le long des grands bois d'Irgars et de Poulmic, et arriver (sans rencontrer une bonne parcelle de terre ni la moindre difficulté de construction) au pont de Guénatec où serait la gare de Lanvéoc et de Tal-ar-Groas, à peu près à égale distance de ces deux localités. Cette gare aurait le double avantage de desservir la commune de Lanvéoc et de permettre aux voyageurs se dirigeant sur Brest d'y arriver bien plus facilement qu'en allant se promener jusqu'à Camaret pour revenir ensuite sur leurs pas chercher le Fret comme le voudrait le tracé actuel. Un service de bateau à vapeur existe déjà entre Brest et Lanvéoc et les voitures ne manqueraient pas pour conduire les voyageurs de la gare au port d'embarquement lequel est plus près de Brest que n'est le port du Fret (C'était, du reste, autrefois la route du Sud-Finistère à Brest).

Ici s'arrête le véritable but de notre délibération, mais puisque nous nous occupons de chemin de fer, qu'il nous soit permis d'exprimer le vœu qu'après avoir quitté Guénatec, la ligne continue à suivre le ruisseau pour arriver à Pont-Dol où serait la gare de Crozon et Morgat. Tournant ensuite à droite, elle irait facilement au Fret qu'elle contournerait pour passer à proximité des importants villages de Rostellec, Ile-Longue, St Fiacre, et peu loin de Quélern, point très important par ses fortifications et ses garnisons. De là à Camaret, aucune difficulté.

Nous savons que les Crozonnais, ayant rêvé d'avoir pour eux seuls tous les avantages du chemin de fer, sans se préoccuper des autres, les Crozonnais, dis-je, ne seront pas partisans de ce tracé mais combien de centres bien plus importants sont plus éloignés de leurs gares que ne le seraient Crozon et Morgat dont les habitants ont, en somme, les moyens de se payer le luxe des autobus et des automobiles que n'auront jamais les pauvres diables dont nous plaçons ici la cause.

On a aussi parlé du chemin de fer au point de vue stratégique. Là encore, le tracé actuel aurait un bien grand inconvénient. Ce serait de voir les trains bombardés par le premier navire qui se trouverait à

à l'entrée de la baie de Douarnenez. La ligne serait bientôt réduite à néant.

Quant aux frais de revient, nous sommes convaincus qu'en suivant le tracé que nous indiquons, la dépense ne serait pas plus grande et, en admettant qu'elle le soit, l'augmentation ne serait rien comparée aux services rendus et par suite à l'augmentation du trafic."

Ces protestations resteront vaines et le 7 juin 1910 le Ministre des Travaux Publics approuve le projet initial.

Le chantier peut maintenant s'ouvrir.

La guerre, hélas, ralentit encore considérablement les travaux. La circulation est d'ailleurs interdite sur la voie en construction car des dégradations y ont été commises.

Il faut attendre encore cinq années après l'achèvement de la guerre pour voir enfin le train arriver à Crozon.

C'était le 13 août 1923...

La Dépêche (3), du 13 août 1923, rubrique "développement économique du Finistère" :

"Le fait est accompli ! La ligne Châteaulin-Crozon est inaugurée et dès aujourd'hui, de façon régulière, les habitants de la région comme les touristes et les commerçants et industriels peuvent mettre à profit cette voie dont les heureuses conséquences ne tarderont pas à se faire sentir.

Certes, il a fallu vaincre des obstacles de toutes sortes pour mener à bien la tâche entreprise, et, du fait de la guerre, les travaux durent être souvent arrêtés par suite du manque de main d'œuvre et de matériaux. Enfin, cette tâche si ardue est terminée, grâce aux efforts de ceux qui y ont collaboré.

C'est sous un ciel pur, par un clair soleil, que se faisait la concentration des invités en gare de Châteaulin...

Comme il importe de suivre scrupuleusement l'horaire fixé, après les souhaits de bienvenue, on gagne la nouvelle gare, spécialement décorée pour le vin d'honneur offert par la municipalité...

