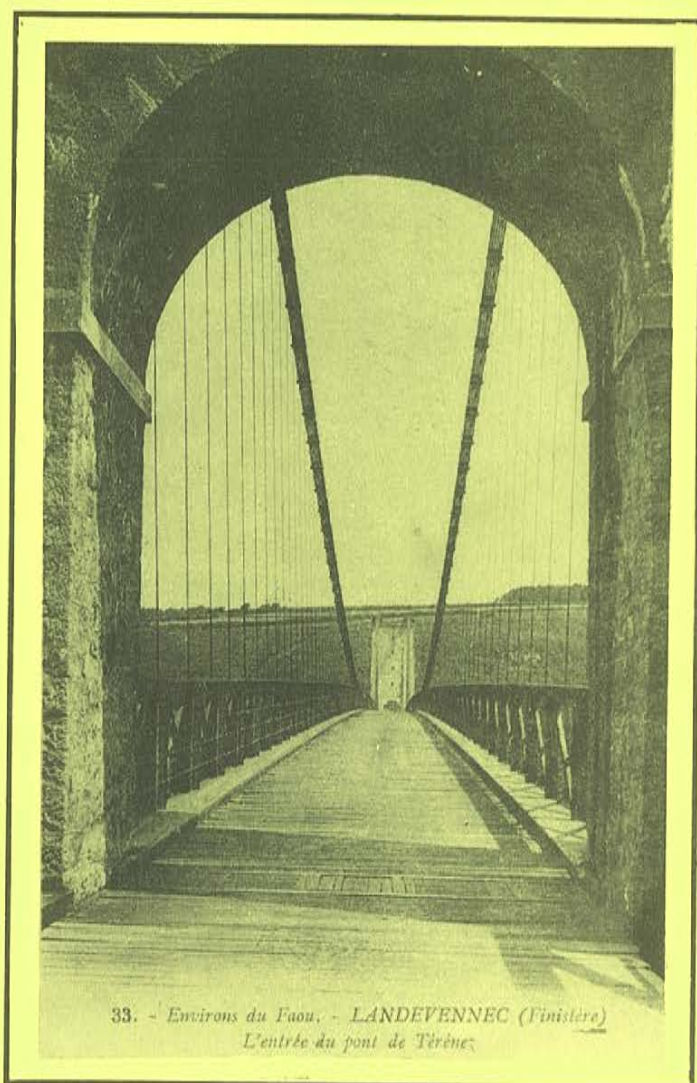


LANDEVENNEC



BULLETIN du

SYNDICAT d'INITIATIVE



33. - Environs du Faou, - LANDEVENNEC (Finistère)
L'entrée du pont de Térénez

N° 28

JUIN 1995

"En venant de Morgat à Brest nous avons traversé ce joli pont suspendu. Vous auriez frémi, chaque planche faisait un bruit épouvantable au passage de l'auto !... (extrait d'une correspondance - 1932).

EN BREF...

CAMPING DU PAL

Dans le bulletin de janvier, nous avons présenté les dépenses réalisées en 1994 au camping en oubliant d'indiquer... les recettes !

Dépenses	: 33 731,96 francs (détail : cf bulletin	
Recettes	: 53 190,11	n° 27)
Solde positif	: 19 458,15	

LE SABLE DE PORT-MARIA

L'"Aviateur Mermoz" qui nous livrait en sable ces dernières années ne viendra plus, René COROLLEUR, son patron, ayant pris sa retraite. L'"Aviateur Mermoz" (que nous avons présenté dans le bulletin n° 25) appartient désormais pleinement à ce qu'il est convenu d'appeler les vieux gréements.

Les sabliers existants ("Falleron"...) étant d'une capacité beaucoup trop importante, le Syndicat d'Initiative a demandé à l'entreprise BATHANY de Lanvéoc de livrer le sable par semi-remorque, les gros sabliers approvisionnant régulièrement cette entreprise.

PROTEGEONS NOTRE ENVIRONNEMENT

* Bouteilles plastiques : Les bouteilles en plastique transparent (uniquement transparent) peuvent être déposées dans le conteneur prévu à cet effet à "Kerbrug".

Il est demandé d'ôter, si possible, les bouchons de ces bouteilles qui, correspondant à un plastique différent, ne peuvent être traités et récupérés.

* Déchetterie de Kerdanvez : Ouverte en 1994, la déchetterie de Kerdanvez (entre Tal-ar-Groas et Crozon) est un service ouvert à tous les habitants de la Presqu'île de Crozon.

Horaires :

1er avril au 30 septembre : lundi au samedi : de
8 h à 12 h / 14 h à 18 h 30
dimanche : 9 h 30 à 12 h

1er octobre au 31 mars : lundi au samedi : de 8 h à 12 h /
14 h à 17 h
dimanche : 10 h à 12 h.

BALLON VOLE !

Lâché à Loudéac dans le cadre d'un jeu organisé par un supermarché de cette ville, un ballon de baudruche est retrouvé à Quiniquidec.

UNE CUVÉE "LANDÉVENNEC" ?

L'épicerie communale propose cette année du vin de Bordeaux en bouteilles sérigraphiées avec, soit une vue du cimetière des bateaux, soit une vue de l'église.

En vente 45 francs à l'épicerie.

Un souvenir original...

UN NOUVEAU SERVICE : LE POINT POSTE

Compte tenu des demandes formulées de plus en plus régulièrement tant par la population locale que par les estivants, un "POINT-POSTE" dépendant de la poste de Telgruc (Argol n'étant plus aujourd'hui qu'un "Guichet annexe" dépendant également de Telgruc) s'est mis en place en mairie au 1er mars dernier.

Il est possible d'y pratiquer les opérations courantes de La Poste (timbres, affranchissements, enveloppes pré-affranchies, cartes téléphoniques...), à l'exclusion des opérations financières.

A LA SOURCE DE L'AULNE

Le Syndicat d'Initiative pense organiser au tout début du mois de septembre (le 2 ?) une excursion en car à Lohuec dans les Côtes d'Armor, à la source même de l'Aulne.

Cette promenade où les deux extrémités de l'Aulne se rencontreraient revêtirait inévitablement un côté symbolique.

Des précisions seront données ultérieurement par l'intermédiaire des journaux.

UN NOUVEAU DEPLIANT

Les deux premiers dépliants touristiques concernant Landévennec parurent respectivement en 1985 et 1988 (avec un retraitage du second en 1989).

Les stocks étant aujourd'hui épuisés, le Syndicat d'Initiative - avec la participation financière de l'association Avel Beg ar Ster - a fait paraître au printemps un nouveau dépliant trilingue (français-anglais-allemand) tiré à 10 000 exemplaires.

EXPOSITION ARTISTIQUE

Comme l'an passé, plusieurs artistes exposeront leurs oeuvres (céramiques, sculptures, peintures, bijoux,...) chez Monsieur PLANTEC : Jean-François CHAUSSEPIED, Jean-Claude FAUJOUR, Françoise de GRAILLY, Roger JONCOURT, Michel LANCIEN, Isabelle GUILBAUD, Jean Nicolas CORNELIUS, Thérèse CAOUISSIN.

YOGA EN AOÛT

Des cours collectifs de yoga pour débutants(es) et initiés (es) sont proposés à la salle communale par Annie BOULEN les lundis (9 h à 10 h 30) et vendredis (18 h 30 à 20 h) durant le mois d'août. Tarif de la séance : 20 francs.

Les personnes intéressées peuvent s'inscrire en mairie qui transmettra. Pour plus de renseignements, contacter directement Madame BOULEN au 20.73.77.44.

LECTURES CONSEILLÉES...

- * La Presqu'île de Crozon par Chantal MAMMANI et Guillaume BECHARD (Collection Mémoire en images - Editions SUTTON, Rennes).

La presqu'île autrefois, au travers des documents photographiques...

En vente au Bar-Tabac de l'ancienne abbaye - 110 francs.

- * La Presqu'île de Crozon à la veille de la Révolution par Didier CADIOU, Auguste DIZERBO, Jean-Jacques KERDREUX, Chanoine Jean-Louis LE FLOCH, Père MARC.

130 francs.

- * Roscanvel dans le Presqu'île de Crozon par Marcel BUREL.

- * "Le Presqu'îlien" - N° spécial d'été - guide de découverte de la Presqu'île de Crozon.

En vente au Saint-Patrick.

- * Guide de la Presqu'île de Crozon.
(Editions Buissonnières - Crozon).

- * "BRETAGNE - Un monde à découvrir" - N° hors série d'AR MEN - Quatre pages consacrées à Landévennec.

35 francs.

ETE 1995 - DATES A RETENIR...

1er juillet (après-midi) : Opération "Rivages propres" sous l'égide de l'Association des Plaisanciers.

8 juillet (10 heures) : Conférences à la nouvelle abbaye dans le cadre du C.I.R.Do.Mo.C (Centre International de Recherche et de Documentation sur le Monachisme Celtique).

11 juillet : Concert à l'abbaye.
Ensemble vocal et instrumental de LANGUIDIC (Musiques de Henry POURCELL).

11-12 juillet : A l'église paroissiale, intervention sur les bannières (traitement de conservation) par Madame HOOD de PLOERMEL (56), restauratrice spécialisée, qui donnera aux visiteurs les explications souhaitées.

22 juillet : Semi-marathon.

20 août : Fête des Hortensias.

19 au 26 août : Jeux nautiques interceltiques en Presqu'île de CROZON.
Différentes animations concerneront LANDÉVENNEC durant cette période.

30-31 août (21 h 30) : Dans le cadre du Festival Louis JOUVET,
1er septembre (21 h) création théâtrale d'Antoine JULIENS :

La légende de Saint Guénolé", jouée dans les ruines de l'ancienne abbaye.

D'autres manifestations non programmées à cette heure pourraient venir compléter ce programme.

LA METEO DE L'ETE

Quel temps fera t'il cet été ? Hasardons nous...

Si l'on en juge par certains dictons populaires, nous n'avons guère d'inquiétude à nous faire : l'été sera beau !

