

La misaine

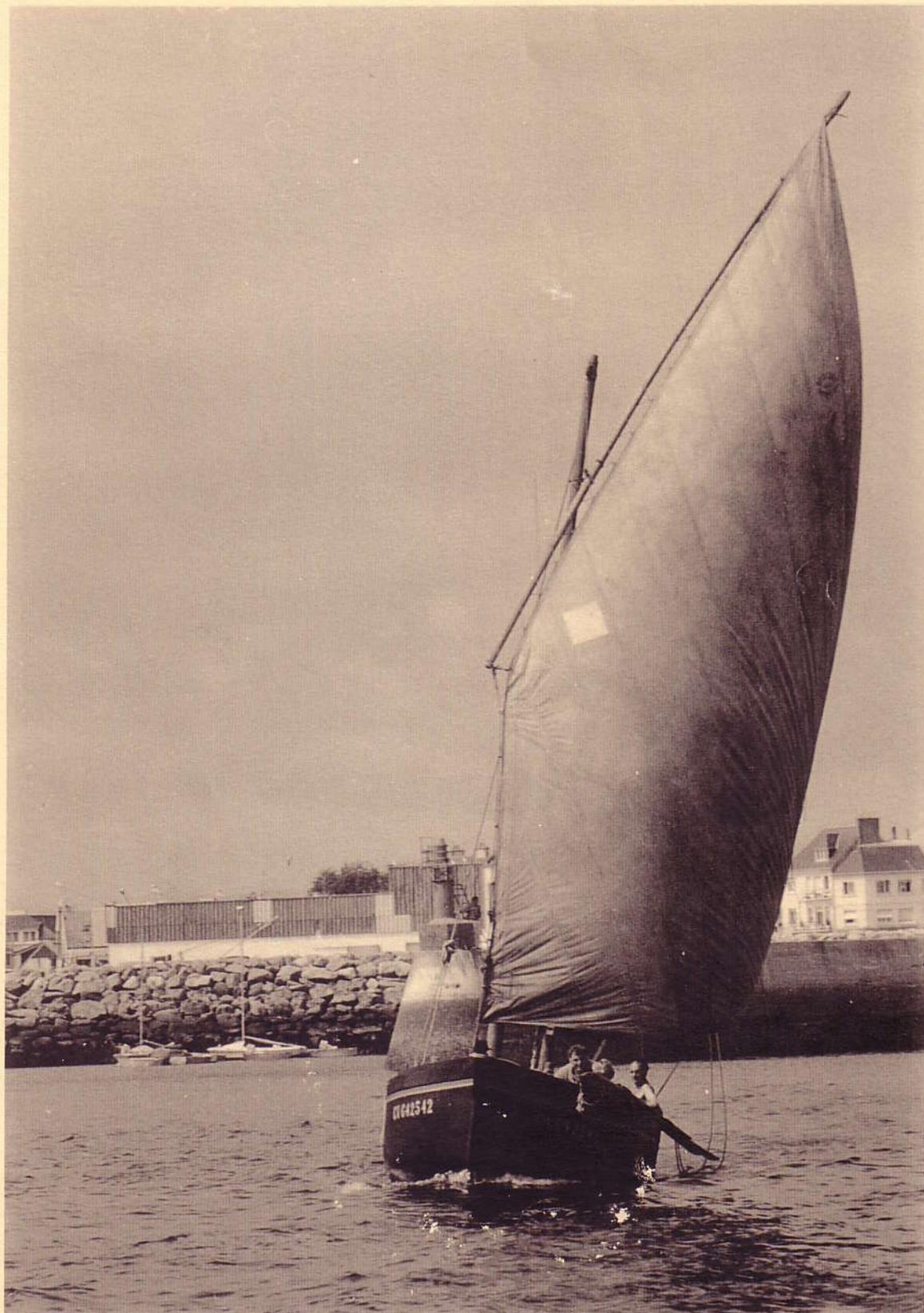
n° 18
DECEMBRE 1995



Courrier à adresser au secrétaire
de l'association "La Misaine" :

Pierre Drouet
49 rue de l'Odet
29170 Fouesnant

Banque :
Crédit Agricole



Siège social : ABRI DU MARIN - SAINTE MARINE - 29120 - COMBRIT

ENFIN !

A la réception de ce numéro, vous allez être nombreux à pousser cette exclamation. Mille excuses, il est vrai que le précédent exemplaire paru il y a dix mois vous semble éloigné. Peut-être, la restauration de mon misainier, l'éducation d'un enfant en bas-âge et un travail prenant durant le printemps et l'été ne m'ont guère laissé le temps de me consacrer à la revue. L'arrivée de l'hiver va me permettre de me replonger dans la rédaction de la "Misaine."

A ce sujet, il y a certains détails sur lesquels je voudrais revenir afin d'expliquer ce délai.

Le premier d'entre eux est la rédaction des articles. Dans le numéro 16 de la Misaine, j'ai expliqué que la revue était ouverte aux adhérents de la Misaine et que tous les articles étaient les bienvenus. Malheureusement ces derniers sont toujours le fait d'une même et seule petite poignée de rédacteurs. Pour ce qui est du numéro 18, je n'avais toujours rien reçu fin Septembre.

- Peut-être y a-t'il un désintérêt pour la revue ?

Je ne le pense pas, étant donné le nombre de fois où l'on m'a demandé quand sortirait le prochain numéro.

- Peut être s'agit-il d'un malentendu portant sur le contenu de la Misaine, et il serait intéressant de savoir ce que vous, adhérent de la Misaine désirez y voir publié.

Pour ma part la démarche est simple et se rapporte directement aux statuts de l'association. La revue doit être le journal interne de l'association et se faire l'écho des événements qui s'y passent : excursions, assemblées etc..., elle doit être aussi la revue historique et technique des misainiers, à savoir, qu'elle doit traiter de tous les sujets se rapportant à ce type de navire.

En fait, le fond de la revue est le même que celui défini par Hervé de Fréminville, la forme quant à elle a un peu évolué grâce à la mise en page sur ordinateur, la qualité des photos va elle aussi être améliorée, voir ce numéro.

A partir du numéro 18 vous trouverez dans chaque exemplaire de la Misaine un historique de bateau (envoyez moi la votre), nos bateaux n'étant pas immortels il faut qu'ils puissent revivre par l'écrit.

Les chantiers qui les ont construits ont disparu pour la plupart, les archives départementales, du musée de Concarneau et même des Affaires Maritimes peuvent m'aider à reconstituer leur passé. Ainsi si jamais vous connaissez des personnes ayant travaillé dans des chantiers faites vous reporter un instant ou indiquez moi comment les contacter. Ces historiques de chantiers deviendront je l'espère des articles dans chaque numéro de la Misaine.

Il en va de même pour les lieux et sites qui ont vu naviguer nos bateaux, retracer leur passé est également un moyen de mieux connaître ceux qui ont vécu sur les misainiers.

Ainsi, je vous demande pour pouvoir étoffer la revue d'être mes informateurs ou, même mieux les rédacteurs des articles ; comme bon vous semble.

ASSEMBLÉE ANNUELLE DU 28 OCTOBRE 1995

Etaient présents ou représentés une cinquantaine de sociétaires.

1) Rapport financier : Exercice 94/95

Charges :

Fournitures journal :	1236,40
Assurance :	3404,00
Taxes :	373,00
Achat bateau :	3000,00
Frais c'hoari :	2838,55
Divers :	2866,91

Produits :

Cotisations :	9345,00
Bois revente :	1000,00
Vente bateau :	1000,00
Vente moteur :	2500,00
Manifestation :	5000,00
Divers :	4370,00

2) Conseil d'administration :

Election du tiers sortant

Comme suite au tirage au sort effectué lors de la réunion du bureau du 21 Octobre 1995 et conformément aux statuts, ont été désignés

Sortant : - Robert Gromme

Démissionnaires :

- Marc Cotten
- Alexis le Cossec
- Olivier Féron

Se représentent :

- Marc Cotten
- Alexis le Cossec
- Olivier Féron

Candidat : - Jean-Yves Mazo

L'assemblée générale à l'unanimité, réélit les trois administrateurs sortants et désigne Jean-Yves Mazo nouvel administrateur.