Le train, tout décoré de drapeaux, fume près du hall où vient d'être servi le vin d'honneur. Il se

compose de quatre wagons agencés de façon parfaite et aménagés avec un complet souci du confort. La locomotive siffle, chacun prend sa place et l'on part à travers champs à l'assaut des hauteurs de Plomodiern.

Tandis que l'on monte, le panorama s'élargit, ayant pour fond la montagne de Locronan, le Ménez-Hom et, derrière quelques valonnements peuplés de clochers, s'étirant au creux de ses anses, sous un ciel pur, la magnifique baie de Douarnenez.

A PLOMODIERN

Plomodiern ! Le train s'immobilise. Tout alentour de la gare, entièrement construite en granit arraché au flanc de la montagne et toute enguirlandée de feuillage et de drapeaux, se pressent les habitants.

M. LARVOL, maire, ayant près de lui M. le Docteur AUFFRET, conseiller, ainsi que tous les membres du conseil municipal, reçoit les voyageurs avec une parfaite grâce. Un vin d'honneur est servi sous le grand hall...

Et l'on repart à vive allure sur la nouvelle voie, admirant sans réserve le merveilleux pays qui s'étend au loin avec la plus heureuse des fantaisies.

A SAINT-NIC

Saint-Nic ! M. BIDEAU, maire, conviant les voyageurs à un vin d'honneur, leur souhaite la bienvenue... (4)

Le train repart dans le claquement des drapeaux qui le décorent, depuis l'avant de la locomotive jusqu'au dernier wagon.

ARGOL et TELGRUC

Argol ! Halte parmi les pins et les bruyères. C'est le point culminant de la ligne. Quelle délicieuse fraîcheur en cette journée, où dans un ciel d'un bleu d'azur le soleil rayonne du plus vif éclat !

Telgruc ! Au passage, M. BOUSSARD, maire, souhaite la bienvenue et l'on fuit vers les grèves. C'était tout à l'heure Pentrez qui surprenait au creux de son nid de verdure, c'est à présent Tal-ar-Groaz.

A CROZON

Enfin, voici Crozon, tout pavoisé ; puis, à la gare, une foule immense se pressant pour applaudir à l'arrivée du premier train de la nouvelle ligne.

M. CARIOU, maire et conseiller général de Crozon, dit quels heureux sentiments il éprouve en cette belle journée ; puis M. FONTANEILLES (5) exprime sa profonde satisfaction de la réception qui est faite.

Après un vin d'honneur servi dans la nouvelle gare, les invités prennent place dans les autos-cars qui doivent les transporter à l'hôtel TÉRÉNÉ, à Morgat, où le conseil général offre un banquet strictement intime."

L'arrivée du train en Presqu'île a certainement été un évènement économique important à en juger par le nombre de personnalités présentes au banquet de Morgat : M. FONTANEILLES, représentant du Ministre des Travaux Publics, le sénateur Albert LOUPPE, président du conseil Général, le secrétaire général de la Préfecture, plusieurs sénateurs et députés, les sous-préfets de Châteaulin, Quimper et Morlaix, de nombreux conseillers généraux, des représentants des Chambres de Commerce de Brest et de Quimper, des ingénieurs, des responsables des chemins de fer, etc...

Le premier horaire peut être affiché :

Châteaulin	: 10 h 10	19 h 59	↑	9 H 00	18 h 45
Halte de Kerhilec	: 10 h 37	20 h 17		8 h 45	18 h 30
Plomodiern-Ploeven	: 10 h 45	20 h 27		8 h 22	18 h 07
Saint-Nic	: 11 h 01	20 h 41		8 h 04	17 h 49
Argol	: 11 h 20	21 h 00		7 h 54	17 h 39
Telgruc	: 11 h 25	21 h 05		7 h 44	17 h 29
Tal-Ar-Groas	: 11 h 41	21 h 21		7 h 28	17 h 13
Crozon	: 11 h 55	21 h 35 ↓		7 h 15	17 h 00

Si pour l'instant Crozon fait office de terminus - ce qui vaut à la gare d'être dotée d'une remise permettant de loger deux machines (6) - les travaux en direction de Camaret et du Fret se poursuivent.

