

La misaine

pourrier à adresser au secrétaire
de l'association "LA MISAINÉ" :
Pierre Drouet
10, rue de l'Odéon
29170 Fouesnant

n° 19
JUIN 1996



M i s e à l ' e a u d e l ' A N G E G A R D I E N

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

REMERCIEMENTS ET REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Dans ce numéro, je tiens à remercier Mme Le Coeur qui avec une très grande gentillesse m'a raconté chez elle l'histoire du chantier de son mari.

Le témoignage oral est une source formidable de renseignements pour la rédaction de la revue, et c'est autrement plus agréable de pouvoir discuter avec une personne enthousiaste et passionnée comme Mme Le Coeur que d'aller consulter des archives où les petites anecdotes sont très rarement mentionnées.

Ainsi si vous aussi, vous connaissez une personne dont le témoignage peut être intéressant pour la revue, n'hésitez pas, devenez reporter un moment et envoyez moi l'article. Si vous ne vous sentez pas l'âme de journaliste, mettez moi en relation avec la personne.

Je veux également remercier Alexis le Cossec et sa femme qui m'ont gentiment prêté les livres sur Lesconil qui m'ont été précieux pour la rédaction de l'article sur ce port. C'est également grâce à eux que j'ai pu rencontrer Mme Le Coeur.

Un grand merci pour tous ceux qui ont écrit un article.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- 1) GV histoire d'un quartier maritime (Roland Chatain / Association Mouezh Ar Vro 1984)
- 2) Lesconil (Association Mouezh Ar Vro, 1983)
- 3) Hier Plobannalec Lesconil (Roland Chatain, Raymond Cariou, Collection MEMOIRE 1994)

SOMMAIRE

| | |
|---|--|
| PAGE 3 : EDITO | PAGE 10 : PORTRAIT D'UN SITE (PHOTOS) |
| PAGE 4 : GRANDS CARÉNAGES | PAGE 11 : PORTRAIT D'UN CHANTIER (PHOTOS) |
| PAGE 5 : PORTRAIT D'UN MISAINIER | PAGE 12 : PORTRAIT D'UN BATEAU (PHOTOS) |
| PAGE 6 : PORTRAIT D'UN CHANTIER | PAGE 13 : COMMENTAIRES PHOTOS |
| PAGE 7 : PORTRAIT D'UN SITE (LESCONIL) | PAGE 14 : SUITE PAGE 4 |
| PAGE 8 : PORTRAIT D'UN SITE (SUITE) | PAGE 15 : BATEAUX À VENDRE |
| PAGE 9 : PORTRAIT D'UN SITE (CARTE) | PAGE 16 : LISTE DES BATEAUX |

UNE ANNÉE PROMETTEUSE

EDITO

Amis misainistes, après la saison hivernale toujours trop longue, le numéro 19 de la revue vous permettra, je l'espère de vous remettre dans l'ambiance de votre bateau préféré. Il se peut que pour beaucoup d'entre vous cette "remise dans le bain" se soit déjà effectuée car durant la morte saison, dans beaucoup d'ateliers l'effervescence a été grande et je peux déjà écrire que ce premier semestre a amorcé une année 1996 faste et prometteuse et ce à divers titres.

. Elle a tout d'abord commencée par une remise en beauté du Roari qui a subi quelques "lifting" : son étambrai a été remplacé ainsi que la chambre qui montrait des signes de faiblesses de même que le capot moteur ; de nombreux coups de pinceaux ont été donnés et les fonds du bateau se sont vus octroyer une bonne couche de leur crème à bronzer préférée à savoir du BLACK. Si, sur le Roari le travail allait bon train, d'autres bateaux durant l'hiver et le printemps n'ont pas ménagé marteaux, scies et pinceaux ; c'est grâce à ces efforts conjugués, que le TINTIN, l'ALDEBARAN et l'ANGE GARDIEN ont pu être remis à l'eau à trois semaines d'intervalles. Ces trois bateaux dont deux étaient en grand carénage depuis 3 voire 5 ans ont pu revoir l'élément liquide. D'épaves qu'ils étaient, le résultat est brillant, la résurrection en est que plus belle et nul doute que les navigations à venir seront nombreuses.