En effet, le jour des Rameaux, les vents étaient à l'Est et le temps agréable. Or chacun sait que le temps qu'il fait quand on bénit le buis correspond à celui de l'été qui suit.

De plus, les nids de pie sont, cette année, placés hauts dans les arbres.

Autant de signes qui, bien que ne relevant pas d'une très grande rigueur scientifique, appartiennent à la culture populaire et ne tromperaient pas nos Anciens.

Et s'il pleuvait ? Merci alors de ne pas nous en vouloir de vous avoir communiqué de fausses joies...

* * *

LA PREMIERE HIRONDELLE

Chacun sait bien que les hirondelles sont annonciatrices du printemps et ainsi du réveil de la nature après la longue période de sommeil hivernal.

Cette année, les premières hirondelles ont été observées au bourg le 3 avril, date particulièrement avancée par rapport aux autres années.

A titre de comparaison et avec toute la valeur relative que peut avoir un tel relevé, nous vous livrons les observations d'une même personne qui, en même lieu (Rangoulic), a noté, ces dernières années, le premier jour où elle observait une hirondelle :

1988	20 avril	1992	21 avril
1989	2 mai	1993	19 avril
1990	?	1994	1er mai
1991	11 avril	1995	9 avril.

AU MUSEE : L'ENCRE ET LE CALAME
ou l'art de la Calligraphie

S'appuyant sur les prestigieux manuscrits produits par le scriptorium de l'abbaye de Landévennec aux 9e-11e siècles, le musée a choisi de présenter cette année (jusqu'au 30 septembre) l'art de la belle écriture : la calligraphie.

Pour ce faire, il a demandé à l'association "ABCDE" (Association Bretonne de Calligraphie Décoration Enluminure) de transcrire des textes anciens ou contemporains mais tous liés à Landévennec, chacun s'exprimant librement selon sa sensibilité.

Rehaussées de magnifiques enluminures, ces oeuvres ne manquent pas d'étonner par leur grande beauté et la prodigieuse dextérité de leurs auteurs.

Calame : roseau dont se servait les Anciens pour écrire.

Scriptorium : atelier de manuscrits.

Des animations :

Des initiations à la calligraphie seront proposées par des membres de l'association ABCDE les 2 juillet et 10 septembre (14 h à 17 h).

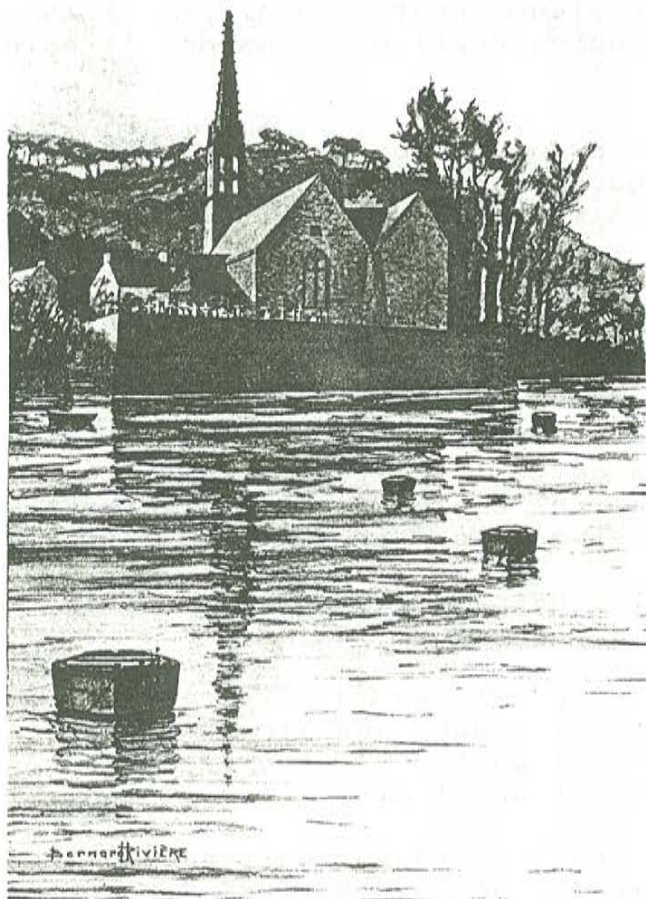
Des calligraphes professionnels interviendront également lors de stages prévus durant l'été (se renseigner auprès du musée ou de l'association ABCDE pour connaître les modalités).

Le catalogue :

Un catalogue illustré présentant l'exposition et permettant une première approche de la calligraphie a été édité.

En vente au musée (80 francs) ou par correspondance (95 francs).

Association ABCDE - Contact : Patrick BODCHON - 8, rue
de la Paix - 29290 ST RENAN
Pierre TALARMIN - 14, rue
de l'Ile Longue - 29200 BREST



EN HOMMAGE
à
BERNARD RIVIERE
(1938-1994)

Associé en 1985 au XVe centenaire de l'Abbaye dans le cadre de l'émission du timbre-poste, le Syndicat d'Initiative sollicita Bernard RIVIERE pour l'une des cartes "premier jour" et c'est fort gentiment qu'il accepta de réaliser une aquarelle représentant l'église dans son cadre maritime si pittoresque.

Aujourd'hui, pour l'aide apportée voilà maintenant dix ans, nous souhaitons rendre hommage à cet artiste camarétois, trop tôt disparu en décembre dernier.

Bernard RIVIERE est né au Trez Hir (PLOUGONVELIN) en 1938. Adolescent, il réalise ses premiers travaux sous la conduite de Jim SEVELLEC (1897-1971) et suit les cours du soir à l'école des Beaux-Arts de Brest.

En 1957, il se rend à Paris pour effectuer des études artistiques qui le conduiront, en 1962, au diplôme de l'Ecole Nationale Supérieure des Arts Décoratifs (architecture intérieur et design).

Sa première expérience professionnelle, il la connaît comme plasticien dans une entreprise allemande. Il peint alors les bords du Rhin...

Accomplissant son service militaire en 1964, il exécute divers travaux artistiques pour le Musée de la Marine à Paris et pour la Préfecture Maritime de Brest.

En 1965, ses obligations militaires achevées, Bernard RIVIERE ouvre à Brest un cabinet d'architecture intérieure qu'il dirige jusqu'en 1970. Parmi ses réalisations, on trouve notamment la décoration du bar et de la petite salle de restaurant de l'Hôtel Beauséjour.

Parallèlement à cette activité d'architecte d'intérieur, Bernard RIVIERE enseigne aux écoles des Beaux-Arts de Brest (1965 à 1973) et de Quimper (à partir de 1969).

A partir de 1970, Bernard RIVIERE se consacre entièrement à l'enseignement et à la peinture.

D'abord installé au village (si pittoresque!) de Kersiguenou entre Crozon et Camaret, il expose ensuite pendant de nombreuses années dans la "cabane" des Quatre Vents à Camaret, cabane de bois dominant ce port de Camaret qu'il affectionnait tant.

Partageant son temps entre sa résidence de Plomelin, près de Quimper, et Camaret, Bernard RIVIERE deviendra de plus en plus camarétois à tel point que l'on finirait par oublier qu'il ne l'avait pas toujours été, s'inscrivant ainsi dans la tradition de ces artistes qui fréquentèrent cette pointe de la Presqu'île depuis la fin du XIXe siècle.

La très grande sensibilité de l'artiste s'exprimera au travers des nuances de ces bleus, roses ou mauves qui caractériseront une oeuvre particulièrement homogène. Paysages maritimes où la chaleur des couleurs vous emporte dans une paisible rêverie...

Sa dernière exposition, Bernard RIVIERE l'avait réalisée au Club des Poètes à Paris, au début de 1994.

LE DRAGUEUR OCEANIQUE OUISTREHAM

Dans notre dernier bulletin, nous avons évoqué la carrière du "OUISTREHAM" arrivé dans l'anse de Penforn le 26 octobre 1944.

Depuis, les "marins du bord" assurant le gardiennage des navires nous ont communiqué des renseignements plus précis.

Le MSO OUISTREHAM(1) est le dernier dragueur océanique d'une série de quinze livrée à la France par les Etats-Unis au titre du plan d'assistance militaire MARSHALL.

Long de 53 mètres, il déplace 800 tonnes et peut atteindre la vitesse de 13,4 noeuds grâce à ses deux moteurs de 800 chevaux. Construit entièrement en bois de pin d'Orégon et utilisant le cuivre, bronze et autres matériaux non-ferreux, il est totalement amagnétique.

Mis sur cale le 25 octobre 1954, aux chantiers PETERSON à Sturgeon Bay dans le Wisconsin (USA), le dragueur océanique M 513, recevra le nom de OUISTREHAM en l'honneur des 177 commandos français, sous les ordres du Commandant KIEFFER qui débarquèrent le 6 juin 1944 sur les plages de cette ville.

Sa construction aura coûté cinq millions de dollars soit 1 milliard 750 millions de francs de l'époque. Livré à la France en août 1956 il est admis au service actif le 7 mars 1957 et il rallie la 52ème division de dragueur à Bizerte. En 1961, il est basé à Toulon, puis à Brest en 1965 où il rejoint la 21ème DIDRA. En 1981, il se modernise et reçoit le sonar remorqué DUBM 41.

35 commandants se sont succédés sur sa passerelle jusqu'au 5 août 1994 date de son désarmement. Il aura parcouru 367 000 milles nautiques en 37 ans 10 mois et 14 jours de bons et loyaux services.

Le 21 octobre 1994 sera le jour de dernière rentrée des couleurs et le bâtiment sera remis au Contre-Amiral METAYER, Major Général du port de Brest, qui le conservera avant qu'il ne soit repris par la ville de OUISTREHAM qui désire en faire un musée à flot.

(1) MSO = mine sweeper océanique (dragueur de mines océanique).

TESTAMENT DU DRAGUEUR OCEANIQUE OUISTREHAM (Dernier dragueur de la Marine Nationale)

Parvenu aujourd'hui au terme d'une longue carrière, il est temps de rédiger avec les quelques forces qu'il me reste, mon testament.