L'arrivée du train à Camaret, le 14 juin 1925, occasionne à nouveau d'importantes réjouissances.

"La Dépêche", 15 juin 1925 :

"Sous un soleil flamboyant, le ballast, d'une blancheur immaculée, serpente dans la verdure tendre des prés. Sur les rails patinés qui s'y incrustent roule le train qui, pour la première fois, va franchir

les distances de Crozon à Camaret et de Perros Saint-Fiacre au Fret.

S'empanachant de fumée, s'agrémentant de drapeaux, la locomotive file sous les bosquets, au long des grèves, grimpe vers les côteaux où tournoient des moulins, plonge dans des vallées où stagnent des marais, manifeste une activité trépidante et lance vers le ciel embrasé des sifflements joyeux.

Le train, parti de châteaulin, a reçu au passage à Crozon toutes les autorités désireuses de participer à cette inauguration.

Entre un large étang (7) et la maison toute neuve qui constitue la gare de Perros-Saint fiacre, il s'arrête un moment. Voici l'embranchement du Fret qu'il abandonne à droite pour suivre une courbe majestueuse qui va lui permettre d'atteindre Camaret.

Tout au long du chemin, devant les maisons, on s'est assemblé pour crier au passage sa joie de pouvoir désormais disposer d'un moyen destiné à relier de façon directe et suivie les principales agglomérations de la presqu'île avec le reste du pays.

Camaret ! Foule considérable. Tout le conseil municipal est là réuni pour recevoir les arrivants.

Il est midi..."

Un banquet est servi à l'Hôtel Moderne en présence du Préfet RISCHMANN, d'Albert LOUPPE président du Conseil Général, du maire de Camaret, POUPRAT, des autres maires de la Presqu'île (... sauf celui de Landévennec qui n'est pas cité), du directeur du Réseau Breton, d'ingénieurs, etc.

"Au dessert, M. POUPRAT prend la parole pour dire avec quel plaisir la ville de Camaret a vu venir vers elle ce train qui desservira désormais le premier des ports langoustiers. Ainsi pourront être rapidement faites les expéditions pour Paris et les grands centres. Avec la jetée qui malheureusement n'est encore qu'à l'état de projet, il sera possible à toutes les barques, sans attendre la marée, d'opérer leur déchargement aussitôt en rentrant de la pêche..."

"Les travaux ont été presque entièrement exécutés avec la main-d'oeuvre locale et cela ne facilita pas toujours la tâche car l'attachement des cultivateurs pour leur terre ou des pêcheurs pour leur barque est tel qu'ils laissèrent souvent les chantiers déserts et les machines inactives..."

Tandis que les personnalités reprennent place dans les wagons en direction de Perros-Saint Fiacre et Le Fret, la fête continue à Camaret où courses et jeux avaient été programmés.

Les gares de la Presqu'île (hormis Argol et Perros) conçues selon une architecture originale où domine la pierre, se distinguent de la plupart des autres gares du Réseau Breton construites avec chaînages de briques rouges et toitures de tuiles.

Sans doute peu rapide (il faut environ 1 h 45 pour rejoindre Crozon à partir de Châteaulin et une vingtaine de minutes pour aller de Crozon à Camaret - on parle de "train patate"-), le train rendra tout de même d'innombrables services : acheminement de la marée camarétoise ou des pommes de terre du Porzay, transport d'engrais, sans oublier naturellement le transport des personnes et notamment des premiers touristes.

Le Pardon de Ste Anne La Palud est également l'occasion de trains spéciaux jusqu'à Plomodiern.

Le trafic ira cependant rapidement en diminuant au profit de transports routiers de plus en plus performants.

Ainsi, en mars 1939, la ligne voyageurs en direction du Fret est suspendue pour être toutefois rétablie quelques mois plus tard, en septembre, alors que la guerre éclate. En mai 1946, elle est définitivement fermée et seuls quelques trains de marchandises y circuleront encore.