Autres sujets de promesses, les sorties et fêtes passées et à venir. En effet, alors que j'écris cet article, des sorties ont déjà été effectuées à Loctudy, Lesconil et Merrien, voir les comptes rendus pages suivantes.

Toutes ces activités prouvent que notre association continue sur ces rails, le dynamisme et la motivation sont toujours les mêmes ; à nous d'entretenir cet élan .

Pour ce qui est de l'avenir, j'ai un appel à faire ! Le prochain numéro sera le vingtième autrement dit "un millésime", pour cet exemplaire il serait souhaitable de faire plus fort que d'habitude (toutes les suggestions sont les bienvenues). Pour ma part, j'ai vu quelques lithos et eaux fortes anciennes qui m'ont donnée envie de faire un sujet sur les misainiers représentés dans la peinture ou gravure ; ainsi si lors de vos lectures ou visites de musées vous voyez un misainier représenté sur un tableau téléphonez-moi ou envoyez moi la photo (les photocopieurs laser font des miracles). J'espère que les prochains numéro pourront s'orner de reproductions de tableaux d'artistes anciens ou contemporains, illustres ou inconnus.

A bientôt .

Autre aspect prometteur de l'année, BREST 96 arrive vite. Si vous voulez y participer avec votre bateau n'oubliez pas que pour passer le Raz de Sein, il faut une dérogation (individuelle) à demander au Affaires Maritimes de votre quartier. Dépêchez vous.



GRANDS CARÉNAGES ET RÉPARATIONS DIVERSES

LES PREMIÈRES SORTIES

1) LE C'HOARI WA'N DOUR

Qui a dit que l'hivers était la morte saison ? Au contraire, l'activité bat son plein ; ainsi, le canot de notre association avait bien besoin d'une remise en état et d'une toilette sérieuses. Le travail s'est étalé de Janvier à Mars dans un hangar de Port la Forêt permettant d'oeuvrer à l'abri des intempéries.

Après s'être procuré le tissu en coton nécessaire d'origine anglaise, la voile a été réparée aux Ateliers de l'Enfer, (travail soigné de remplacement de 6 laizes dans la partie supérieure qui commençait à souffrir).

Une équipe sérieuse s'est ensuite attaquée à la remise en état du canot.

Après s'être procuré 2 grands plateaux de châtaignier chez PERON à Bannalec (transport ayant eu presque raison des barres de fixation du toit du véhicule), il a été réalisé le changement du tempo, des violons, de parties de plat bord arrière et la fabrication d'une nouvelle barre.

Puis changement de la planche supérieure du tableau arrière, fabrication complète de la chambre, changement du réservoir, fabrication des ferrures du mât et du tape-cul, réfection complète du plancher de pont.

Enfin, nettoyage des fonds, peinture des fonds au black, peinture de l'intérieur et de la nouvelle chambre en lasure.

La fixation moteur a été renforcée pour rigidifier l'ensemble mécanique.

Après une expédition de gros bras volontaires et déterminés dans les bois, transport d'un sapin destiné à devenir le mât, lequel sapin dûment raboté vient d'être rapproché du l'Hoari pour ajustage du pied et finition.

BRAVO et MERCI à tous les misainiers ayant participé à cette réfection réussie.

2) FETE A LOCTUDY

Le C'HOARI, AR VOALADEN, POURQUOI PAS, SAINT MAUDET, SAUVEUR DES PETITS, ont participé à la fête de la Pomme de terre de Loctudy. Partis de la Forêt le dimanche 12 mai, 3 misainiers, par calme plat, ont rejoint la balise de Linuen en dehors de la baie au moteur. Voile et traîne très lente de lignes à maque-reaux péniblement jusqu'à La Voleuse, puis moteur obligatoire jusqu'à Loctudy.