J'ai vu le jour un beau matin d'octobre 1954 dans le Wisconsin et j'étais loin de me douter que j'irais mourir, un jour, dans un port de Bretagne en France si loin de mon pays natal.

J'aurais, tout au long de ma longue carrière, effectué les missions qui m'étaient assignées avec courage et dévouement, sans jamais faillir. Mais comme on ne le sait que trop, les bateaux doivent mourir un jour dignement.

J'aurais pu devenir une coque anonyme dans un cimetière de bateaux comme mes frères, mais au lieu de cela voilà que quelques amoureux veulent m'acheter pour faire de moi un musée et participer à ma résurrection.

Je sens mes forces me quitter lentement mais avant de devenir un simple musée à flot, j'ai encore une dernière pensée pour mes compagnons qui m'ont accompagné jusqu'au bout de ma vie.

Je me souviendrai de ceux-là longtemps, alors, quand vous me visiterez, ayez une pensée respectueuse envers eux. Je vais ressusciter bientôt mais jamais vous ne devrez oublier, vous, néophytes qui entrez en mon flanc, les hommes qui m'ont aidé à mourir et j'aimerais que dans les années à venir vous respectiez leurs dernières volontés.

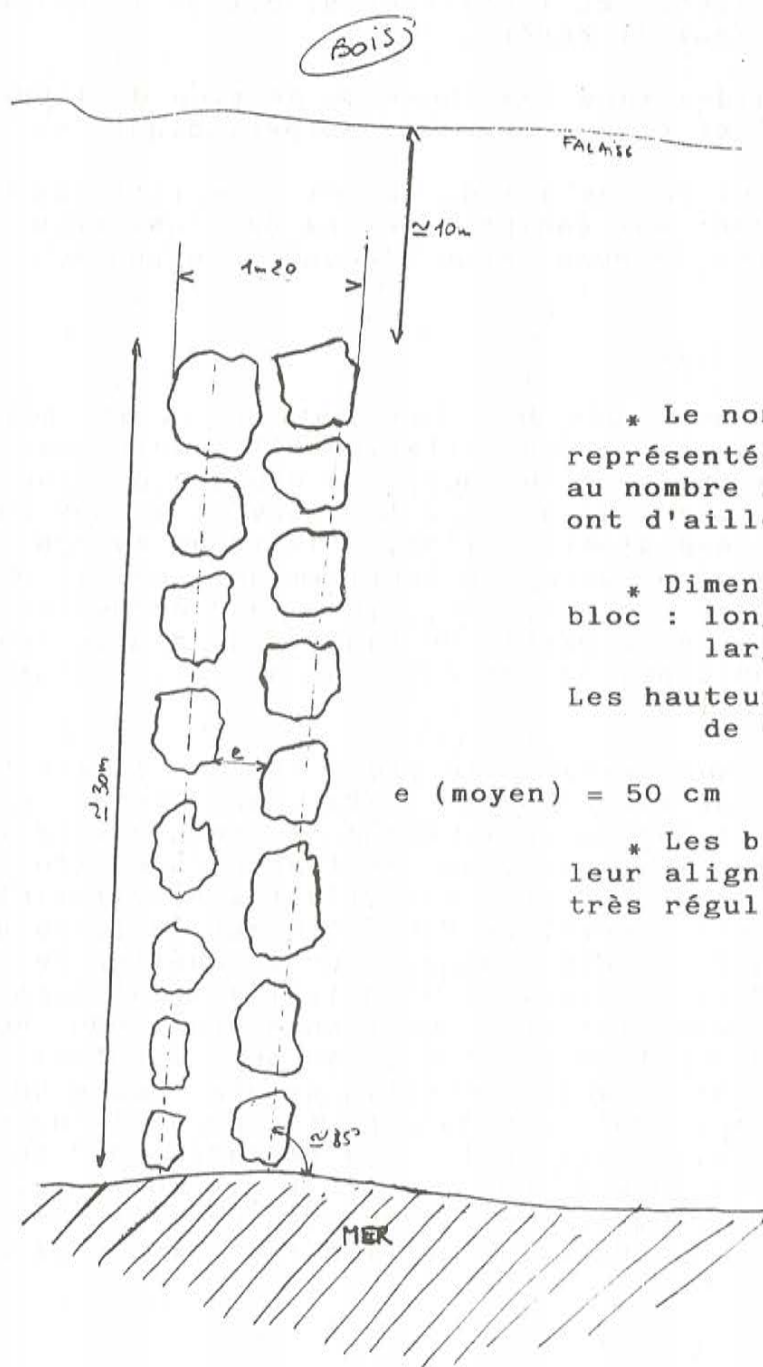
J'aurais encore aimé entendre mes bordés et membrures de pin craquer dans une mer déchaînée mais aujourd'hui trop vieux pour naviguer je m'en vais me reposer le long d'un quai de Normandie....

ADIEU..... M.S.O. 513 OUISTREHAM.

QU'EST-CE-QUE-C'EST ?

Bien visible sur la grève entre Port-Maria et le Sillon des Anglais (approximativement au droit de Styvel Ber et de la propriété LARRIEU), un alignement bien régulier formé par deux rangées parallèles de blocs de pierres ne manque pas de nous interroger.

Nous sommes à la recherche de renseignements.



* Le nombre de blocs représentés ne correspond pas au nombre réel. Certains blocs ont d'ailleurs disparus.

* Dimensions moyennes d'un bloc : longueur 70 cm
largeur 30 cm

Les hauteurs sont différentes :
de 0 (ras du sol) à 50 cm

$e \text{ (moyen)} = 50 \text{ cm}$

* Les blocs sont enfoncés et leur alignement extérieur est très régulier.

OFFICE NATIONAL DES FORETS ET SYNDICAT D'INITIATIVE :

Partenariat pour l'accueil du public

Une forêt domaniale

Le massif forestier de Landévennec est domanial, c'est donc une propriété privée de l'Etat qui en a confié la gestion à l'Office National des Forêts (ONF).

L'ONF, Etablissement Public à caractère industriel et commercial créé en 1966, est l'héritier direct de l'ancienne Administration des Eaux et Forêts.

Les grands guides dans les choix de gestion de l'ONF sont le Code Forestier et les orientations périodiques de l'Etat.

Dans le respect de ces grands cadres, une latitude importante est laissée aux équipes locales de l'ONF dans ses choix, notamment dans le domaine de l'accueil du public.

Une action de partenariat

N'ayant pas le monopole de l'imagination, il m'a toujours paru essentiel d'associer à mes réflexions les personnes intéressées par ce problème au plan local. La réunion du Syndicat d'Initiative à laquelle j'ai assisté le 21 avril m'aura permis de rencontrer certaines d'entre elles, d'avoir un aperçu des attentes en matière d'aménagements touristiques (entretien des table-bancs, ramassage des détritiques, "fenêtres" permettant une meilleure vue sur la mer à partir du sentier de grande randonnée (GR), panneaux indiquant le nom des arbres,...). C'était le premier de mes objectifs.

Les besoins étant évalués (la liste n'étant jamais figée), se pose le problème du financement. L'Etat, qui prenait à sa charge très récemment encore le financement d'une partie importante des travaux touristiques dans ses forêts, souhaite aujourd'hui passer le relais aux collectivités territoriales. La position du Conseil Général du Finistère est de faire un effort identique à celui des communes sur lesquelles se trouvent les forêts domaniales. Le Syndicat d'Initiative ayant adopté le principe d'une subvention de 4 000 francs pour 1995, nous disposons donc de 8 000 francs cette année pour l'entretien de l'existant, ou pour de nouveaux investissements. Ces 4 000 francs représentent une somme dont je mesure parfaitement l'importance pour le Syndicat d'Initiative. Elle sera dépensée pour des travaux déterminés en commun, sur le territoire communal, conformément aux vœux émis par le Syndicat. Cette recherche de financement pour un accueil de qualité était mon deuxième objectif.

Les années à venir

Mon troisième et dernier objectif est de donner des informations sur les travaux que nous effectuons actuellement en forêt, sur ceux que nous serons amenés à effectuer dans l'avenir, et d'être à l'écoute des réactions que ces derniers peuvent susciter.

1. Au niveau des travaux routiers, nous envisageons de créer une route empierrée au niveau du Crip. Cette voie d'accès à tout un canton très mal desservi nous permettra d'intervenir plus efficacement en cas d'incendie, et d'exploiter dans de meilleures conditions des bois souvent très vieux. La municipalité de Landévennec, Messieurs Pérennec et Mignon auront rendu ces travaux possibles, et je les en remercie vivement.

2. Les autres chantiers réalisés cette année seront la création d'une piste dans le canton du Loch et l'empierrement de la route forestière menant à Pen ar Garrec (arrêt de l'empierrement à environ 50 mètres de la pointe).

3. Puis, dans les années à venir, d'autres routes forestières seront à leur tour empierrées, comme la route menant de la Maison Forestière à Moulin Neuf.

Toutes ces routes, ces pistes, nécessaires à la maîtrise des risques d'incendie, à l'extraction des bois et aux travaux forestiers, seront interdites aux véhicules à moteur. C'est d'ailleurs dans cet esprit de restriction de la circulation automobile en forêt qu'a été barrée la route forestière du Loch. A l'occasion de la création de ces voies, l'impact paysager sera pris en considération avec le plus grand soin.

Au niveau des coupes, qui sont des opérations nécessaires du point de vue économique, mais qui ont aussi leur importance dans le rajeunissement qu'elles peuvent induire au niveau des peuplements, deux sites importants seront intéressés dans les vingt ans à venir.

1. Une parcelle de pins sylvestres et de pins laricios de Corse (dont certains atteignent 35 mètres !), âgés de plus de cent ans, devra faire place à un peuplement rajeuni par la méthode de la régénération naturelle. Cette parcelle, située en bas de la route du Crip, ne sera à aucun moment dépourvue d'arbres, du fait de la méthode utilisée. L'impact paysager sera donc réduit.