Le conseil d'administration s'étant réuni à la suite de l'assemblée générale a procédé à la désignation du bureau qui se compose ainsi :

Président : Maurice Rivet
Vice président : Marie France le Berre
Trésorier : Marc Cotten
Trésorier adjoint : Gilles le Bail
Secrétaire : Pierre Drouet
Secrétaire adjoint : Alexis le Cossec
Administrateurs : Patrick Bourdon
 Olivier Féron
 Hervé de Fréminville
 Loïc Landais
 Denis le Quesne
 Jean-Yves Mazo

3) Activités - Manifestations 95 / 96

Après un rappel des principales activités 1995 :

- Merrien - Concarneau - Letty, Mer Blanche - Ile Tudy

- Lesconil - La Forêt Fouesnant, dont les excellentes ambiances sont soulignées, et la réussite notamment du rassemblement à la Forêt Fouesnant (Réunion uniquement entre misainiers en raison de l'absence de fête). Il est évoqué les grandes lignes des activités 1996 :

- Lancement de "l'ange gardien" de Daniel le Berre à Lesconil puis Merrien. Envisagé le jeudi 16 Mai puis le vendredi route vers Merrien avec les autres misainiers

Dates à confirmer

- Vieilles coques Concarneau

Date habituelle du 14 Juillet reportée en raison de Brest 96

- Brest 96 - 14 Juillet - 3 jours.

Participeront avec leurs misainiers :

René Naviner, Alexis le Cossec, Daniel le Berre.

Il est envisagé de participer avec le c'hoari, après sa révision (voir plus loin) avec un chef de bord et plusieurs équipages se relayant. A revoir en Mai pour préciser la participation.

- Ile Tudy - Lesconil - Prévu Samedi 3 Aout ?

- La Forêt : Date à préciser en fonction des marées 17/18 Aout. La fête n'est pas encore assurée mais la réunion des misainiers sera maintenue.

- Plusieurs autres rencontres lors de lancements après réfections sont également prévues.

4) C'HOARI.

Le bateau de l'association a besoin d'une sérieuse remise en état, notamment :

- En renforçant et rigidifiant le bati moteur

- Mât, tempo, plancher.....

- Voile remplacement à envisager (dernière nouvelle, réparation possible)

Notre canot a bien navigué cette saison et a fait l'objet d'un carénage d'entretien par une équipe sympathique ; nettoyage, sous marine, peinture et début de réfection du pont. Il est envisagé de mettre au sec sous hangar à la Forêt pour permettre de réaliser les travaux à entreprendre dès que possible afin de terminer sa remise en état en Avril.

5) Bateaux :

"Edouard Jérarmec" a été revendu par l'association à Paul Fulgence, remise en état en cours.

"Breiz Armor" à la vieille câle de la Forêt est en attente de propriétaire pour réfection.

LES EXCURSIONS 1995

Merrien 25 au 28 mai

Arrivée des misainiers, accueillis par nos amis de Merrien le jeudi, mouillage à couple sans problème face au port dans cette rivière si belle et de caractère.

Le temps n'a pas permis les sorties de pêche prévues, mis à part quelques courageux. Les équipages se sont alors rabattus sur la côte et écumèrent les grèves en se vengeant lâchement sur les coquillages.

Les soirées ont tenu leurs promesses " Chez Jojo " où l'improvisation des diners a été notablement améliorée par les apports appréciés de pleurotes fraîchement cueillis par François et les filets de maquereaux revenus au beurre dans la poêle de Jo.

Une annexe s'étant révélée instable dans la soirée, le spectacle du linge mis à sécher (!) en tête de mât au petit matin valait le coup d'oeil.

L'état de la mer étant assez rude, les bateaux sont restés sur place le Dimanche, surveillés de près dans la semaine par notre bon Jacquot et rapatrié le week-end suivant par un temps de demoiselle.

Concarneau 14 juillet

De nombreux misainiers ont embouqué l'entrée de Concarneau pour béquiller près de la Capitainerie. La "régate" a conduit les équipages à Beg Meil où un arrêt casse-croute a été décidé à l'unanimité à la cale, avant retour à Concarneau, et ce au mépris du règlement officiel de la course !

Les équipages et les familles se sont retrouvés dans une chaude ambiance à la SNC pour un dîner avec grillades (et boucanage des courageux volontaires préposés aux grills).

Au retour de Port la Forêt, arrêt à couple avec la Sultane, bientôt rejoints par d'autres invités à Bot Conan où en définitive 15 bateaux se sont regroupés pour déjeuner et chanter, avant de déraper et dériver ensemble sur 300 mètres avant de crocher à nouveau.

Fête du Letty 29 et 30 Juillet

Huit canots ont franchi la passe à vive allure pour venir s'échouer face au Club de Voile, dans ce magnifique site de la Mer Blanche. Le samedi soir, les orchestres et bagads ont entretenu tard dans la nuit une ambiance de fête très réussie.

Le site ayant retrouvé son calme le dimanche, le farniente a repris ses droits après un déjeuner offert par les organisateurs.

Magnifique week-end, dans un environnement paysager assez unique et une bonne humeur habituelle comme

chaque année.

Ile Tudy - Lesconil 5 et 6 août

Entrée groupée réussie à la Tourelle des Perdrix, malgré les chalutiers chargés des promenades et le canot de la SNSM, qui se faisaient un plaisir de naviguer au milieu des misainiers en montrant la puissance de leurs moteurs... et de leurs vagues d'étrave !

Après l'accostage des canots au bas de la cale et la préparation des cabanages, dîner offert par le Comité des Fêtes (repas copieux et excellent). L'escalade des misainiers pour rejoindre les bords de nuit a fait quelque bruit.

Une mention spéciale pour l'équipage du Goéland, parti de Merrien à 10 heures du matin, enfin arrivé dans la nuit à 2 heures en panne de moteur... et de vent. Que d'heures à tirer sur le bois mort !

Le dimanche, départ vers Lesconil et échouage dans le Steir, déjeuner au soleil sur la plage, puis... bottes et cirés sous un orage mémorable. Merci à Jeanine et Alexis Le Cossec d'avoir accueilli et réconforté les équipages trempés.

La Forêt Fouesnant 25 et 26 août

La fête n'était pas publique, par manque d'organisateur, mais les misainiers étaient bien présents sur la grève. Une quinzaine de canots étaient à l'échouage au vieux port, 80 convives se pressaient autour des tables dressées sur la cale. L'équipage de l'Etoile du Berry s'étant chargé de la traditionnelle soupe de poisson bien goûtée, agrémentée de calamars, une autre équipe ayant préparé moules et sardines grillées, quelques épouses ayant confectionné les gâteaux et même installé des biligs, le repas se déroula dans une belle et bonne ambiance.

Merci à tous les membres actifs pour leur participation ayant concouru à la réussite de ce rassemblement.