Rejoints par le Pourquoi Pas, puis par le Saint Maudet de Merrien, déjeuner au ponton lourd. L'après-midi, mise à couple avec le Cap Sizun destiné à la reconstitution du chargement d'antan des pommes de terre par les bigoudennes, arrivée des charettes apportant les chargements, défilé des costumes et coiffes, chants de marins, l'association Bag Lescon présentant des objets de vieux métiers de la mer et organisant le tannage des voiles dont celle du C'HOARI qui a ainsi pris

son premier bain de tanin. Le vent s'étant levé, les maisiniers ont fait une démonstration de voile dans le port, recueillant un succès certain comme le Comité a tenu à la souligner "sans votre intervention la fête n'aurait pas été complète".

Le soir, dîner offert par le Comité d'organisation de la fête dans un restaurant, bon repas, bonne et sympathique ambiance.

3) DU 12 AU 19 MAI 1996 : PONTONS DE LOCTUDY, LESCONIL, MERRIEN...

Le dimanche 12 mai, la "Fête de la Pomme de Terre" s'était déroulée à Loctudy, rappelant le rude métier des femmes dockers qui chargeaient les primeurs à bord de lougres, chasse-marées, vapeurs, à destination de l'étranger. En sus des attelages venus nombreux, les misainiers étaient au rendez-vous. Cette fête était aussi l'occasion pour ceux de Merrien et de La Forêt de se rapprocher de Lesconil : Marie France et Daniel lançaient l'Ange Gardien le jeudi suivant.

Ce jour de l'Ascension fut marqué par trois descentes : celle de l'Ange Gardien sur la cale de Lesconil, celle de la pluie soutenue qui nous tombait dessus, celle enfin des équipages, toujours assoiffés quelque soit le climat et qui firent honneur au dîner servi dans l'école de voile...

L'ANGE GARDIEN !

Presque 8,50 m, de très belles lignes, un vrai - vieux Le Bleiz, archi-condamné à disparaître, remis à neuf par Marie France et Daniel.

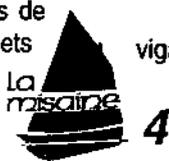
Et non pas copié ou imité avant d'être brisé à la masse sans scrupule... et foutu à la décharge... ce qui s'est déjà fait ailleurs et qui pose au moins deux problèmes : sentimental bien sûr, mais surtout démarche à l'envers pour "conserver le patrimoine"...

Marie France et Daniel, eux, pensent et agissent autrement : à chaque étape de la restauration, en observant patiemment et humblement l'Ange Gardien, ils ont cherché à comprendre les charpentiers qui l'avaient construit. Ils ont en quelque sorte "suivi le guide" en s'imposant respect et précision du début à la fin de la restauration, pendant deux ans et de leurs propres mains !

Tous les compliments leur ont déjà été faits. Sachez simplement que le fruit de leur travail est magnifique et si vous ne l'avez pas encore vu, attendez-vous à rester bouche-bée d'admiration.

Face à la perfection, chapeau ! Belles et bonnes navigations à l'Ange Gardien et à son équipage !

SUITE PAGE 14



L'ALDÉBARAN

L'Aldébaran est l'ancien misainier de Henri Crédou, notre doyen décédé en Décembre 1994. Sa petite fille et son mari, ont décidé de faire suivre une cure de jouvence à ce bateau dont ils sont maintenant propriétaires.

Le premier texte est un descriptif du bateau et des travaux entrepris cet hiver, le second écrit par sa petite fille sont des souvenirs d'enfance passée sur ce bateau.

Misainier de 6,10 mètres, ce bateau a été construit en 1942 dans le chantier "GLEHEN" du Guilvinec.

Ce bateau n'a connu qu'un seul maître jusqu'à ce jour. Ce n'est pas un simple objet de bois, l'Aldébaran reste et restera toujours le bateau d'Henri, celui qui, durant toute sa vie, l'a aimé et soigné.

Ce bateau était une partie de lui-même. Aussi, afin de le garder toujours parmi nous, il fut décidé de continuer à le faire vivre.