2. Une partie importante du canton du Loch, donnant sur la rade de Brest, est occupée par un taillis de chêne âgé de 60 ans, ce qui est vieux pour un taillis. Nous devons rajeunir ce taillis par des coupes que nous envisageons de faire par bandes successives de faible largeur, parallèles aux courbes de niveau, étalée dans le temps. Notre souci principal sera que ces coupes ne soient jamais visibles de la rade. L'unique but de cette opération sera de conserver pour les générations à venir un paysage qui soit aussi proche que possible de celui que nous avons la chance de contempler aujourd'hui.

J'espère avoir répondu aussi concrètement que possible aux questions que chacun est en droit de se poser sur le patrimoine naturel collectif que constitue la forêt de Landévennec, sur sa mise en valeur touristique, sur les travaux liés à l'exploitation forestière.

Si des interrogations subsistent, si vous avez des propositions concernant l'accueil du public en forêt, vous pouvez me contacter à la Maison Forestière du Folgoat, au 98.27.75.69

Marc PASQUALINI
Technicien Forestier.

* * * *

UN BALBUZAR à Landévennec

Oiseau de proie se nourrissant de poissons, le BALBUZARD (longueur : environ 60 cm) ne se rencontre que rarement en France si ce n'est parfois lors de sa migration du nord de l'Europe vers le sud de l'Espagne et l'Afrique.

Un balbuzard, trouvant certainement nos rives extrêmement hospitalières, a séjourné tout l'hiver dernier à Landévennec, déplaçant les ornithologues en quête d'observations (quand notre oiseau voulait bien se faire voir !).

* * * *

POUR CEUX QUI S'INTERESSENT AU LOCH

La Société d'Etudes et de Protection de la Nature en Bretagne (SEPNB) a publié dans le n° 152 de sa revue "Penn ar Bed" un important article consacré au site du Loch : "Flèches en chicanes - Evolution du complexe du Loch en rade de Brest" par Bernard HALLEGOUET et Valérie MOREL de l'Université de Bretagne Occidentale.

Pour se procurer la revue, écrire à : SEPNB -
B.P. 32 - 186, rue Anatole France - 29276 BREST CEDEX
(35 francs + 8 francs de port).

LES FONDATEURS DE LA CAISSE LOCALE DU CREDIT AGRICOLE

Le Crédit Agricole a fêté en 1994, le centenaire de sa fondation. Petit à petit, des caisses locales se mettent en place sur tout le territoire.

La première caisse locale du Finistère fût celle de CROZON constituée le 26 juillet 1908. Elle comprenait 14 membres fondateurs :

ALIX Joseph de Tal-ar-Groas en Crozon
BIZIEN Emile, entrepreneur à Quélern en Roscanvel
BOTT Antoine de Morgat (Premier Président de la caisse locale)
BOUSSARD Magloire, Maire de Telgruc
JOLEC Hervé, fermier à Treyère en Crozon
FABIEN Corentin, commerçant à Crozon
KERINEC Louis, instituteur à Crozon
LABASQUE Joseph, expert à Telgruc
LE CORRE Jean, cultivateur à Poraon en Crozon
LE GOFF Alain, cultivateur à Coat Carrec en Argol
LÉOSTIC Yves, huissier à Crozon
POSTIC Jean, entrepreneur à Lanvéoc
MILLOUR Yves, fermier à Hircars en Crozon
TOUBLANC Edouard, commerçant à Landévennec

Originaire d'ETABLES (22) où il est né en 1853, Edouard TOUBLANC est arrivé à Landévennec par son mariage en 1892 avec Eugénie BOURVON, la fille de Pierre BOURVON, le meunier du Moulin Neuf (Argol). Il était alors Second Maître de Mousqueterie.

Ayant quitté la Marine, il tiendra un café à Gorréquer. En 1904, il entre au Conseil Municipal et devient adjoint en 1908 (au bénéfice de l'âge après égalité de voix avec Corentin QUINAOU, également cafetier à Gorréquer). En 1919, il n'est pas réélu.

LES FRERES BOBET A LANDEVENNEC

En cette année 1995 où le Tour de France cycliste prendra son départ de Saint-Brieuc, nous nous sommes rappelés que Louison BOBET (triple vainqueur du Tour - 1953-54-55) et son frère Jean avaient séjourné à Landévennec en juin 1957 et avaient été reçus par la municipalité comme en témoigne le registre des délibérations :

Le Conseil Municipal de Landévennec,

M. Jean Kerrest, étant Maire,
M. Qui Pien, premier Adjoint,
M. Lézennec, deuxième Adjoint,
Madame Morcette, M. P. Duchon, Le Bot,
Melquen, Douyon, Doaré, Riou, Qui Pien Henri,
Le Doaré, Carion, Conseillers.

Considérant l'honneur qui est fait
à la Commune par la visite de M. P. Louison
et Jean Bobet,

Heureux et fiers de voir des personnalités
aussi éminentes représentant à nos yeux toutes
les qualités françaises de courage, de force
intelligente et élégante, symboles du sport
français,

leur souhaite la bienvenue et leur
demande de bien vouloir apposer leur
signature sur le registre des délibérations de la
Commune -

Suffisantement modeste après la
lecture des faits ci-dessus,

Mais sincèrement reconnaissant à la
Commune de Landévennec pour la chaleur de
son accueil.

Avec l'assurance de venir
en vrais touristes !!!

J. Bobet

Louison Bobet

L'HARMONIUM DE L'EGLISE PAROISSIALE

Christophe FORGIT a profité d'un récent séjour à Landévennec (1) pour réparer l'harmonium de l'église paroissiale qui avait grand besoin d'être accordé.

Les différentes inscriptions qu'il a pu relever sur l'instrument permettent d'en approcher l'histoire sans toutefois en retrouver avec précision l'origine et la date de fabrication.

ORIGINE :

- * Plaque en cuivre au-dessus du clavier

M. CHRISTOPHE & ETIENNE CHAPERON SUCCESEURS PARIS GRAND PRIX DIPLOME D'HONNEUR . MEDAILLE D'OR AUX EXPOSITIONS UNIVERSELLES
--

- * Petite plaque en laiton sur le couvercle

OEUVRE SAINTE CECILE ABBE SABOURIN DIRECTEUR ST GAULTIER (INDRE)
--

Un contact téléphonique avec le presbytère de SAINT-GAULTIER nous a appris que l'Abbé SABOURIN serait venu se retirer à la maison de retraite pour prêtres qui existait autrefois sur cette commune. Il y aurait vécu plusieurs années et se serait beaucoup investi dans le domaine musical, donnant notamment des cours aux enfants.

Contact a également été pris avec un "érudit local" de SAINT-GAULTIER pour confirmer ces renseignements et obtenir plus de précisions. Peut-être pourrions-nous alors établir un lien quelconque avec LANDEVENNEC... A moins que l'instrument n'ait tout simplement été acheté en occasion auprès d'un fournisseur spécialisé. (Pourquoi pas tout bonnement en 1916 auprès de H. FIRMIN qui accorde l'instrument en le livrant à LANDEVENNEC ???).

REPARATIONS :

Des inscriptions figurant à l'intérieur de l'harmonium, sur la table de registration, permettent de retrouver trace de réparations.

- * Réparé à LANDEVENNEC le 11 JUILLET 1916 par H. FIRMIN

ORGUES & HARMONIUMS
HENRI FIRMIN
26, RUE ST GAUD
GRANVILLE (MANCHE)

- * Repariert im April 1943 von einem deutschen Soldaten
Uffz H. HABERHAUER

(écriture gothique allemande)

Réparé en avril 1943 par un soldat allemand,
le sergent H. HABERHAUER

- * Un cachet : TRIPONEY

- * Dernière réparation : le 10 mars 1995 à LANDEVENNEC, par
Christophe FORGIT-COLLIN, Charente Maritime.

(1) Christophe FORGIT est le frère de Madame Paul Charles PLANTEC.

L'harmonium est un instrument de musique breveté en 1840. N'ayant jamais été un instrument de concert, l'harmonium a surtout été utilisé dans les églises comme succédané bon marché de l'orgue (on l'appelait d'ailleurs parfois "orgue d'anches", l'anche étant la languette mobile dont les vibrations produisent le son).

DERNIERE MINUTE...

Au moment où le bulletin part au tirage, nous venons de recevoir un courrier de la personne contactée à SAINT-GAULTIER confirmant les propos ci-dessus : l'Abbé SABOURAIN (1850-1932) - et non SABOURIN comme indiqué sur l'harmonium - aurait fréquenté la maison de retraite pour prêtres qui existait autrefois à SAINT-GAULTIER. Certaines vieilles personnes gardent le souvenir de ses compétences musicales sans toutefois se rappeler d'une quelconque "Oeuvre Sainte Cécile".

La sépulture de l'Abbé SABOURAIN existe toujours dans le cimetière de SAINT-GAULTIER.

LANDÉVENNEC AU XIX^e SIECLE

Le cadastre de Landévennec date de 1833 et a été révisé en 1926.

Des différentes moutures de l'ancien cadastre, il en existe une, conservée dans les archives communales, qui fait apparaître en couleur villages, routes et chemins ainsi que les bois qui entourent notre commune.

On s'aperçoit à l'étude du plan d'ensemble que de nombreux chemins quadrillaient la commune. Marchant à pied, tout raccourci était bon à prendre et les petits champs du bocage devaient tous être accessibles.

Beaucoup de routes étaient irrégulières s'élargissant ou rétrécissant au long du parcours. Les espaces communs étaient nombreux, parfois importants comme à Gorréquer.

Certains villages se sont étoffés depuis, d'autres ont perdu beaucoup de leurs constructions. Qui se souvient aujourd'hui du village de Guenven déjà en ruines sur le plan ou de ceux du Stang ou de Penforn ?

L'orthographe de certains noms de lieux est approximative : Kerarrangouez, Rangoutie, Lannec Bras ou le Loc.