LE SAINT LAURENT

Pour ce numéro de la Misaine, j'ai adopté le vieux dicton " on est jamais mieux servi que par soi-même". Ainsi je vais vous raconter l'histoire de mon bateau, le Saint Laurent. Pour étoffer cette narration, je me suis servi des archives du navire qui m'ont été offertes par l'ancien propriétaire qui me l'avait symboliquement vendu. Cette donation en papier, plus, une visite aux archives du musée de la pêche de Concarneau m'ont permis de découvrir que le nom initial du bateau ne fut pas Saint Laurent mais "RAF". Ces trois lettres actuellement font penser plutôt à un nom que l'on pourrait attribuer à un chien, mais le 9 Novembre 1940 date à laquelle le bateau a été mis à l'eau elles étaient lourdes de signification. Son propriétaire Monsieur Montfort Joseph et le patron du Chantier Krebs avaient pris le risque de se faire remarquer par les autorités allemandes d'occupation. Le 8 Novembre 1940 les premiers papiers donnant le nom de RAF sont signés par le directeur du chantier Monsieur Garrec et par l'adjoint au maire de Concarneau Monsieur Lozivit. Cette allusion à peine cachée à l'armée de l'air anglaise n'a pas du plaire à certains et lors de la signature définitive de l'acte de francisation, le 23 janvier 1941 le bateau s'appellera Saint Laurent.

Il est immatriculé sous le numéro 4620 et est rattaché à Concarneau.

Les dimensions du bateau sont de 6,50 m de long et 2,34 m de large. Il jauge 2T22.

D'après Monsieur Querrien, ancien contremaître du chantier Krebs à cette époque, le Saint Laurent faisait parti d'un groupe de quatre bateaux mis en chantier en 1940 et ayant la particularité d'avoir été construits pour des "notables" de la ville. La construction très fine du bateau semble coroborer cette affirmation. En effet, les membrures ont des sections très fines 30 millimètres et les bordés d'origines que j'ai démontés, 15 millimètres d'épaisseur. La forme du bateau est elle aussi particulière étant très

allongée dans ses lignes, le bateau à un style plaisance.

Le deuxième propriétaire Mr Tréguier René va vite le mettre sur la scène de la pêche et ce, dès le 1er Décembre 1941 soit moins d'un an après sa mise à flot. (Le bateau reste toujours à Concarneau).

Le troisième propriétaire Mr René Guillou va l'acquérir le 28 avril 1951 et le vendra en 1955 cinquante milles francs de l'époque à Mr Le Tollec Benjamin, lui aussi marin pêcheur. Ce dernier est certainement le motoriste du bateau et va l'équiper d'un moteur fixe essence Penta de 10 ch. Apparemment, le bateau sera basé à Merrien.

Le cinquième propriétaire Ollivier André va l'acheter le 15 Octobre 1974 pour 1250 fr. Il le revendra à Mr l'Helgouach à la fin des années 70. En 1986 une retape partielle du bateau sera effectuée puis petit à petit le bateau va être abandonné à Loctudy où il sera repéré par l'association. L'état du bateau est tel, que le propriétaire va le déclarer détruit aux Affaires Maritimes. Je vais l'acquérir en Octobre 1992. Je le sortirai de l'eau pour son "grand carénage" le 9 novembre 1992 soit exactement 52 ans après sa première mise à flot. Est ce bien le hasard ?

L'état du bateau était guère engageant, il ne flottait plus le pont était défoncé, les bordés percés à coups de pioche ; les morceaux de bois changés ont été nombreux. La sortie de la souille où il était englué a été très pénible, et a été effectuée un jour de tempête, et le grutier voyant l'état du bateau, a hésité à le sortir de l'eau. Une fois au sec, le travail de retape a commencé. Après un décapage complet, j'ai changé ou doublé toutes les membrures. L'étrave elle aussi a été changée et mon pauvre Saint Laurent s'est retrouvé tel un ferry, ouvert lors du déchargement des voitures. Le tableau arrière ainsi que les estains m'ont causé du souci, mais après une bonne bagarre, je les ai changés. Les bordés aussi ont été au 9/10 remplacés. La plupart l'ont été par le chantier Hénaff du Guilvinec. Le bateau a été remis à l'eau en juillet 95. Il reste encore du travail à effectuer, mais je pense terminer pour la saison prochaine.

UN CHANTIER CONCARNOIS DISPARU :

K R E B S

Faire l'étude d'un chantier naval "bois" disparu n'est pas chose forcément aisée. En effet, se pose le problème des archives. Beaucoup de document relatif à la vie du chantier partent avec les dirigeants quand ils s'en vont. Le chantier Louis KREBS a été repris au début des années soixantes par la SCEN (Société Concarnoise d'Entretien Naval). Ainsi la disparition ancienne du chantier est assez pénalisante pour ce qui est des archives écrites. J'ai tout de même pu trouver quelques documents aux archives du musée de la pêche ; la plupart étaient des formulaires administratifs concernant la période de la seconde guerre mondiale. Mais quelques bons de commandes clients ou fournisseurs m'ont beaucoup appris. Un témoin de choix m'a également beaucoup aidé.

Voici donc l'historique succinct du chantier tel que j'ai pu le retracer.

Situé à Concarneau, au passage de Lanriec (à proximité de l'actuel chantier Querrien) le chantier KREBS a vu le jour vraisemblablement en 1932, un courrier du 23/03/1932 semble le confirmer, en fait de création, il s'agit plutôt du rachat du chantier FAERMAN (dont le siège social était à Nantes). Ce dernier était composé de deux succursales : chantier Guignardeau aux Sables d'Olonnes et l'ancien chantier A. LEROY et Cie de Concarneau.

A partir de 1932 Mr Krebs devient le patron mais il a gardé comme directeur l'ancien gérant du chantier FARMAN, Mr Garrec Jean qui sera le "technicien" du chantier.

Très vite le chantier fera parler de lui, voici pourquoi :

En effet en fouillant dans le carton d'archives du chantier krebs, j'ai trouvé des bons de commandes concernant des plaques de liège. A quoi pouvaient-elles bien servir. Pas à l'isolation phoniques à cette époque les bateaux de pêche motorisés étaient rares. L'explication m'a été donnée par la suite, il s'agissait d'isolation thermique. C'est ainsi que j'ai appris que le chantier Krebs avait été le premier à installer des caissons réfrigérés sur les thoniers. Le premier, d'après Mr Querrien (contremaitre du chantier) aurait été équipé en 1936 (la date n'est pas certaine) le bateau s'appelait LA PASSAGERE. Cette trouvaille des caisses réfrigérées, allaient créer une véritable révolution qui ne fit pas que des heureux. Les "senteuses" en furent les premières victimes. Cette corporation de femmes était chargée de déterminer la qualité du poisson à son arrivée pour les conserveries et autres grossistes, elles en fixaient le prix par la même occasion. Il faut noter qu'à l'époque où les thoniers étaient à voile le manque de vent pouvait parfois être nuisible à la qualité du poisson quand il n'était pas salé. Le poisson frais devait donc être contrôlé. L'arrivée de la glace à bord des bateaux allait mettre un terme à l'activité des senteuses qui virent d'un très mauvais oeil

l'innovation du chantier Krebs. La nouveauté fit rapidement des "vagues" jusqu'à l'île d'Yeu où Mr Querrien se souvient, avant guerre, d'être parti équiper 6 bateaux puis très vite une dizaine.

Le chantier Krebs allait connaître un grand succès. La seconde guerre mondiale lui sera beaucoup moins favorable comme on va le voir. Les chantiers du fait des restrictions vont en général connaître des difficultés. L'approvisionnement en bois est très mauvais, en fait toutes les matières premières font l'objet d'un contrôle continu. (La masse des documents administratifs de cette époque trouvés dans les archives est énorme). De plus, du fait de la guerre la construction navale était elle aussi ralentie, néanmoins le chantier a pu construire ou réparer des bateaux de pêche dont certains ont été équipés de caches pour la résistance, ce qui a valu au chantier, très vite soupçonné par les autorités d'occupation, d'être étroitement surveillé. La mort de Mr KREBS le 24 aout 1944 survient le jour même du départ des allemands ; alors qu'il regarde leur retraite à la jumelle Mr Krebs sera exécuté par un tireur isolé. Le chantier ne disparaît pas car sa veuve va prendre la succession. Il faudra beaucoup de courage à cette personne car les chantiers navals dirigés par une femme à cette époque ne sont pas légion. Néanmoins, le chantier tient la barre et construira des bateaux jusqu'à sa reprise au début des années soixantes.