L'autorail (la "micheline"), apparu sur la ligne Châteaulin-Camaret en 1951, permettra d'améliorer très sensiblement la rapidité et la qualité du transport voyageurs entre les deux villes : 1 h 10 et 3 aller-retours quotidiens. Quant au train de marchandises, il lui faut environ 2 heures, arrêts compris, pour accomplir la cinquantaine de kilomètres.

La vulgarisation de l'automobile, la rapidité des transports routiers, le dépeuplement de nos zones rurales ne tarderont pas à condamner irrémédiablement ce train qui apparaît de plus en plus inadapté.

Avril 1967 - C'est fini ! Pour la dernière fois un train a circulé entre Camaret et Châteaulin.

Une ligne de car dépendant de la SCETA (Compagnie de

transports liée à la SNCF) vers Châteaulin puis, remplacée à la demande des élus de la Presqu'île de Crozon par une ligne sur Quimper et un bureau SNCF installé dans l'ancienne gare de Crozon transformée en Maison du Tourisme rappellent encore quelque peu une époque définitivement résolue.

R. LARS.

NOTES :

1. Ce plan est connu sous le nom de "plan FREYCINET".
2. Voie étroite ou voie métrique : l'écartement des rails était de 1 m au lieu de 1 m 44 pour une voie normale.
En acceptant des courbes plus prononcées et des dénivellations plus importantes, les voies métriques permettaient un investissement réduit par rapport à celui qu'aurait nécessité une voie normale.
Par contre, la vitesse des trains ne pouvait y être aussi grande et le tonnage transporté demeurait inférieur.
3. La Dépêche : prédécesseur du "Télégramme", "La Dépêche" et l'"Ouest-Eclair" (aujourd'hui "Ouest-France") étaient les deux grands quotidiens locaux de l'époque.
4. Le Conseiller général de Châteaulin, FEVRIER, prononça un long discours que nous n'avons pas transcrit.
5. L'Inspecteur Général FONTANEILLES représentait le Ministre des Travaux Publics LE TROCQUER.
6. Il s'agit du bâtiment situé à droite de l'actuel boulevard de Pralognan (en se dirigeant vers Camaret), la gare, transformée en Maison du Tourisme se trouvant sur la gauche.
7. Etang de Kerloc'h.