Nous avons 3 moulins de types différents : le moulin à mer, celui du Loc sur le ruisseau, et le moulin de Ty Page qui fonctionnait à l'énergie du vent.

La limite Sud-Ouest des trois communes : Landévennec, Argol et Telgruc s'appelait la table des 3 Recteurs. Quant aux bois qui bordent si joliment notre petite presqu'île, ils avaient droit au titre de "Bois Royal", survivance de l'époque de la Restauration à laquelle avait été conçu le cadastre.

Christiane POULIQUEN.

C'ETAIT IL Y A 100 ANS...

Journal "Le Bas-Breton", édition du 1er juin 1895 :

"ARGOL - Le 1er juin sera installée à Argol une brigade de gendarmerie, récemment créée, laquelle aura sous sa surveillance les communes d'Argol, Landévennec, Telgruc et Trégarvan. Elle sera composée de MM. JEANNEROT, brigadier, précédemment gendarme à Ville-en-Bois (Loire Inférieure); Jules LANDREAU, gendarme à Landerneau ; Sébastien LAURENT, gendarme à Allaire (Morbihan) ; Pierre-Benjamin LUSTREAU, gendarme à Pleyben."

La brigade d'ARGOL installée à la sortie du bourg, vers TRÉGARVAN, sera dissoute en 1962 et LANDÉVENNEC dépendra alors de CROZON avant que ne s'ouvre la brigade de TELGRUC le 1er octobre 1972.

* * * *

... et aussi dans le même journal qui évoque la parution du "guide pratique des familles aux bains de mer", LANDÉVENNEC est cité dans les "trous pas chers".

(Naturellement, le terme "trou" n'avait pas à l'époque la connotation méprisante qui lui est parfois attribué aujourd'hui).

LE PONT DE TERENEZ

Au moment où l'on s'interroge de plus en plus sur l'état de santé de l'actuel pont de Térénez (1), ouvert à la circulation en 1952, et alors que le Conseil Général du Finistère vient de lancer, au cours de sa dernière session, une étude sur la faisabilité d'un nouveau pont, nous avons trouvé intéressant de rapporter un texte paru dans la Dépêche en 1921, à une époque où le premier pont (détruit par les Allemands le 24 août 1944) était en construction.

- (1) Dans un article paru dans la revue "Science et Vie" (avril 1994), on peut lire : "Un pont à l'agonie - Le pont de Térénez souffre d'alcali-réaction : son béton gonfle. La maladie le ronge inexorablement, malgré l'injection de résine époxydique".

LA DÉPÊCHE

Enquêtes Finistériennes

LE PONT DE TÉRENNEZ

L'isolement de la presqu'île de Crozon

- Dépêche

L'insuffisance d'un bac

Térénez, 14 décembre.
Rongé, fouillé, déchiqueté plus qu'aucun autre par les flots; traversé, découpé, sectionné par une infinité de rivières, de ruisseaux et de ruisselets, notre département est, sans conteste, un des plus pittoresques de notre pays. Mais aussi est-il un de ceux où les relations entre les communes qui le composent sont des plus difficiles.

En effet, le développement comme le nombre des caps, des pointes, des presqu'îles, la profondeur comme l'étendue des baies, des rades, des criques, contraignent les habitants de villes voisines en apparence à faire d'interminables détours pour passer de l'un chez l'autre.

On y a bien remédié dans une large mesure par l'établissement de services maritimes, de bacs et de ponts, mais les besoins sont tels, les nécessités se font à ce point sentir, que pas une session du conseil général ne s'écoule sans que cette question soit longuement agitée. En effet, la tâche qui reste encore à accom-

plir dans cette voie est loin d'être terminée et n'est certes pas la moins importante de l'œuvre entreprise.

Ainsi, le cœur même de notre département auquel la nature, avec l'aide de l'Océan, a donné la forme très nette d'une croix, n'est-il pas isolé? L'Aulne qui sinue à sa base l'a presque détaché. Et l'on sait quelles difficultés il en résulte pour les habitants de la presqu'île de Crozon désireux ou contraints de gagner particulièrement l'est ou le nord du département.

Que les cultivateurs au moment des foires, que les touristes à la belle saison veuillent passer de Crozon au Faou, par exemple, et il leur faudra, du fait de la rivière, subir un allongement de parcours d'une quarantaine de kilomètres, car il n'existe pas de pont avant Châteaulin.

Il est bien un 'bac' à rames qui transporte d'une rive à l'autre, à Térénez, bêtes et gens, voitures et marchandises, mais comment fonctionne-t-il ? Tout d'abord, avec une lenteur désespérante qui s'accroît forcément lorsque le vent souffle. Et puis, comme, en été, il lui faut passer par jour environ une trentaine d'automobiles de tourisme en plus des transports normaux, on doit, pour attendre son tour, passer la plus grande partie de sa journée sur la berge. On conçoit après cela qu'un jour de foire, par exemple, il faille renoncer à employer ce moyen de fortune et se résoudre à parcourir une route démesurément allongée. C'est d'ailleurs pourquoi bon nombre de foires de ces environs sont loin d'avoir toute l'importance à laquelle elles pourraient prétendre. Enfin, l'accès au bac est des plus difficiles, et fréquemment de lourdes voitures s'embourbent à marée basse sur la pente vaseuse des rives.

Tout cela, comme bien l'on pense, n'allait pas sans provoquer de la part des usagers d'interminables récriminations.

En avril 1909, M. Louppe s'en fit l'écho au conseil général et proposa de faire mettre à l'étude un projet de pont à établir en ce même lieu de Térénez, à l'endroit le plus resserré de la rivière. Cette intéressante proposition était examinée par l'administration compétente, qui, à la session suivante, présentait cependant un rapport, dont les conclusions, toutes différentes, tendaient à l'établissement d'un bac à vapeur.

On fit alors ressortir qu'avec un bac à vapeur, au bout de 18 ans, le département aurait dépensé 250.000 francs, sans que la situation soit changée. C'est pourquoi, en dépit des conclusions défavorables du service vicinal qui trouvait trop coûteuse la construction d'un pont, la commission des travaux publics du conseil général proposait cette construction.

Et l'on examina divers projets. Allait-on faire un pont ordinaire, un pont suspendu, un pont avec tablier mobile ? Ce pont devait-il ou non permettre le passage d'une voie ferrée ?

Le choix dépendait surtout, bien entendu, du prix de revient. Une commission nautique, chargée de fixer les conditions de hauteur du pont et d'apprécier les difficultés que la construction des divers types de pont pouvait apporter à la navigation, donna sa préférence au pont suspendu, qui ne pourrait être établi à moins de trente mètres au-dessus des hautes eaux.

Toutefois, la commission estimant aussi qu'un intervalle de 125 mètres entre les piles suffisait pour ne pas gêner la navigation, on s'occupa également d'un projet de pont en ciment armé qu'on pourrait utiliser pour le passage d'un train.

La première évaluation du prix de revient du pont suspendu était de 600.000 francs, alors que celle du pont en ciment armé était de 900.000 francs. Cette considération déterminait le conseil général à fixer son choix sur la construction d'un pont suspendu.

Un ouvrage d'art

Entre deux rives dressées, presque droites comme des murailles, au creux d'un lit large et profond, l'Aulne coule lentement vers la mer. Il s'y dirige à regret, semble-t-il, tant ses évolutions sont nombreuses. Il va, revient, contourne, se replie, ne repart que pour suivre des directions dont la variété est infinie. Il est vrai que le pays dans lequel il serpente ainsi est tellement beau, qu'on comprend toutes ces hésitations, toutes ces appréhensions, toutes ces résistances qui prolongent la joie de le regarder.

(Nous n'avons pas réussi à retrouver la date exacte de parution de cet article. Sans doute décembre 1921)

A l'embouchure, N. l'abri de cette pointe merveilleusement ombragée de Landévennec où règne le calme le plus reposant, trois vieux cuirassés qui propulsèrent jadis leur puissance vers les mers les plus lointaines, se décomposent à côté de leur confrère mort-né Flandre.

Vifs et peut-être narquois, profilant de la marée et du vent qui s'engouffre avec violence dans ce vaste couloir, de petits voiliers évoluent d'une rive à l'autre en se hâtant vers Châteaulin.

Encore 19 kilomètres à parcourir. Voici là-bas, au fond, la tête rase du Menez-Hom qui domine de toute sa masse les sommets, les coteaux, les monticules d'alentour tout couverts de chênes et de pins.

Térénez ! A un kilomètre et demi environ du bac, sur chaque rive, une pile de maçonnerie droite comme un I, haute comme un phare, sort des eaux pour s'élever au niveau de la route qui court au sommet du coteau voisin. Ce sont les piles principales du pont en construction.

L'une d'elles, sur la côte d'Argol, est affublée d'un échafaudage, au long duquel monte électriquement une benne chargée de matériaux. Elle n'a pas encore atteint ses 66 mètres comme celle qui lui fait face. Il est vrai que dans son ombre s'élèvent aussi d'autres piles plus modestes : celles d'un viaduc de raccordement.

Ces travaux difficiles commencèrent sur la rive droite en mai 1913, et sur la rive gauche en juin 1914. La guerre vint tout interrompre.

Lorsque la paix fut signée, le Conseil général, tenant compte de la hausse considérable du prix des matériaux et de la main-d'œuvre, et décida l'ajournement des travaux dans l'attente de circonstances plus favorables. Mais les services compétents signalaient l'urgence et la nécessité d'opérer la consolidation des piles et, en mai 1920, M. Autajon, entrepreneur, qui avait pris la succession de son père, décédé durant les hostilités, était invité à reprendre les travaux.

C'est ainsi que sous la haute direction de MM. Lefort, ingénieur en chef des ponts et chaussées, et Hernigou, agent-voyer de l'arrondissement de Châteaulin, l'achèvement de la maçonnerie est poursuivi avec activité. On prévoit, dès à présent, que cette partie de la construction sera terminée dans le courant de l'été prochain et qu'on pourra entreprendre l'installation de la partie métallique de l'ouvrage au printemps suivant. Ainsi le pont pourrait être livré à la circulation vers la fin de 1923.