Voici pour les grandes lignes historiques du chantier. La production a été assez prolifique, et a été essentiellement constituée de gros bateaux de pêche (thoniers). Les misainiers, n'ont été que peu nombreux et je n'ai pas de chiffre les concernant. Outre la série de quatre canots dont j'ai parlé dans l'article précédent, seuls quelques misainiers ont été construits pour des pêcheurs de Trévignon avant guerre.

La taille du chantier a été assez fluctuante, en 1943 l'énumération faite par Mr Querrien fait mention de 88 personnes dont voici le détail :

55 charpentiers menuisiers, 30 forgerons qualifiés et manoeuvres, 1 directeur, 2 secrétaires. Il s'agit d'un chantier important.

L'organigramme était assez simple. Au sommet Mr Krebs, ensuite le directeur Mr Garrec responsable technique, puis un contremaitre Mr Querrien qui comme on le voit en 1943 devait diriger environ 80 ouvriers.

DANS LE PROCHAIN NUMERO, JE FERAI UN COMPLÉMENT SUR CET ARTICLE, AVEC DES PHOTOS (JE L'ESPÈRE) ET SURTOUT LA LISTE DES BATEAUX CONSTRUITS PAR LE CHANTIER.



La démarche qui consiste à étudier un type de bateau particulier, ne doit pas s'arrêter uniquement, dans notre cas, à s'intéresser seulement aux misainiers. Inmanquablement, on est amené à se pencher sur l'histoire des chantiers qui les ont construits (voir article précédent) mais aussi sur le cadre géographique dans lequel ils ont été utilisés. La Forêt Fouesnant sera donc le premier portrait de port que je vais essayer de vous décrire dans la revue la "MISAINÉ". Pour cette "première", j'ai eu de la chance, en effet, les documents abondent. La synthèse de toutes ces informations permet de détacher 3 grandes parties.

- 1) La géographie et l'évolution de la morphologie du site.
- 2) l'histoire.
- 3) Les activités du port.

1) Lorsque l'on évoque le port de la Forêt et ses activités, il ne faut pas s'arrêter au bourg lui même, mais imaginer plutôt l'ensemble que forment l'anse du bourg, l'anse du Gouerou, l'anse de Penfoulic et son prolongement le ruisseau de pen al lenn ainsi que plus à l'est, l'anse Saint Laurent et Saint Jean. Ces anses sont en fait l'embouchure de ruisseaux sur la baie de la Forêt. De tous temps, elles ont été des abris fantastiques pour les bateaux (anse du bourg, Gouerou et penfoulic notamment).

Protégées des vents dominants et remontant suffisamment à l'intérieur des terres, les anses de la Forêt ont été des lieux privilégiés pour permettre la rencontre des hommes de la campagne avec le monde de la mer.

Lieux de rencontres, elles le sont aussi pour les eaux. En effet, ces anses voient converger l'eau douce des ruisseaux chargés de sels minéraux, azote, matières organiques et l'eau de mer apportant le potassium et calcium si importants pour nos terres acides. Ces riches eaux mêlées seront par leur douceur le réceptacle privilégié du plancton qui nourrira les jeunes poissons ainsi que les huîtres.

Pour ce qui est du descriptif géographique Monsieur De Missiac ingénieur des Ponts et Chaussées l'a très bien fait dans des notes envoyées pour réaliser l'Atlas des Ports de France (ports maritimes de commerce). Voici ce qu'il écrivait en 1877 :

Sur la côte nord de la baie de la Forêt, ouverte au sud et d'une largeur de 4 kilomètres environ en tous sens, sont deux anses voisines au fond desquelles aboutissent des cours d'eau sans importance : ce sont les anses de Penfoulic et de la Forêt. Toutes deux sont abritées contre les vents du large par une dune de sable de 500 mètres de longueur, terminée par un rocher que l'on désigne sous le nom de Cap-Coz.

Le mouillage de la Forêt, situé au sud du Cap-Coz et à un mille de distance moyenne de ce point, a longtemps servi d'abri aux navires surpris par les coups de vent dans les parages de Glénan ; la tenue y est excellente et les fonds de 10 à 11 mètres mais par les vents du Sud à Sud Est la mer y est houleuse. Dans ce cas, les navires peuvent s'abriter derrière le Cap-Coz, où l'échouage n'offre aucun danger; les seuls écueils à éviter sont la basse rouge et le Scoré, roches qui ne découvre pas et entre lesquelles la passe a un demi mille de largeur.

Après avoir doublé le Cap-Coz, les navires qui se rendent à la Forêt suivent le chenal de l'anse, guidés par cinq balises noires qu'ils doivent ranger à bâbord. L'échouage est bon partout et aucun vent n'y donne assez de houle pour gêner les navires. Le régime des vents et des marées est le même qu'à Concarneau."

Dans ses renseignements hydrographiques et géographiques, Monsieur De Missiac décrit Cap Coz comme une dune de sable continue terminée par un rocher. En fait, des cartes et Atlas géographiques montrent que de 1850 à 1880 cette dune s'est rompue plusieurs fois. Auparavant, l'anse de Penfoulic se déversait à l'ouest du banc de sable de Cap Coz. Mais à la fin du XIX^{ème} siècle, la construction d'une digue au fond de l'anse va favoriser l'ensablement et l'émergence "définitif" du Cap Coz l'effet de chasse étant atténué.

La physiologie actuelle du vieux port se fera en 1970 par la réalisation du port de plaisance qui a vu le dragage de l'anse du gouerou, et l'édification de digues et jetées dans le chenal ainsi qu'à Kerleven et Cap-Coz ; enfin l'anse du Mesmeur sera séparée de l'accès direct à la mer par une jetée percée d'une "écluse amovible".

2) Le port de la Forêt Fouesnant en "dur" avec ses câles date du XIX^{ème} siècle mais, j'y reviendrai. Un des points marquant de ce site est qu'il a toujours connu une activité maritime et qui a été longtemps supérieure à celle de Concarneau. (Sur les cartes du XVIII^{ème} siècle et même avant , la baie était notée baie de la Forêt et non baie de Concarneau). Dès l'âge de la hache polie, il semble qu'il y ait eu des mouvements nautiques à la Forêt ; en effet des pierres de Pleuven taillées ont été trouvées en amont de la Loire et la Garonne. Plus tard au V^{ème} siècle avant JC, l'activité semble s'être accrue et de nombreux dépôts de pierres servant de lest pour les navires ont été découverts dans les anses de la Forêt et plus particulièrement au niveau de l'actuel hameau de la haie. Cette activité n'a pas fait défaut au Moyen Age, ainsi la Forêt faisait parti des ports commerçant avec l'Angleterre du XIV^{ème} siècle, et notamment la Cornouaille anglaise.

Jusqu'au XIX^{ème} siècle, la Forêt Fouesnant fut un port actif sans véritable infrastructure. la première câle fut construite en 1844 et coûta 19269 fr de l'époque (c'est la câle où nous faisons la fête), mais, étant un peu haute à marée basse pour débarquer les chargements de grosil ou de bois, une autre câle fut construite

dans l'anse du Mesmeur, mais ne pouvant être souvent accessible pour cause de manque d'eau elle fut rallongée jusqu'à atteindre 175 m à la fin des années 1870 pouvant être utilisée ainsi même par mortes eaux. Ces câles ont servi et servent encore, à part la câle neuve du Mesmeur, étant donné sa situation coupée de la mer ; actuellement elle est quasiment invisible et tombe en ruine.