Ainsi au début de Janvier 1996, l'Aldébaran a été sorti de l'eau pour 4 mois. Le premier travail, ingrat, a consisté à enlever la peinture et l'antifouling.

Au bout de 3 jours et après que de très nombreuses couches de peintures furent parties la coque fut mise à nue. Il faut avouer qu'il y eu une certaine hésitation devant l'ampleur de la tâche. Il était plus abîmé que prévu

Le travail à faire était important et fut confié au chantier de Yves Querrien.

Les principaux travaux ont porté sur :

Doublement partiel de 15 membrures, changement des estains du tableau ainsi que de la partie supérieure de l'étambot. Le gouvernail a été refait. Il a fallu également repointer entièrement la coque et la recalfater.

Au bout de 2 semaines, l'allure du bateau donna du courage à son nouveau propriétaire

La suite des travaux se fit le dimanche matin, à l'heure des repas et également le soir après le travail.

Le masticage des joints de bordés a nécessité 8 kg de mastic de vitrier. Le remplacement total de la chambre a suivi ainsi que la ceinture du bateau qui a été refaite sur une base plus saine. Le tableau électrique et le démarreur ont également été revus.

La peinture neuve de l'Aldébaran lui a redonné de l'éclat, l'émotion a été au rendez-vous lors de la remise à l'eau début Mai.

Le bateau bleu va bientôt rejoindre la mer pour le plaisir des nouveaux propriétaires. Il ne ramènera certainement pas autant de poissons qu'autrefois, mais il est temps que l'Aldébaran navigue aussi en dillétante.

Il a bien mérité sa retraite tranquille en promenant son équipage dans la baie jusqu'aux îles où il revivra peut-être ses souvenirs de jeunesse Bon vent, l'aventure continue.

SOUVENIRS D'ENFANCE.

Parmi les nombreux souvenirs (parties de pêche, promenades etc...) le plus doux reste ces après-midi d'été dont je garde en mémoire, avec nostalgie, la tranquillité oubliée.

Après sa sieste et un petit café, mon grand père retournait chaque après-midi à son bateau.

Nous prenions la plate et mon plaisir était grand quand il me laissait ramer. J'avais 6 ou 7 ans. Il s'amusait de mes débuts hésitants avec ce petit sourire qui lui était propre. Arrivée au bateau, on y passait 1 à 2 heures. Il parlait peu, remettait de l'ordre dans ses lignes, me racontait comment l'une d'elles avait cassé. Il lavait son bateau, faisait tourner le moteur.. De temps à autres, son regard parcourait les alentours. Il y avait bien moins de bateaux dans le chenal et pas encore de port de plaisance. Près de nous la tourelle de Beg An Aër, à marée haute nous donnait l'impression d'être ailleurs.

Il parlait aux mouettes, il répétait chaque jours les mêmes gestes tranquilles, réguliers. Après la fatigue de la pêche et de la vente, c'était le réconfort, le calme.

De temps en temps, il fallait aller à Concarneau chercher l'essence. On partait tôt après le déjeuner et il faisait sa sieste à bord, me laissant la barre (quelle fierté) Je me souviens de cette odeur de corde à la coopérative où l'on faisait un petit tour. Puis on rentrait tranquillement.....

"LE" CHANTIER DE LESCONIL

LE COEUR

Avant de me plonger dans l'histoire du chantier, il faut que je vous raconte la manière dont j'ai pu le faire.

Dans le précédent numéro, l'histoire du chantier KREBS a été surtout le fait d'une visite aux archives du musée de la pêche de Concarneau. Si l'immersion dans les vieux papier peut être une activité passionnante, pour moi rien ne vaut le contact d'un témoin.

Ainsi pour le chantier LE COEUR j'ai pu interroger Mme LE COEUR, qui m'a accueilli chez elle, rue Jean Jaurès sur les lieux même où son mari, Pierre LE COEUR a dirigé le chantier, sa passion.