D'importantes modifications ont dû être apportées au projet primitif au cours de l'exécution. Par exemple la portée principale est passée de 250 à 272 mètres, à cause de la nature défavorable du terrain rencontré à l'emplacement prévu pour les fondations de la pile de la rive gauche. La portée totale sera de 416 mètres.

Comme bien l'on pense, les prix de revient ont supporté des modifications autrement considérables. En effet, les dépenses relatives à la seule partie métallique sont évaluées actuellement à 2.250.000 francs. Ajoutons qu'une demande a été faite au ministre de l'Intérieur pour que l'Etat, qui a déjà prêté son concours financier pour les travaux de maçonnerie, accepte de participer également aux dépenses relatives à la partie métallique. La proportion de cette coopération serait de 27 0/0.

On avait autrefois songé à faire passer sur ce pont une voie ferrée allant de Crozon au Faou, mais cette idée fut abandonnée. Cependant, le passage d'un chemin de fer sur cet ouvrage ne serait pas impossible ; il suffirait simplement d'augmenter le nombre de câbles.

Ainsi, la route créée à 30 mètres au-dessus de l'Aulne rejoindra celle de Crozon, d'une part, sur le plateau près du village du Restou, et, d'autre part, celle du Faou, à peu de distance du bac. Et ce sera pour cette importante région, tant au point de vue économique qu'au point de vue touristique, un grand bienfait qui déterminera les plus heureux effets.

Ch. LEGER.

53^e année

50 centimes — N° 10.239

ABONNEMENTS : 1 an 10 fr. 50
6 mois 5 fr. 50
3 mois 3 fr. 50
15 jours 1 fr. 50

Les abonnements partent du 1^{er} et 15 de chaque mois
et sont payables d'avance. — C. P. 10239

Directeur : Marcel COUDURIER

La Dépêche

de Brest & de l'Ouest

Edition des heures

BREST 25, 27, 4, 25

REDACTION : PARIS-BREST

TEL. 21.02, 21.05 & 21.06

Les abonnements sont reçus par

la BREST, qui paraît le

Journal

à PARIS : à l'Agence France

de Presse

LUNDI

4

SEPTEMBRE

1939

Le Reich continue de bombardier
les villes ouvertes polonaises
de femmes et d'enfants
1.500 victimes, parmi lesquelles beaucoup

L'ITALIE RECRUTE
1.000 PILOTES MILITAIRES

Un Cabinet de guerre
constitué en Angleterre
M. Winston Churchill
en fait partie

LES AMBASSADEURS DE FRANCE
ET DE GRANDE-BRETAGNE
A BERLIN SONT RAPPELÉS

C'EST LA GUERRE

M. Neville Chamberlain annonce aux Communes
que depuis 11 heures du matin l'Angleterre
se trouve en guerre avec l'Allemagne

La France et la Grande-Bretagne
affirment solennellement leur
intention de conduire leur
qui leur seraient imposées
avec le ferme désir d'épargner
les populations civiles

A PLYMOUTH, LES MARINS RALLIENT LEUR BORD

LA MOBILISATION BELGE

LA BULGARIE RESTERA NEUTRE

MOBILISATION GENERALE
EN EGYPTÉ

La loi martiale est décrétée

La Hongrie entend rester neutre

LES NEUTRES

Avis officiel des Pays-Bas
Le gouvernement néerlandais a avisé officiellement tous les pays intéressés de la neutralité absolue des Pays-Bas.

Le patriotisme
des populations indigènes
d'Algérie

L'appel de M. Edouard Daladier à la nation

Voici le texte de l'allocution prononcée par M. Edouard Daladier, président du Conseil :

Françaises et Français,

Depuis le 1^{er} septembre, au lever du jour, la Pologne est victime de la plus brutale et de la plus cynique des agressions. Ses frontières ont été violées, ses villes sont bombardées, son armée résiste héroïquement à l'envahisseur.

La responsabilité du sang répandu retombe entièrement sur le gouvernement hitlérien.

Le sort de la paix était dans les mains de Hitler. Il a voulu la guerre.

La France et l'Angleterre ont multiplié leurs efforts pour sauver la paix. Elles ont fait ce matin encore une pressante intervention à Berlin pour adresser au gouvernement allemand un dernier appel à la raison et lui demander l'arrêt des hostilités et l'ouverture de négociations pacifiques. L'Allemagne nous a opposé un refus. Elle avait déjà refusé de répondre à tous les hommes de cœur dont la voix s'était élevée ces temps derniers en faveur de la paix du monde. Elle veut donc la destruction de la Pologne afin de pouvoir assurer avec rapidité sa domination sur l'Europe et asservir la France.

En nous dressant contre la plus effroyable des tyrannies, en faisant honneur à notre parole, nous luttons pour défendre notre terre, nos foyers, nos libertés.

J'ai conscience d'avoir travaillé sans trêve ni répit contre la guerre jusqu'à la dernière minute.

Je salue avec émotion et avec tendresse nos jeunes soldats qui vont accomplir maintenant le devoir sacré que nous avons nous-mêmes accompli. Ils peuvent avoir confiance dans leurs chefs, dignes de ceux qui ont déjà mené la France à la victoire.

La cause de la France se confond avec celle de la justice. Elle est celle de toutes les nations pacifiques et libres. Elle sera victorieuse.

Françaises et Français, nous faisons la guerre parce qu'on nous l'a imposée. Chacun de nous est à son poste sur le sol de France, sur cette terre de liberté où le respect de la dignité humaine trouve un de ses derniers refuges.

Vous associerez tous vos efforts dans un profond sentiment d'union et de fraternité pour le salut de la Patrie.

Vive la France !

A REIMS à 2 h. 41

hier matin

dans une petite école

servant de Q.G. au général Eisenhower

Le Télégramme

de Brest & de l'Ouest

JOURNAL REPUBLICAIN DU MATIN

MARDI
8 MAI 1945

17 R. FORTIN
N. 115 - 12. 26

**LA VICTOIRE SERA ANNONCÉE
OFFICIELLEMENT AUJOURD'HUI**

Le ministère de l'Information a annoncé hier que M. Winston Churchill, ministre britannique de l'Information, s'adressera au parlement britannique à 15 heures, à la radio de Londres, pour annoncer officiellement la victoire. L'information sera en même temps donnée par les journaux de l'Europe. Le jour a été fixé.

L'ALLEMAGNE A CAPITULÉ SANS CONDITIONS

LA CAPITULATION
EN ITALIE

MILAN FÊTE
SA LIBÉRATION

LES VAINQUEURS
CHURCHILL

ROOSEVELT

STALINE

DE GAULLE

DANS NEW-YORK
EN DÉLIRE...

La flotte allemande se rend

Le « Prinz Eugen » et le « Nuremberg »
sont aux mains de l'armée Montgomery

HIMMLER
PREMIER CRIMINEL

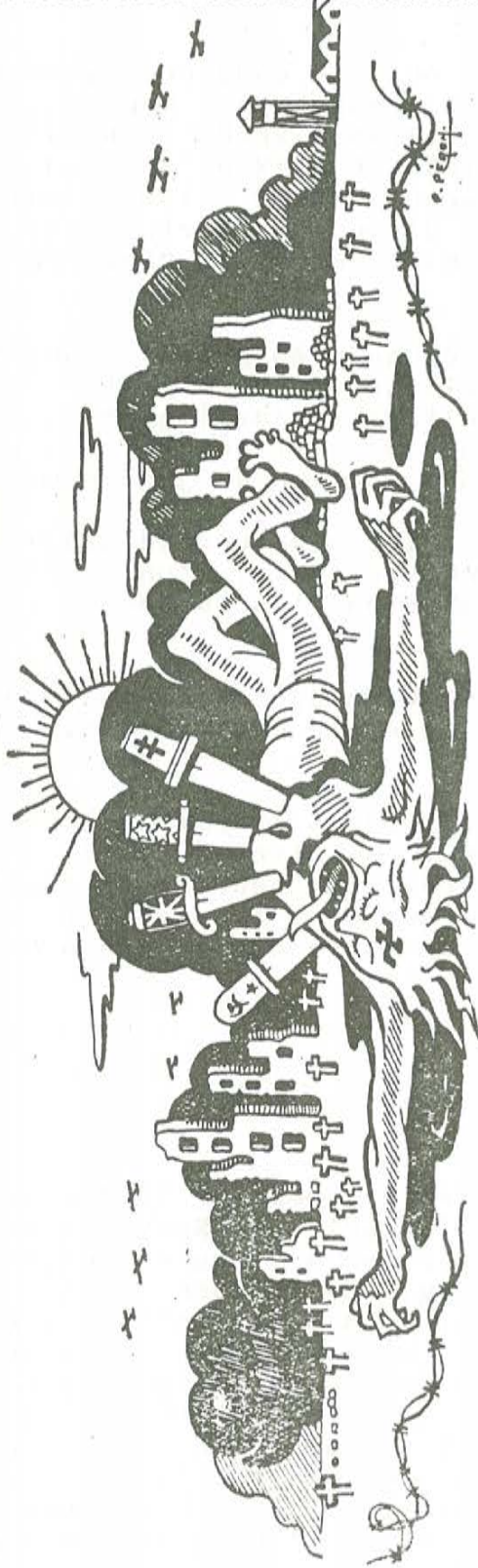
Le mystère persiste
sur la mort d'Hitler

EST LIBRE
LEON BLUM

LE CORPS
DE GOEBBELS
A ÉTÉ RETROUVÉ

**Le général de Gaulle
adressera un message
au pays, aujourd'hui à 15 heures**

LA GUERRE EST MORTE !



I

Cinq années, cinq années, haines, trances, dégoûts,
Le monde aura crié sous tes rudes genoux,
Allemagne, altérée de carnage, fléau
De Dieu, pareille au loup toujours cherchant l'agneau,
Ennemie de l'amour, de l'aille et de la paix,
Toi qui versant ce sang sur la carte encor frais,
As fait que chaque peuple et que chaque cité
Ne sont plus que tombeaux où tremblent et prier.