2) Les activités du port

L'activité principale, a été de tous temps la pêche, et nos misainiers ont fait parti de ces bateaux qui ont longtemps relâchés à la vieille câle.

Outre la pêche sur de petites embarcations le port de la Forêt Fouesnant avait une tradition au commerce. La principale matière première commercée était le bois, de chauffe principalement qui était fort prisé des iliens de Groix, Belle-Ile, Yeu etc.. pendant très longtemps, le bois fera la "richesse" commerciale de la Forêt. Les céréales, le saindoux et le lard feront parti également de ces produits exportés. Le XIXème siècle verra s'intensifier le commerce et le ramassage d'un produit encore mineur dans les échanges, le grosil ou maerl. En effet, vers 1837 cette pêche des coraux et sables calcaires va être favorisée par la révolution agricole. Le calcaire du maerl va enrichir en calcium les terres acides bretonnes et autres.

Cette pêche s'effectuait d'Octobre à Avril et certains agriculteurs ont senti qu'il y avait là, possibilité de diversifier leur activité

Des chaloupes sardinières aménagées ont été utilisées pour la récolte de ce sable. Une réglementation imposait la récolte par un coefficient de marée de 64 minimum afin de ne pas pénaliser les bateaux à tirant d'eau plus important. Il semble que cette règle ait été respectée de tous.

Au début, le dragage du maerl se faisait à la voile. Ayant pris un maximum de vitesse au portant, l'équipage une fois sur le banc de sable jetait une drague qui avec l'inertie du bateau, se remplissait.

Pour obtenir 10 à 11 m³, il fallait répéter 90 fois l'opération, et ce à la force des bras car les aides mécaniques au relevage sont arrivées bien plus tard. L'équipage d'un grosilliers se composait de 3 à 4 hommes. Les hommes de la Forêt seront les pionniers de cette spécialité, elle vit son apogée après la première guerre mondiale ; en 1920 il y avait une dizaine de grosilliers à la vieille câle (Concarneau à la même époque 2). Si les bateaux ont un peu évolué la plupart sont des chaloupes reconverties. Deux bateaux plus spécifiques, à fond plat seront construits dans les années 20, l'Anatole France et le Yvette Albert (1929), ils resteront tout de même polyvalents et pouvaient aussi bien pêcher la sardine ou draguer le maerl, le sable et gravier utiles pour les débuts du goudronnage des routes.

Cette activité a pris fin à la Forêt en 1937. Des tas de maerl sont encore visibles à la Forêt vers la câle du vieux port.

Une autre activité maritime est apparue à partir de 1860 qui fut rapidement lucrative : l'ostréiculture.

En effet la Forêt Fouesnant peut s'ennorgueillir comme Arcachon d'avoir été un des sites expérimentaux pour la culture des huîtres. Celles-ci furent longtemps ramassées au gré des bancs sauvages qui croissaient dans les eaux riches en plancton des rias de la Forêt Fouesnant et d'ailleurs. Les huîtres sont ramassées et appréciées depuis longtemps, elle font déjà l'objet d'un commerce intéressant avec l'intérieur des terres mais sauvagement exploités commencent à disparaître dangereusement.

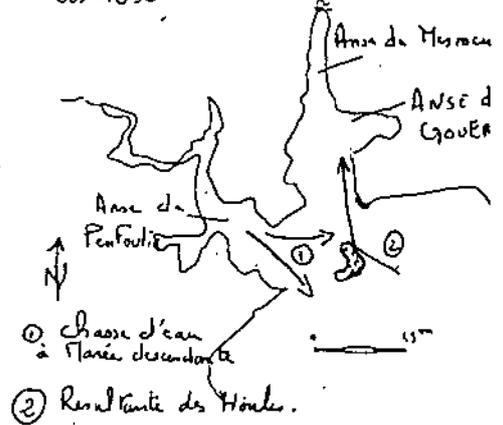
Les papilles gustatives des "grands hommes" qui apprécient ce mollusque s'inquiètent et très rapidement le préfet maritime fait part du problème à son ministre.

La réponse ne se fait pas attendre et un certain Mr Coste conseillé par un savant, Mr De Quatrefage va utiliser un système connu déjà dans l'antiquité ; à savoir recueillir des huîtres naissantes et les élever sur des supports artificiels. Dès 1858 plusieurs sites sont sélectionnés dont la baie de la Forêt et l'anse de Penfoulc. Quelques mois plus tard, le succès est total, les supports sont couverts d'huîtres. L'ostréiculture moderne est née.

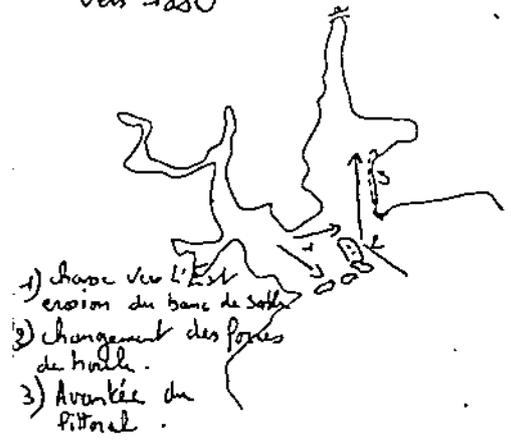
L'eau saumâtre des rias de la baie a été un élément déterminant dans la réussite. Dès la première année des concessions sont organisées, l'huîtrière impériale est créée, l'exploitation peut commencer. En 1861 des bateaux anglais venus chercher des homards dans les viviers de Concarneau vont également charger une quantité importante de sacs d'huîtres.

**CAP-COZ
DE 1840 À 1970
(D'APRES D. FOUCHER)**

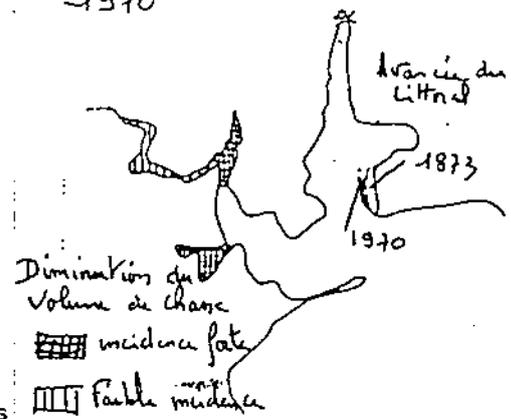
Vers 1850



Vers 1880



1970



Très rapidement l'huitrière impériale de Penfoullic devient célèbre non seulement au plan local mais également à Paris et à l'étranger, puisque des savants d'Angleterre, Autriche et même Etats-Unis viendront la visiter et en 1867, honneur suprême des huîtres de la réserve seront envoyées à l'exposition universelle.