La date de la création : 1906 ; Alain LE COEUR, père de Pierre s'installe au bord de la mer selon les "conseils" des médecins pour qui le grand air sera du plus grand bien pour sa maladie, contractée lors de son tour de France de compagnon menuisier.

Très peu de temps après son arrivée, il se construit un bateau pour aller à la pêche, aussitôt, il est vendu car il plait et la série des commandes est dès lors amorcée. Dès 1919, la construction des bateaux sera sa principale activité, un chantier est né.

Cette activité de construction navale, se fera dans un lieu assez inhabituel car en pleine ville, rue Jean Jaurès à Lesconil. Même Pierre LE COEUR, successeur de son père ne pourra déménager et s'installer au bord de l'eau où pourtant la place ne manque pas à Lesconil (apparemment, aux dires de Mme LE COEUR certaines rancunes du maire de l'époque n'étaient pas étrangère à cette impossibilité de déménager). Ainsi le chantier a dû s'adapter et si les mises à l'eau des petits misainiers ne posaient pas trop de problèmes, il en était tout autrement des gros bateaux et des Malamok apparus dans les années 1950. Mesurant entre 12 et 13 mètres beaucoup d'entre-eux ont laissé des traces sur les murs des maisons de la rue. Le transport s'effectuait sur un ber avec timon et roues en bois (celui-là même qui a servi pour l'Ange Gardien de Daniel Le Berre et qui a été remis en état pour sa mise à l'eau), tracté par les hommes ou une machine. Ce transport jusqu'à la câle, était l'ultime épreuve avant la mise à flot et a causé de nombreuses sueurs froides à Pierre LE COEUR d'après sa veuve. Même la descente sur la câle était une épreuve, mais heureusement, un poteau électrique en béton était bien situé et a pu être utilisé comme frein lors de la descente avec un bout qui le ceinturait.

Le dernier voyage s'est effectué vers 1976 (voir photo) il a été l'occasion d'une belle fête. Il faut dire que les mises à l'eau des bateaux du chantier ne sont ja-

mais passées inaperçues à Lesconil et pour cause.

L'évocation des anecdotes durant cette rencontre avec Mme LE COEUR va nous faire voyager dans le temps avec notamment les début de son mari qui aidait son père dès l'âge de 13 ans en 1922, un de ses premiers bateaux a été le RIGOLO.

Le chantier était petit, mais très prolifique car sa réputation était très bonne. Ainsi des bateaux sont partis en rade de Brest (des coquillers) d'autres à Concarneau comme le BONANZA et le ODILE JEANNIE construits après 1945. La production allait de l'annexe de sardinier au canot à misaine jusqu'au malamok dont le plus beau, LA MOUETTE faisait 14 m (construit au milieu des années 50).

Nos misainiers ont été la principale production du chantier, d'après Mme LE COEUR la production totale a été de plusieurs centaines. Les malamok plus gros, ont été moins nombreux, il s'en construisait 3 en deux ans. Ils furent la richesse des années 1950.

Si la construction a été importante, les réparations furent aussi une activité importante ; souvent effectuées dans le Ster, dans le froid et l'humidité bien des hivers ont été rudes. L'arrivée de la motorisation dans les années 30 a permis d'effectuer des transformations importantes sur les bateaux et les chantiers n'ont pas manqué de travail à cette époque.

Le nombre des ouvriers dans le chantier n'a jamais été bien important au temps d'ALAIN LE COEUR, ses 2 fils ont été ses ouvriers parfois d'autres sont venus, mais même par la suite, le nombre n'a pas beaucoup évolué, c'est pour cela que lors de la construction d'un bateau tout le monde travaillait sur le même.

Les bateaux étaient construits à partir de gabarits et demi-coques, toutes faisaient 1 mètre ou 2 pour simplifier les calculs. Ensuite on prenait une baguette de plomb pour suivre les formes et à partir de là on effectuait les tracés, le travail du bois pouvait commencer.