II

Varsovie héroïque, Oradour ou Belgrade,
Nom d'une capitale ou nom d'une bourgade,
Ces noms qu'on répétait, pleins de faste ou de charme,
Que sont-ils aujourd'hui, corrodés par les larmes,
Tous ces noms sur lesquels tu posas, Allemagne,
Le sceau de tes bourreaux, la sainte de tes bagnes,
Ces noms dont nous savons maintenant que leurs lettres
C'est, toutes, sur ton front qu'il nous faudrait les mettre !

III

Du moins nous y gravons, Allemagne, le nom
De chaque fusillé dans les fossés. Ils sont
Ils forment le plus noir, ton crime le plus grand.
Tu n'as pas distingué le soldat de l'enfant.
Le baiser des amants ton glaive l'a tranché.
Sur le sein torturé prenant le nouveau-né,
L'Europe t'aura vue, qui, sadique et riant,
Achève de ta main la mère et l'innocent.

IV

Mais tu meurs, oui, tu meurs, tuée par ceux qui dorment
Dans les sols qu'ils aimaient, devenus des énormes
Charniers où l'on a vu sombrer l'Europe douce.
Tu meurs ! Et des tombeaux au long cri que tu pousses,
— Les gens rejettent et la dalle et la pierre —
Ranimés par le vol des victoires attéres
On a vu se lever, dans les vieux rangs des vignerons,
Des hommes apaisés qui nous faisaient des signes !

GUY LAVAUD.

En ce 50e anniversaire de l'armistice qui a mis fin à la Seconde Guerre Mondiale, nous avons voulu, au travers des titres qui apparaissaient dans les journaux locaux, rappeler ces cinq années de guerre où la joie légitime du 8 mai 1945 ne saurait faire oublier les souffrances de bon nombre de familles et l'horreur du régime nazi.

Tous nos remerciements à Monsieur et Madame François BOTHEREL qui ont conservé ces deux journaux "historiques" et ont bien voulu nous les communiquer.

LANDEVENNEC - (1940-1944) - "L'AMBIGUÏTE"

De très nombreux articles ont été consacrés à notre petite mais déjà célèbre commune de LANDEVENNEC. Encore tout récemment sous la plume alerte de Laurence TOQUET - Reza SALAMI (cf. Archéologie "LE CIMETIERE DE BATEAUX" de LANDEVENNEC - Université de Basse Bretagne - BREST - 1992), une étude très documentée et empreinte d'une très forte émotion a fait revivre le passé et la vie maritime de la "Réserve de LANDEVENNEC".

Ce texte qui fait preuve d'une très grande connaissance du sujet, laisse toutefois planer une "ambiguïté", il s'agit de la période 1940-1944. Cela peut s'expliquer soit, par le manque d'éléments des auteurs de cette étude ou de leur volonté de ne pas donner suite à des recherches jugées inutiles.

J'avoue avoir longtemps hésité à remuer le passé. En écrivant ces mots, j'ai le sentiment de parler d'un autre siècle et d'une époque où tout était prohibé, les choses et les événements.

Je vais donc essayer, tant bien que mal, d'aller au bout de cette "lacune" mais je ne suis pas certain d'en être qu'un "témoin".

Il est comme cela des expériences librement consenties qui se révèlent redoutables par la suite. Quand il s'agit d'évoquer une période aussi troublée, le manque de documents est un drame. Aussi que l'on me pardonne cette audace de mêler peut-être ce qui aurait pu être à ce qui a été afin que vive la "mémoire".

Juin 1940, le drapeau à croix gammée(1) flotte sur l'hôtel Beaurivage transformé à l'occasion en Kommandantur. Le couvre-feu est à 22 heures (21 heures à l'heure française), désormais c'est l'heure allemande qui est imposée. La troupe s'installe et de nombreuses réquisitions sont imposées à la population(2), mais en général cela se passe bien, on trouve que les allemands ont été "corrects" et puis ils font marcher le commerce ou plus exactement ils achèvent de les vider, et assurent la continuité de l'ordre dans la commune. Ainsi, malgré la présence de plusieurs centaines de militaires, ce qui double l'importance de la population, la vie reprend son cours normal et bientôt deux entreprises s'installent sur le cours de l'Aulne, à Penforn, dès 1941.

La première une société Franco-Russe, sur le "LUNEVILLE", bateau marchand genre aviso et servant de siège

social à cette société. La direction en est assurée par M. EMERETLY, émigrant russe et par deux de ses confrères de même nationalité : M. ORLOWSKY, ingénieur des travaux, et M. SAKAROFF dont les fonctions administratives étaient multiples et assez vagues.

L'activité de cette société ne faisant pas appel à une technicité particulière, le recrutement dès le départ était essentiellement local.

L'autre société, la S.A. AERONAUTIQUE de COURBEVOIE dont le gérant dépendait d'une succursale de cet établissement à BREST, accusait une direction plus affirmée dans son activité de démolition et de récupération de matériaux et avait du fait de son organisation brestoïse un personnel plus spécialisé.

Son effectif n'était pas beaucoup plus important, mais le recrutement s'opérait déjà non seulement sur le plan local mais départemental.

Son siège social est également à Penforn sur un remorqueur à couple d'autres bateaux tels "L'OCEAN" et de deux sous-marins du type "CASABLANCA". Les autres bâtiments en chantier et relevant de l'activité de ces deux sociétés étant : les avisos "OISE" et "REMIREMONT", le croiseur d'escadre "GUEYDON", le cargo de 9 000 tonnes "ST PALAIS" échoué dans l'anse de Porz-Coz et le caboteur anglais le "LOOTWOLF"(3).

En gros, il s'agit de vider l'intérieur des avisos "OISE" et "REMIREMONT" pour servir de remise ou de stockage au matériel découpé et récupéré sur les autres navires en particulier sur les sous-marins.

La récupération en cuivre et en bronze est importante, certaines pièces (gros collecteurs, par exemple) pèsent près d'une tonne d'où une manipulation très délicate effectuée par les moyens du "bord".

La réparation et la mise en état de marche du "LOOTWOLF" est engagée, ainsi que l'on commence à désenvaser les machines du "ST PALAIS".

Entre-temps ayant eu vent du départ du "GUEYDON", les deux sociétés, une fois n'est pas coutume, s'étaient mises d'accord pour vider ses soutes qui contenaient un stock important de charbon.

Immédiatement, les équipes s'organisaient et par un long cheminement de soute à soute par les "trous d'homme", un peu à la manière des maçons dans le temps qui se passaient les pierres en les soulevant au-dessus de leur tête, le bateau se vidait de sa précieuse cargaison.

Une grande partie était entreposée pour les besoins du chantier, le reste livré à une flotille de bateaux pressés les uns contre les autres qui une fois chargés à ras bord s'en allaient, pour revenir quelques heures plus tard prendre rang

et continuer ainsi tard dans la nuit.

Il ne s'agissait pas d'un vol, les hommes qui le faisaient étaient salariés et ce charbon, grosses briquettes rectangulaires de 10 kg frappées de l'ancre de marine (combustible d'assez mauvaise qualité), a cependant fait le bonheur de nombreux foyers de LANDEVENNEC et des environs, car à cette époque c'était le seul combustible utilisé avec le bois et le rationnement se faisait déjà cruellement sentir.

"LE SCHARNHORST"(4), l'un des croiseurs de "poche" allemand, sévèrement touché lors d'un bombardement de la R.A.F. anglaise, est en réparation en cale sèche à BREST.

Pour tromper l'ennemi la "KRIEGSMARINE" est venue à LANDEVENNEC récupérer le "GUEYDON" pour le remorquer jusqu'à BREST où un travail de transformation est aussitôt entrepris pour allonger par des superstructures en bois le fond du croiseur et lui donner une imitation du "SCHARNHORST". Mais les anglais avertis de l'opération ne se laisseront pas duper aussi grossièrement(5).

Cela se passait en octobre 1941.

Le 21 janvier 1942, ces deux sociétés sont dissoutes et absorbées avec armes et bagages par la société allemande ATLANTISCHE-INDUSTRIE-GESELLSCHAFT - M.B.H. dont le siège est à BERLIN et les bureaux à BREST, 2 cité d'Antin.

"L'ARMORIQUE", ancien bateau école est remorqué de BREST et mouillé à Penforn. Ce bateau deviendra dès lors le siège de l'entreprise et servira à de multiples fonctions.

Les bureaux y seront installés ainsi que les cuisines, l'intendance, les magasins de stockage de matériel et de vivres, les machines-outils et ateliers divers (Forge - mécanique - menuiserie).

Le recrutement va s'intensifier. Les ouvriers seront recrutés dans toutes les communes environnantes (PLOUGASTEL-DAOULAS, LOGONNA, L'HOPITAL-CAMFROUT, LE FAOU, DINEAULT, CHATEAULIN, TELGRUC, ARGOL, QUIMERCH, PONT-DE-BUIS dont les ouvriers étaient reconnaissables à leur survêtement noir de la poudrerie. Il y avait aussi beaucoup d'étrangers (Belges, Hollandais, Espagnols).

Ce chantier qui a compté plusieurs centaines d'ouvriers était un peu la tour de Babel, il y avait de tout, des collaborateurs, très certainement, très peu à mon avis, des "planqués" de la guerre, je parle des allemands servant l'encadrement du chantier, des gens qui se cachaient, des résistants, des réfractaires ou des sauvés du S.T.O.(6) et les autres.

Ce chantier a connu trois directeurs : MM. KNOLL, KRAMMER et EICHNER aux cordes vocales très impressionnantes. Quand il hurlait sur le chantier on l'entendait paraît-il de Gorréquer. S'ajoutaient à ces derniers: Melle ZIMMERLINN dont les principales fonctions consistaient à agrémenter la vie de

ces notables, deux douaniers de la G.A.S.T. en service détaché, MM. RODENBERG et LANG (ancien coureur automobile qui pilotait une LANCIA avant 1940), MM. ROMEYN, HOFFMANN, ELITZER, WEINER, soi-disant spécialistes des machines et de la navigation.