Commerce du bois, de grosil, ostréiculture, et même pisciculture ont été des activités réelles qui n'ont, semble t'il pas été que des "industries" passagères ; même si , la principale activité maritime de la Forêt a bien entendu été la pêche. En 1920 plus d'une soixantaine d'hommes de la Forêt sont inscrits maritime à Concarneau, ce qui compte tenu de la population forestoise est important. Toujours en 1920, sur les 18 bateaux répertoriés par Mr Rannou, la plupart ont été construits à Concarneau. Voici les noms de ces bateaux :

Vierge Marie : 10168,	construit en 1907 à Concarneau	CC 959	Chaloupe non pontée
Prétorius : 8t67,	construit en 1902 à Concarneau	CC 274	Chaloupe non pontée
Ancre Immaculée : 9t35	construit en 1902 à Concarneau	CC 1104	Chaloupe non pontée
Charlemagne : 4t14	construit en 1903 à Concarneau	CC 347	cotre
Stella Matutina : 7t28	construit en 1906 à l'île Tudy	CC 1257	Chaloupe
Jean Bart : 4t59	construit en 1906 à l'île Tudy	CC 1111	Canot non ponté
Marie Jeanne :6T96	construit en 1900 à Concarneau	CC 124	Canot non ponté
Notre Dame de Pennety : 6t62	construit en 1904 à Concarneau	CC428	Chaloupe non pontée
René : 6t06	construit à Concarneau en 1907	CC739	Canot non ponté
Louise : 6t6	construit à Concarneau en 1906	CC 651	Canot non ponté
Sainte Aurélie : 7t99	construit à Concarneau en 1907	CC733	Chaloupe non pontée
Sainte Ambroisine : 7t86	construit à Concarneau en 1907	CC 747	Canot non ponté
Notre Dame de la Mer,			
Priez pour nous : 9t82	construit à Concarneau en 1903	CC 1139	Chaloupe non pontée
Héros des rapides : 7t23	construit à Concarneau en 1902	CC 262	Chaloupe non pontée
Conquérant de la Liberté : 7t90	construit à Concarneau en 1902	CC260	Chaloupe non pontée
Pasteur : 8t88	construit à Concarneau en 1905	CC 998	Chaloupe non pontée
Marie Jeanne : 6t96	construit à Concarneau en 1900	CC124	Canot
Couronne de Sainte Anne : 7t67	construit à Concarneau en 1905	CC555	Chaloupe non pontée

Je n'ai aucun chiffre sur les quantités de poissons pêchés, mais à l'époque, et pour ce type de bateaux de pêche les notions de gestion moderne et de statistiques étaient bien éloignées, l'essentiel était de pouvoir vendre sa pêche en partant souvent à pied à travers la campagne avec son panier de poisson sous le bras ou sur la tête comme cela était souvent le cas à la Forêt Fouesnant.

Légende



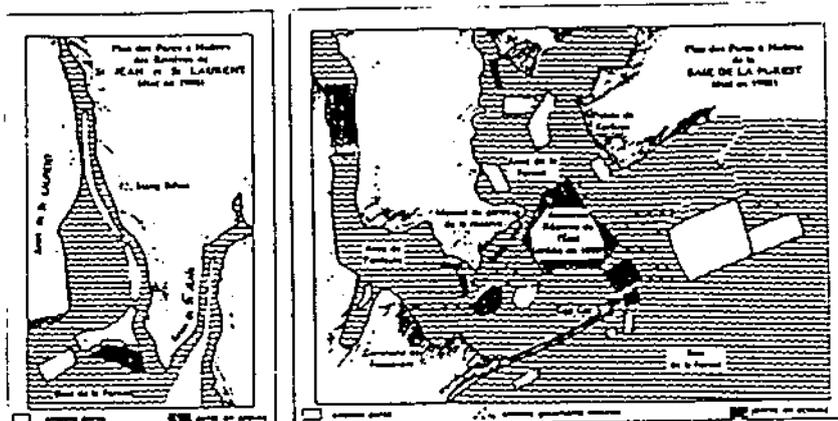
anciens parcs



parcs en activité

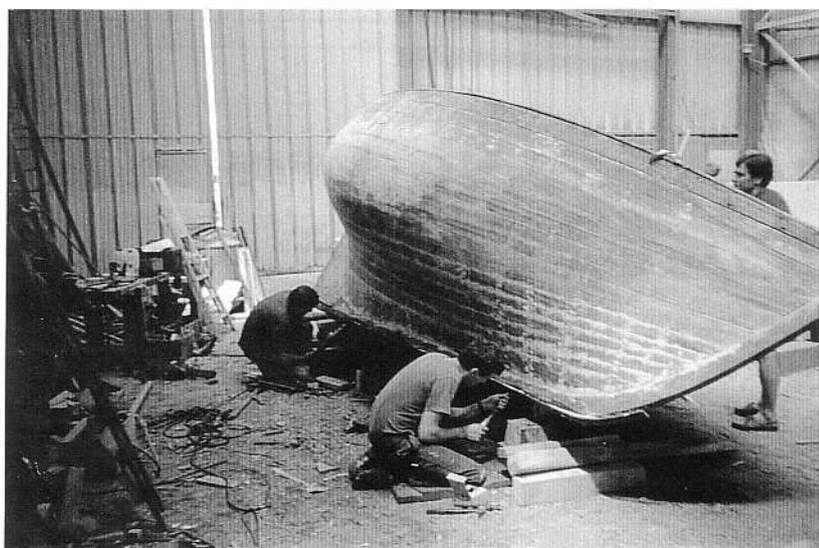


anciens gisements naturels



plans des huîtres des rias de la Forêt Fouesnant et des anses Saint Jean et Saint Laurent en 1908