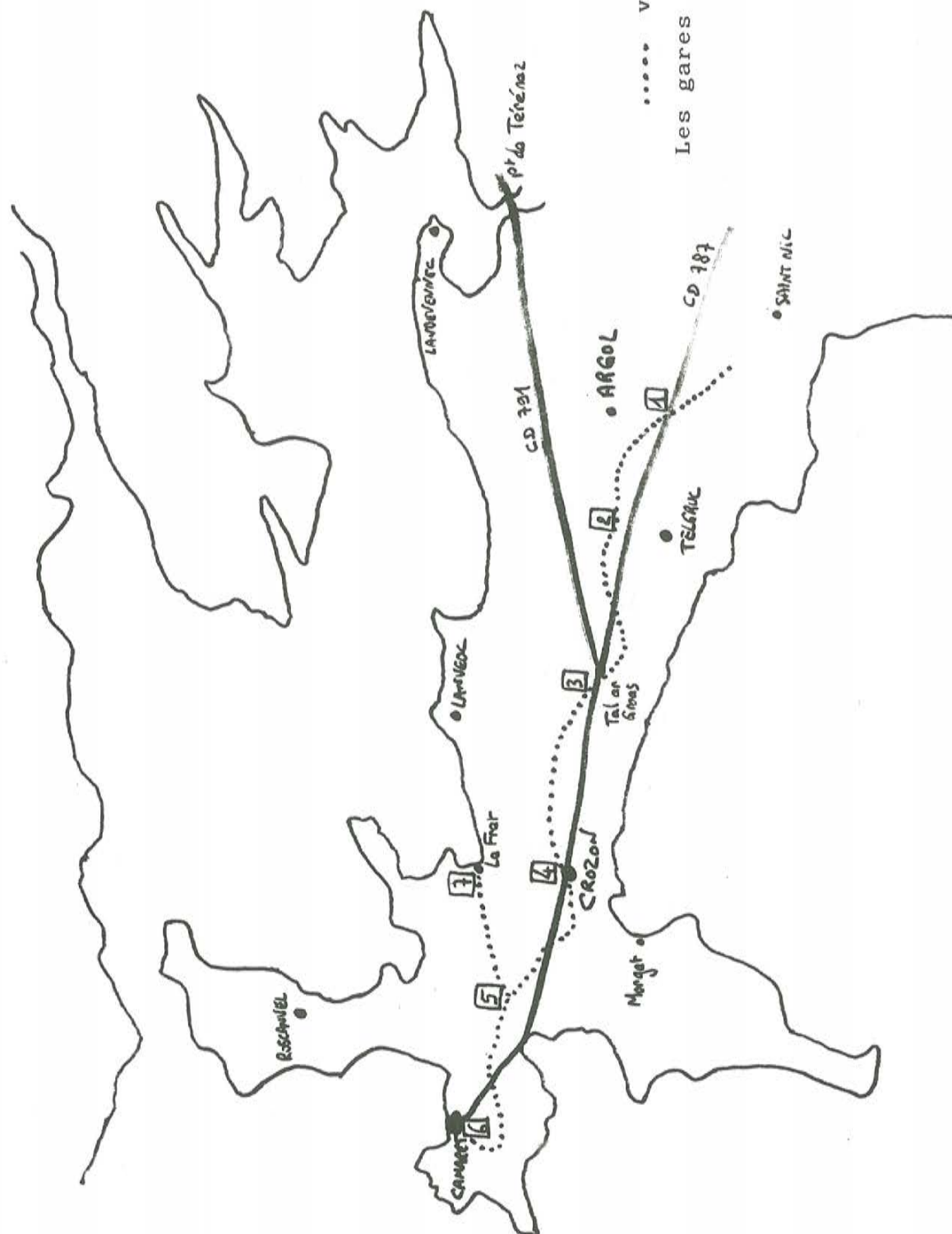
SOURCES :

- Le Réseau Breton par P. LAEDERICH, B. ROZé, A. JACQUOT Editions de l'Ormet - 1990
- Le Chemin de Fer en Centre Finistère par Michel PENVEN Association "Sur les traces de François JONCOUR" - 1991
- 100 ans de Chemin de Fer en Centre Bretagne
Projet d'Action Educative du Collège de Carhaix - 1988
- La Dépêche (13/08/1923 et 15/06/1925)

- L'Enthousiaste - n° 7 - octobre 1978
- "De Châteaulin à Camaret par le Train"- Didier CADIOU
Bulletin municipal de Crozon - mai 1991
- Archives municipales de Landévennec

Tous nos remerciements à la Bibliothèque
Municipales de Brest pour son aide au
niveau de nos recherches.

Nous recherchons des photos des trains ou autorails
de la ligne Châteaulin-Camaret. Merci d'avance à toutes
les personnes qui pourraient nous en prêter.



..... voie ferrée

Les gares : 1 ARGOL

2 TELGRUC

3 TAL-AR-GROAS

4 CROZON

5 PERROS

6 CAMARET

7 LE FRET

La voie ferrée par rapport aux axes routiers

(présentation schématique)

Georges CORNÉLIUS (1880-1963)

Peintures sacrées

Le Musée de l'ancienne abbaye de Landévennec propose au public jusqu'à la fin 1993 une partie de la peinture de Georges CORNÉLIUS, disparu il y a trente ans.