Contremaîtres, chefs d'équipe et ouvriers étaient tous français. Parler de la rentabilité ou de l'importance de ce chantier à l'effort de guerre allemand est une gageure. Toutes les pièces importantes récupérées sur les bateaux étaient par un malencontreux fait du hasard projetées à l'eau et toutes les imprécations ou menaces proférées par l'occupant n'ont rien changé à la maladresse chronique des exécutants.

Dès qu'un bateau était définitivement chargé et prêt à partir, il était coulé avec sa précieuse marchandise par l'aviation anglaise, c'est le cas du "REMIREMONT" et de l'"OISE".

Le "ST PALAIS" qui a quitté la vase de Porz-Coz pour être réparé et transformé n'est jamais sorti de la rade de BREST.

Le "LOOTWOLF", nouvellement baptisé "ATLANTICA", remis en service après trois ans d'efforts et de sabotages, n'a jamais fait qu'un seul voyage entre BREST et LANDEVENNEC et encore dans quelles conditions. Il a manqué de s'échouer à LOGONNA, ensuite il est tombé en panne d'où un remorquage assez mouvementé pour atteindre sa base. Il est vrai qu'il transportait du vin et que l'équipage était constitué de natifs de PLOUGASTEL et de LOGONNA, la fin justifie les moyens.

Sur un plan plus général, ce chantier a surtout été bénéfique aux autochtones, cela leur permettait de vivre ou de survivre dans une certaine sécurité, la couverture du chantier était suffisante au regard des autorités. De plus la direction allemande fermait les yeux sur nos activités, elle préférait les brumes matinales bretonnes aux rigueurs des hivers russes.

LANDEVENNEC étouffait de son trop plein. Pas une maison, pas une cave ni un grenier de libre, tout était occupé. Le bourg regorgeait d'individus et d'animation malgré le manque de marchandises, les commerces étaient nombreux (Boulangerie, boucherie, charcuterie, épicerie, sept débits de boissons). Le transport des ouvriers se faisait par bateaux entre TRAON-TIBIDY et LANDEVENNEC. Par vapeur, alimenté au charbon, du chantier à la cale de LANDEVENNEC ou au passage TEREZEZ.

La vieille et surtout nouvelle cale(7) avaient été aménagées à cet effet. D'abord, par la construction à la nouvelle cale d'un ponton en forme de "T" long de plus de vingt mètres qui permettait l'accostage des vapeurs quelle que soit la marée. Le chemin emprunté se faisait par la nouvelle cale, celui d'ailleurs qui existait du temps de la Marine Nationale à LANDEVENNEC et qui aboutissait à la ferme de M. et Mme LE STUM à Gorréquer.

La carcasse, énorme masse rouge minium du "CLEMENCEAU" faisait aussi partie du chantier. C'était un immense aquarium, les pêches étaient remarquables par la taille des poissons qui y avaient élu domicile.

Le travail sur le chantier était bien organisé, autant dans un sens que dans un autre.

Les salaires horaires variaient naturellement selon le degré de spécialisation et de compétence. Le manoeuvre touchait de 7 à 9 francs de l'heure, le tarif horaire de l'ouvrier dit spécialisé était de 11 F., celui du chef d'équipe de 12 à 13 F., le contremaître percevait de 14 à 15 F.. Les mensuels (quelques-uns) responsables d'un service (chef de personnel, des bureaux, de l'intendance, du matériel ou des ateliers par exemple) émargeaient pour 4 à 5 000 F. nets par mois.

Le problème le plus délicat se situait au niveau du ravitaillement. Beaucoup pour ne pas dire la totalité des employés du chantier ne fournissaient aucun ticket de rationnement. Il fallait donc se débrouiller pour alimenter de 4 à 500 rationnaires par jour et servir des repas à un prix de cantine. En 1942, le prix du repas était de 10 F. et le quart de vin de 2 F., jusqu'au mois de septembre 1943 où les prix ont été relevés, celui des repas de 2 à 5 F. et celui du vin jusqu'à 4 F. le quart. Car étant donné la rareté des produits, les prix augmentaient d'un mois à l'autre et comme nous vivions en marge de la réglementation, les denrées étaient achetées à des prix prohibitifs.

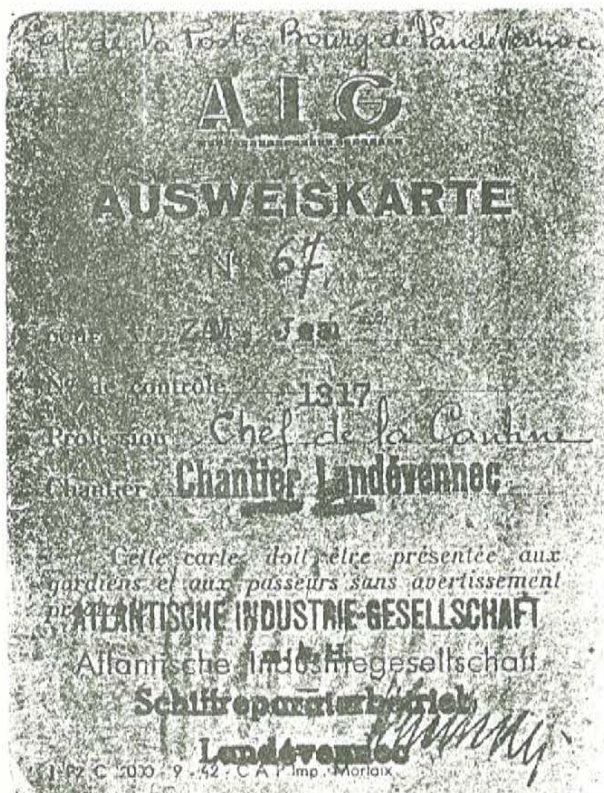
Ces quelques prix à titre d'exemple :

- Le beurre	60 F. 1e kg
- le rôti de veau	45 F. "
- le foie de veau	80 F. "
- côtes de veau	50 F. "
- viande de mouton	75 F. "
- viande de boeuf	60 à 70 F 1e kg
- le vin	10 F. 1e litre
- la douzaine d'oeufs	30 F.
- le poisson (mulets)	35 F. 1e kg
- les pommes de terre	6 F. "
- les choux	5 F. "
- les oignons, échalotes	15 F. "

Je ne m'étendrais pas sur ce problème ni sur les parties de cache-cache entre l'Administration Française de l'époque (Ravitaillement général, contrôle économique, etc...) et nos prospecteurs ravitailleurs.

Un fait est patent, l'intendance a suivi dans la tourmente et j'ai toujours dans la mémoire le souvenir de ces chalands accostants la coupée de l'ARMORIQUE en pleine nuit, le bateau chargé de malheureuses bêtes qu'il fallait hisser par un palan sur le pont central du bord où elles étaient immédiatement sacrifiées et cela durant des semaines et des mois.

Par contraste, nous avions aussi notre organisation qui consistait à fournir à un camarade dans le besoin les



papiers nécessaires à un départ motivé et précipité : attestation de l'employeur, Ausweiskarte pour pouvoir circuler dans la zone occupée, certificat de travail (Arbeitsvertrag), attestation de l'entreprise (Bescheinigung), etc.... Ce qui permettait à un ouvrier en fuite d'échapper momentanément aux recherches entreprises pour l'arrêter.

C'était monnaie courante mais il fallait être prudent et n'user de ce procédé que dans des circonstances particulières car on était toujours à la merci d'une dénonciation.

Nous avons les imprimés et les cachets nécessaires mais la remise de ces documents transitait par l'intermédiaire de camarades liés à des mouvements clandestins et qui

travaillaient à bord des bateaux.

Fort heureusement, l'occupation a pris fin et l'ARMORIQUE qui constituait le coeur du chantier a été sabordé et coulé sur les ordres de l'autorité allemande, là où existent encore les bouées signalant sa présence.

En 1945, une société de navigation hollandaise a tenté de le renflouer, mais les conditions et les difficultés de plongées ont très rapidement découragé l'effort entrepris.

C'est ainsi que l'ARMORIQUE a fini ses jours au fond de l'Aulne.

Ceci est l'histoire sommairement racontée du chantier de LANDEVENNEC, il reste cependant beaucoup de choses à dire. Aussi avant de clore cet épisode, je ne peux qu'évoquer avec émotion le souvenir de tous ces camarades, compagnons des bons et des mauvais moments, particulièrement de ceux disparus à la fleur de l'âge et dont les noms restent gravés sur les stèles élevées à leur mémoire que ce soit à FOUESNANT, à MOUSTERLIN, dans les dunes de LESCONIL ou d'ailleurs.

A LANDEVENNEC, le 10 août 1994

Jean ZAM.

- (1) J'ai toujours en ma possession, malgré de nombreuses sollicitations, le drapeau qui flottait sur la Kommandatur de LANDEVENNEC en 1944.

- (2) A titre documentaire, je ne citerai qu'un seul exemple, celui de ma belle-mère (Mme QUINAOU) qui a abrité, à son corps défendant, de 30 à 83 soldats allemands de 1940 à 1944, selon l'importance des relèves, qui dormaient dans la salle de danse dans des lits à trois couchettes superposées. Je vous laisse le soin dans ces conditions de juger de la cohabitation.
- (3) Je ne suis pas sûr de l'orthographe du nom de ce navire. Il a été débaptisé en 1943 dès sa remise en marche et le "LOOTWORF" est devenu "L'ATLANTICA".
- (4) Les autres croiseurs de même série sont : le "PRINZEUGEN" et le "GNEISENAU".
- (5) Cf. "BREST dans la tourmente" Editions de la Cité - LE TELEGRAMME.
- (6) Dont j'étais. (désigné pour le S.T.O. en qualité d'ouvrier métallurgiste).
- (7) Cales de Porz Stivell.

N.B. : M. EICHNER aurait été arrêté par les F.F.I. et fait prisonnier dans un camp près de ST THEGONNEC.