LE SAINT LAURENT EN COURS DE RÉFECTION

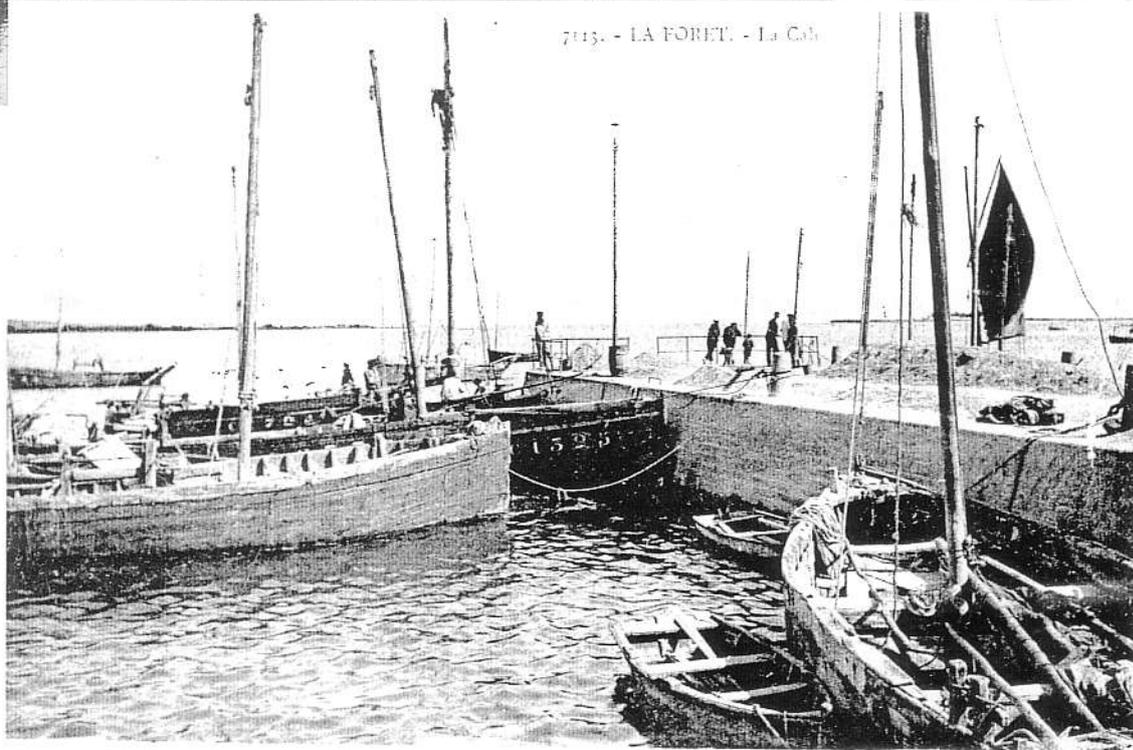
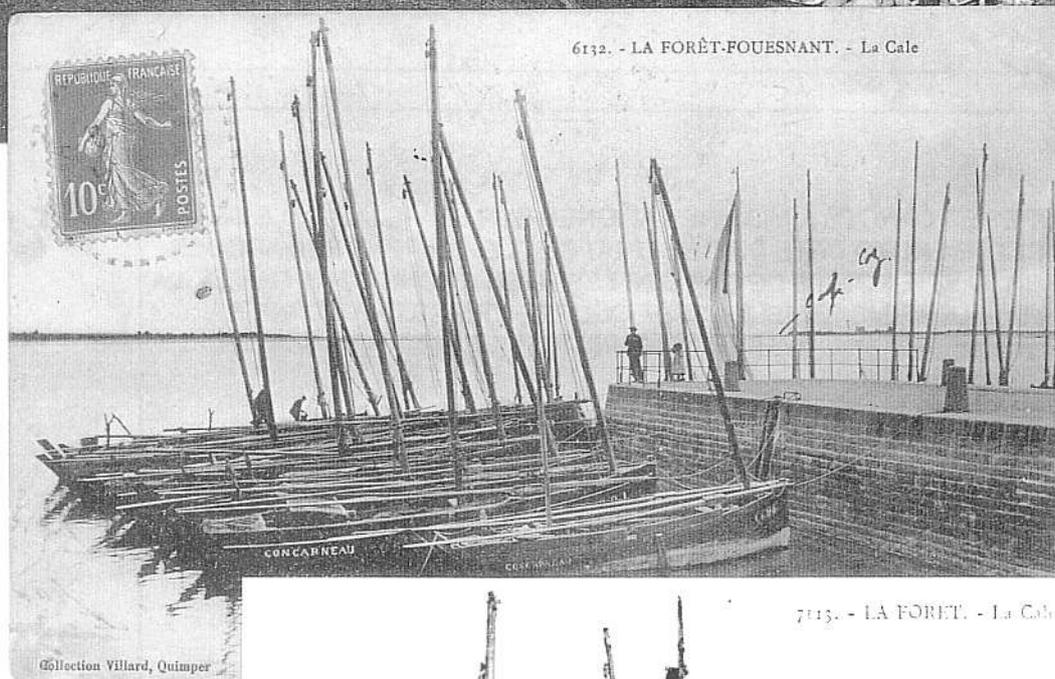
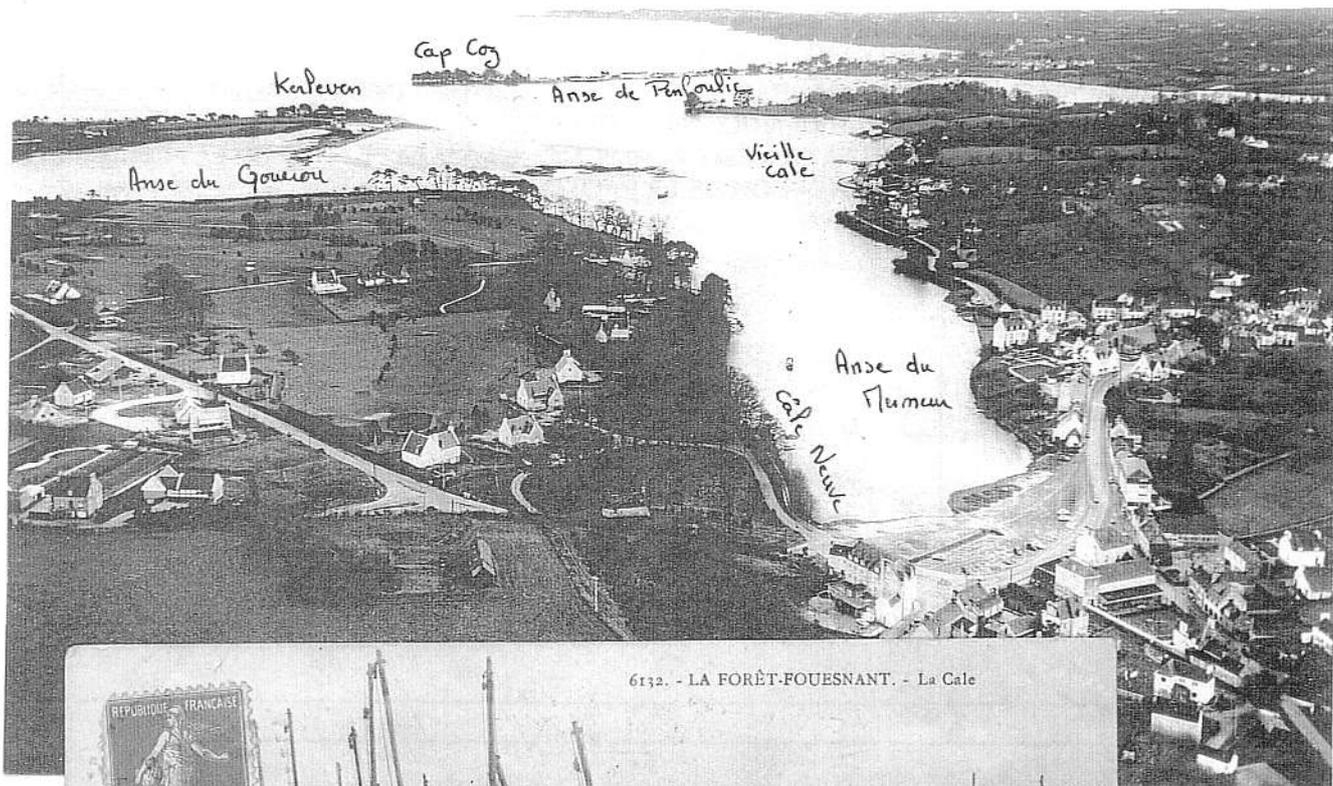


LE SAINT LAURENT DANS SA VASIÈRE À LOCTUDY. A CHAQUE MARÉE HAUTE, IL PRENAIT L'EAU. LE PONT AVAIT ÉTÉ PLASTIFIÉ ET AVAIT POURRI. UN FOIS ENLEVÉE LA PEINTURE J'AI RÉELLEMENT PU CONSTATER LES DÉGATS, QUASIMENT TOUT A ÉTÉ CHANGÉ.

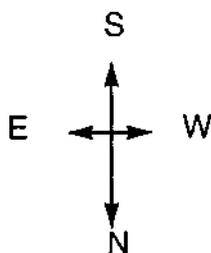
LE CHANGEMENT DE L'ÉTRAVE À ÉTÉ UN MOMENT INTENSE. JE N'ÉTAIS PAS TRÈS FIER QUAND J'AI VU LE BATEAU DANS CET ÉTAT. AIDÉ DANS CETTE OPÉRATION PAR DES EXPERTS TOUT S'EST TRÈS BIEN PASSÉ. UNE FOIS LES BORDÉS DESSOLIDARISÉS DE L'ÉTRAVE, LES TIGES MÉTALLIQUES DU BRION ENLEVÉES, UN SIMPLE TENON MAINTENAIT L'ÉTRAVE SUR LA QUILLE.

A CE STADE DE LA RÉNOVATION, LE MORAL EST REMONTÉ. LE CHANTIER HÉNAFF DU GUILVINEC A CHANGÉ UNE BONNE PARTIE DES BORDÉS ET CALFATÉ LE TOUT. LA POSE DE LA BANDE MOLLE A CLOTURÉ LE TRAVAIL DU CHANTIER.