Tous ces souvenirs du chantier, n'ont pas empêché Mme LE COEUR de me parler de la vie des anciens pêcheurs qui souvent étaient "pêcheurs agriculteurs" naviguant 6 mois restant à terre de la TREMINOU (fin Septembre, La Toussaint) jusqu'aux Gras, Février. Les "patrons" des misainiers de 6 et 7 m partaient pour les Glénan durant 1 semaine puis rentraient, les autres, rentraient le soir. "Ils faisaient leurs casiers en hivers, élevaient 1 cochon, cultivaient un peu de terre, mais c'était la misère."

Toutes ces évocations, Mme LE COEUR me les a racontées avec passion, cette même passion que son mari a eu pour son chantier. J'espère l'avoir retransmise dans ce texte, et le plaisir a été grand d'aller sur place là où tant des nos misainiers sont nés pour essayer de retrouver un de ces chantiers disparus qui je le souhaite ne seront pas oubliés.

Même si la présence de mégalithes attestent d'une population humaine très ancienne, le site de Lesconil n'a pas toujours été très peuplé. Ainsi en 1800 la population n'était que de 80 personnes pratiquant l'agriculture et accessoirement la pêche (en fait la pêche à pied). Cette seconde activité va connaître un essor croissant à partir de la fin du XIXème siècle. L'explication en est très simple, l'extrême pauvreté et des rendements agricoles si faibles que la terre ne suffisait plus à nourrir la population. Les habitants vont se tourner vers la mer espérant améliorer leur vie. Au début la flotte de canots est minime et beaucoup de paysans pêcheurs vont émigrer durant la saison vers Concarneau et Douarnenez pour embarquer en louant leur force de travail, ils apprendront ainsi le travail et vont acquérir une expérience très riche.

Lesconil verra en 1879 sa vocation maritime naissante se confirmer par la construction d'une station de sauvetage. Il faut dire qu'à cette date déjà 36 canots y sont recensés. Ce nouveau bâtiment et sa câle de mise à l'eau se rajoutent au sémaphore déjà existant. Ce dernier construit en 1804 mis en service en 1906 "officialisait" la pratique qui consistait "pour les militaires" à guetter les bateaux passant au large et ceci depuis les guerres du Premier Empire.

Par la suite le sémaphore eut un rôle plus sécuritaire que militaire, en effet il devait donner l'alerte en cas de naufrage à l'aide d'un canon spécial. Aux sémaphoristes incombait également le rôle d'entretien du canon lance amarre permettant d'installer un système de va et vient entre les bateau sinistré et la côte quand le navire était suffisamment près.

Comme tous les sémaphores, celui de Lesconil avait un mât porte pavillons et des " POUCHOU AN AMZER FALL" ou poches de mauvais temps, qui étaient des cônes noirs qui indiquaient la direction et force du vent. (le sémaphore remplissait là un rôle de "station météo").

Si à partir de la fin du XIXème siècle, l'activité maritime ne fait aucun doute à Lesconil, il est un domaine où l'on peut s'interroger ; c'est celui de la situation même du port de Lesconil.

Quand on regarde une carte on le voit situé au milieu des rochers et ouvert à tous les vents. Sa situation n'est pas très logique alors que le STER qui est très proche est lui bien plus abrité, moins mal

pavé et les fonds à l'époque étaient convenables.

Longtemps le STER a été considéré comme un abri plus sûr que le "port" car dès que le mauvais temps était annoncé, les marins allaient y mouiller les canots. Un chenal avait même été dégagé de ses roches (à la main) par les pêcheurs pour pouvoir déplacer plus rapidement les bateaux en cas de coup de chien et éviter de passer par la pointe de l'îlot MEN GROAZ.

Cette réputation caillouteuse du port de Lesconil a été confirmée par son surnom de "PORS CARN" qui lui avait été attribuée par les pêcheurs.

Longtemps "mal pavé et mal abrité", le port de Lesconil a été régulièrement en travaux. La construction de l'abri du canot de sauvetage et de sa câle en

1879 a été le point de départ de la série d'aménagements qui ont débouché sur son aspect actuel.