De l'œuvre de CORNÉLIUS à nouveau exposée (à Morlaix, Perros-Guirec et Pont-Aven) Landévennec a choisi de privilégier une facette particulière. Ces toiles dont la plupart sont présentées pour la première fois, présentent une vision très énergique du christianisme, tout en restant critique : luthérien converti au catholicisme, ami de Georges BERNANOS, il qualifiait cependant dans une lettre les théologiens de "diafoirus". Élève de Gustave MOREAU, ainsi que de Georges DESVALLIÈRES dont il devint l'ami, CORNÉLIUS porte sur des thèmes classiques un regard différent et souvent neuf, nourri tantôt de réminiscences flamandes, tantôt de l'influence de peintres modernes attentifs aux paysages et à l'âme bretonne, comme Paul GAUGUIN ou Lucien SIMON. Car cet Alsacien, né en 1880 dans un Strasbourg allemand, a choisi de vivre à Ploubazlanec, dans les Côtes-d'Armor, où il est enterré. Et durant ces dernières années, dans cet esprit chrétien, présent même dans les illustrations de livres qu'il avait peintes, il produit des œuvres aussi bien angoissées qu'exaltées, tourmentées que paisibles, dans le prolongement de l'expressionnisme religieux de ses maîtres, mais avec une palette personnelle, une vigueur et une audace à cent lieues des commandes ecclésiastiques du temps. Cependant, à la différence de celles-ci, il n'a pas pris une ride.

L'exposition est visible du 26 juin au 28 novembre 1993
aux heures d'ouverture du musée :

- 10 h à 19 h jusqu'au 30 septembre
(12 h à 19 h les dimanches et fêtes) ;
- à partir du 1er octobre, de 14 h à 18 h
tous les jours sauf les mardis.

Pour tout renseignement :
musée de l'ancienne abbaye (98.27.35.90).

Petite notice biographique de CORNELIUS

- 1880 Le 23 janvier, à Strasbourg (alors allemande), au sein d'une famille luthérienne, naissance de Jean-Georges CORNELIUS.
- 1895 La famille CORNELIUS s'installe à Paris.
- 1896 Georges (c'est son prénom usuel) fréquente l'atelier privé de Gustave MOREAU puis entre à l'École des Beaux-Arts, cours de René MÉNARD.
- 1902 Il passe à l'atelier de Luc-Olivier MERSON et s'y lie avec André DUNOYER de SEGONZAC.
- 1910 Il fréquente l'Académie de la Grande Chaumière, jusqu'en 1914.
Premiers séjours en Bretagne.
- 1914 Engagé volontaire et blessé, il perd un œil.
- 1918 Durant quelques mois, Georges CORNELIUS et son épouse Auria MOSES habitent Guingamp.
- 1920 Il fréquente l'atelier de Georges DESVALLIÈRES auquel le lie une amitié durable.
Exposition à Paris, galerie Devambez.
- 1923 Attiré par la Bretagne, il achète le petit manoir de Boursoul, à Ploubazlanec, près de Paimpol.
- 1924 Séjournant aux États-Unis, il expose à New-York, Boston et Washington.
- 1925 Retour à Paris.
Pour la première fois, il expose à Bruxelles.
- 1927 Il illustre plusieurs ouvrages aux Éditions JAVAL & BOURDEAUX.
- 1929 L'État achète une œuvre, pour le musée de Saint-Malo.
Rencontre avec Georges BERNANOS.
- 1930 Avec son épouse et ses trois enfants, il habite Bruxelles.
- 1931 Georges CORNELIUS se convertit au catholicisme. Il est reçu dans l'Église à Maredsous, abbaye bénédictine de grand renom, proche de Namur (Belgique).
- 1934 Retour à Paris.
Correspondance avec Maurice DENIS.
- 1935 Avec BERNANOS, long séjour à Palma de Majorque (Espagne).
- 1937 Il se fixe pour un temps à Ploubazlanec où il aime peindre.
Il expose au Pavillon de la Bretagne de l'Exposition Internationale de Paris.
- 1941 Retour à Paris.
Correspondance avec François MAURIAC.
- 1947 Voyage au Brésil ; il expose à Rio de Janeiro.
Au retour, il se fixe à Ploubazlanec.
- 1951 Pour les Éditions COLBERT, il illustre "Les Fleurs du Mal" de Charles BAUDELAIRE.
- 1963 Le 3 juin, il meurt en son manoir de Boursoul.
Son corps repose au cimetière de Ploubazlanec.