PORTRAIT D'UN SITE : "LA FORÊT FOUESNANT"



VUE AÉRIENNE DES RIAS DE LA FORÊT FOUESNANT PEU AVANT 1970 ET LA CONSTRUCTION DU PORT DE PLAISANCE, SITUÉ DANS L'ANSE DU GOUEROU
(L'EAU ARRIVAIT JUSQU'AUX BARRAQUEMENTS DU CHANTIER DES JOYEUX.)
CÔTÉ ANSE DE PENFOULIC, JE N'AI PAS MENTIONNÉ LA CÂLE DE CAP COZ (CÂLE DE PENN H'AB)
QUI FUT CONSTRUITE CERTAINEMENT À LA MÊME PÉRIODE QUE LA VIEILLE CÂLE DE LA FORÊT.
ORIENTATION DE LA PHOTO :



CHALoupES ET CANOTS À MISAINES ALIGNÉS SUR LA VIEILLE CÂLE DE LA FORÊT. CETTE PHOTO DATE DU DÉBUT DU SIÈCLE. ON PEUT REMARQUER QUE SUR LA PARTIE POINTE DE CAP COZ LES HABITATIONS SONT RARES. LA POINTE ELLE MÊME SEMBLE ASSEZ COURTE ET N'EST PAS DANS SA "VERSION DÉFINITIVE".

LA VIEILLE CÂLE DE LA FORÊT AVEC DES CHALoupES TRANSFORMÉES POUR LA PÊCHE AU GROSIL. ON PEUT NOTER SUR L'ARRIÈRE D'UNE DES CHALoupES UN TREUIL SERVANT À REMONTER LA DRAGUE. SUR LA CÂLE DES TAS DE GROSIL ATTENDENT.

LE BUREAU DE LA MISAINÉ ÉDITION 1996

Charles MARZIN	Président d'honneur fondateur	
Maurice RIVET	Président	98/94/46/20
Marie France LE BERRE	Vice présidente	98/87/87/72
Marc COTTEN	Trésorier	98/50/81/34
Gilles LE BAIL	Trésorier adjoint	98/55/84/94
Pierre DROUET	Secrétaire	98/56/19/47
Alexis LE COSSEC	Secrétaire adjoint	98/87/83/33

APPEL A COTISATION

Comme chaque année la revue la MISAINÉ se fait l'écho de notre gentil comptable. Alors, si ce n'est déjà fait : envoyez rapidement votre chèque de 200,00 frs à :

MARC COTTEN :
FERME DE KERAMBER
29140 MELGVEN

A VENDRE

**DIXIT, LE MISAINIER DE HERVE DE FREMINVILLE EST À VENDRE
IL MESURE 6 M, EST ÉQUIPÉ D'UN MOTEUR NANI DIESEL DE 12
CHEVAUX. IL POSSÈDE 2 MISAINES, IL EST EN TRÈS BON ÉTAT.
(PRIX : 45000,00)**



LA MISAINE : L'ACTIVITE DES BATEAUX SUR NOS CÔTES

ABEILLE
 ADMETE
 ALBATROS
 ALDEBARAN
 AMIRAL II
 AN DORCHEN
 AN DRASK
 ANGE GARDIEN
 AR PLIJADUR
 AR VOCH'ANIG
 AR WOALADEN
 BLEI GWEN
 BIDORIC
 BOUT AU VENT
 C'HOARI WA'N DOUR
 CHANCH VAD
 COQUE DE NOIX
 DEOMP
 DIXI
 DOUCIK BIHAN
 EDOUARD GERARMEC
 ERIC RENE
 FEND LA BRISE
 FILET BLEU
 FRERE DE MISERE
 GALEANE
 GAST MECHAR
 GOELAND
 GOELAND
 GRIBOUILLE
 GUELER
 GWALARN
 HARDI
 KAN AR MOR
 KEROGAN
 KERZ ATAO
 LAON EGENN HIR
 LES FLOTS BLEUS
 PANDORA
 MELLENIC
 MON COPAIN
 MOUEZ AR MOR
 OISEAU BLEU
 OISEAU BLEU
 PECHEUR DE LUNE
 PELLOC'H ATAO
 PETITE ANNICKA
 POURQUOI PAS
 RENE BIHAN
 SAINT LAURENT
 SAINT MAUDET
 SAN BUDOG
 SAUVEUR DES PETITS
 SPERA
 STEREN II
 St ETIENNE
 TINTIN
 TRELAZEC

Gilles LE BAIL
 Marie France et Daniel LE BERRE
 René NAVINER
 Henri CREDOU
 Louis LE COEUR
 Jacques YVENOU
 Maurice RIVET
 Marie France et Daniel LE BERRE
 Jean Claude PERRON
 André BOUGET
 Charles MARZIN
 Arnaud PENNARUN
 Alain PERON
 Loïc LANDAIS
 LA MISAINE
 André ROZEN
 Jean Jacques VENET
 Dominique LE BELLEC
 Hervé de FREMINVILLE
 Philippe ROUFFIAT
 José MADEC
 René LE NOC
 Alain L'HELLEGOUALCH
 Yves LE FOLL
 ASS CHARIVARI
 Stéphane LE DAUPHIN
 Patrick GOURLET
 Ass TRI MARTELOT
 Alexis GARO
 Marc COTTEN
 Jean Yves MAZO
 Joseph LANDREIN
 André LE COSSEC
 Jean Marie BARBIER
 Erwann GOUZIEN
 Robert GROMME
 Jean-Claude BOURDON
 Michel LE NOC
 Louis RIGAILL
 Vincent SCUILLER
 Philippe PESTRE
 Nicolas BAUDU
 Dominique LE GRAND
 Jacques CHANDON
 Didier SANCEAU
 Claude ROUSSELOT
 Olivier FERON
 Alexis LE COSSEC
 Hervé QUEMERE
 Pierre DROUET
 François, Denis, Christian, et Olivier
 Paul CANTAIS
 ASS BAG LESCON
 Jean François MAHE
 Philippe BEAUCHENES
 Naji ZEGHOUDI
 Bertrand GLEONEC
 Jacques CHARLES

POULDOHAN
 LESCONIL
 LA FORET FOUESNANT
 LA FORET FOUESNANT
 LA FORET-FOUESNANT
 DOUARNENEZ
 LA FORET FOUESNANT
 LESCONIL
 LECHIAGAT
 GOUESNAC'H
 LA FORET FOUESNANT
 ST GUENOLE
 LA FORET FOUESNANT
 LESCONIL
 LA FORET FOUESNANT
 LESCONIL
 LA FORET FOUESNANT
 SAINTE MARINE
 MERRIEN
 CAP COZ
 LA FORET FOUESNANT
 PONT AVEN
 ABER ILDUT
 LA FORET FOUESNANT
 LESCONIL
 LE CONQUET
 BELON
 BREST
 CONCARNEAU
 LA FORET FOUESNANT
 LA FORET FOUESNANT
 POULDOHAN
 LESCONIL
 LA GRAVETTE
 LESCONIL
 LA FORET FOUESNANT
 LA FORET FOUESNANT
 PONT AVEN
 SAINTE MARINE
 LESCONIL
 BENODET
 LE POULIGUEN
 PONT DE BUIS
 MERRIEN
 LA FORET FOUESNANT
 CONCARNEAU
 MERRIEN
 LESCONIL
 LA FORET FOUESNANT
 LA FORET FOUESNANT
 MERRIEN
 DOUARNENEZ
 LESCONIL
 LESCONIL
 SAINTE MARINE
 LA FORET FOUESNANT
 LA FORET FOUESNANT
 DOELAN



QUELQUES BATEAUX AMIS :

PIERRICK
 YANN YOUEN
 SAINTE MARINE
 PETITE ARMELLE
 LA MAUVE

SAINTE MARINE
 CONCARNEAU
 LANESTER
 LA FORET FOUESNANT
 AUDIERNE

DEUZ AN DRO
 BIJOU BIHAN
 PETIT XAVIER
 MIRIDA
 PASCAL

LESCONIL
 AUDIERNE
 BENODET
 CONCARNEAU
 LECHIAGAT