Les principaux travaux ont été la construction des digues afin d'abriter le port du vent et surtout de la mer. Il est à noter que certaines de ces digues ont dû être reconstruites et restaurées après de violentes tempêtes (les travaux ne sont donc peut-être pas terminés).

Le déroquetage a été permanent et pendant longtemps il a été le fait des pêcheurs eux-mêmes, les Ponts et Chaussées ont pris le relai, en employant parfois cette main d'oeuvre motivée qui travaillait pour sa sécurité.

Récemment, la construction des terres-pleins et des quais ont complété les infrastructures portuaires. Des moyens mécaniques

puissants ont permis de rendre le port de Lesconil accessible à des bateaux de pêche d'un tirant d'eau important. Tous ces travaux ont jalonné le XXème siècle et particulièrement les quarantes dernières années. J'ai tenté de rendre ceci plus explicite par le moyen d'une carte où sont annotées les années de travaux.

PETITE HISTOIRE DU QUARTIER MARITIME DU GULVINEC.

Sur certaines photos anciennes de Lesconil vous pourriez voir l'immatriculation précédé de la lettre Q (comme Quimper).

En 1784, le quartier de Quimper est rattaché à l'arrondissement de Lorient. Durant la révolution il entre dans l'arrondissement de Brest et a sous sa dépendance les quartiers de Douarnenez, Audierne et Concarneau.

Par la suite, l'importance géographique du quartier de Quimper va diminuer.

Les zones administratives vont évoluer ; la vitalité des ports Bigouden va permettre en 1919, (le 31 Mars) de transférer le quartier de Quimper au Gulvinec à dater du premier Mai 1919. Les lettres GV remplacent le Q sur les coques des bateaux du quartier.

Rappel des dates principales
PAGE SUIVANTE

C H R O N O L O G I E

S E L O N J E A N N I N E L E C O S S E C

LESCONIL en breton, est composé de "LES" qui signifie château, cour de justice, et d'un nom d'un personnage, initialement colyn, devenu "conil".

1800 - 1996

1800 LESCONIL n'était qu'un petit hameau de 80 personnes environ pratiquant l'agriculture et accessoirement la pêche pour subvenir à leurs besoins. La pauvreté y était grande.

1879 Installation d'une station de sauvetage, LESCONIL devient réellement un port de pêche. A cette date on y compte 36 barques montées par une centaine de pêcheurs.

1895 Nouvelle étape dans l'évolution du port : installation d'une première friterie à sardines, usine MAINGOURD, vivier important construit par Monsieur RICHARD.

Sous cette impulsion, le port passe de 36 à 47 unités.

Le tonnage de poissons et de crustacés débarqués varie entre 200 et 250 tonnes par an.

1910 Avec la faculté qu'ont les marins bigoudens d'adapter leur type de pêche aux marchés, les pêcheurs de LESCONIL délaissent la sardine et le maquereau pour les crustacés et le filet. Les gros canots désarment, les hommes achètent des canots plus petits et cela augmente le nombre de bateaux. Ainsi vers 1910 le port compte près de 120 unités.

1919 Après la guerre de 1914-1918 la pêche s'oriente vers les crustacés, 8 grands sloops sont basés à LESCONIL et pratiquent la pêche à la langouste. C'est le plus ancien de ces sloops "LE PATOUILLARD" qui est le premier à pratiquer le chalut à perche à LESCONIL, bientôt suivi dans les années 23-24 par une demi-douzaine de fort canots à voile.

1925 - 1940 Une importante flotille de misainiers est construite au chantier LE COEUR ainsi que dans les ports voisins. Ces bateaux pratiquaient la pêche aux casiers et aux filets à langoustes et à raies, principales ressources du littoral Bigouden.

1945 Un nouveau type de bateau apparait, "LE MALAMOK" il pratiquait la pêche au chalut en hiver et la sardine en été, au filet tournant "bolinche".

1950 La flotille chalutière connaît un développement rapide, le quartier du Guilvinec se spécialise dans la pêche fraîche et principalement la langoustine. Depuis les chalutiers n'ont cessé de se moderniser.

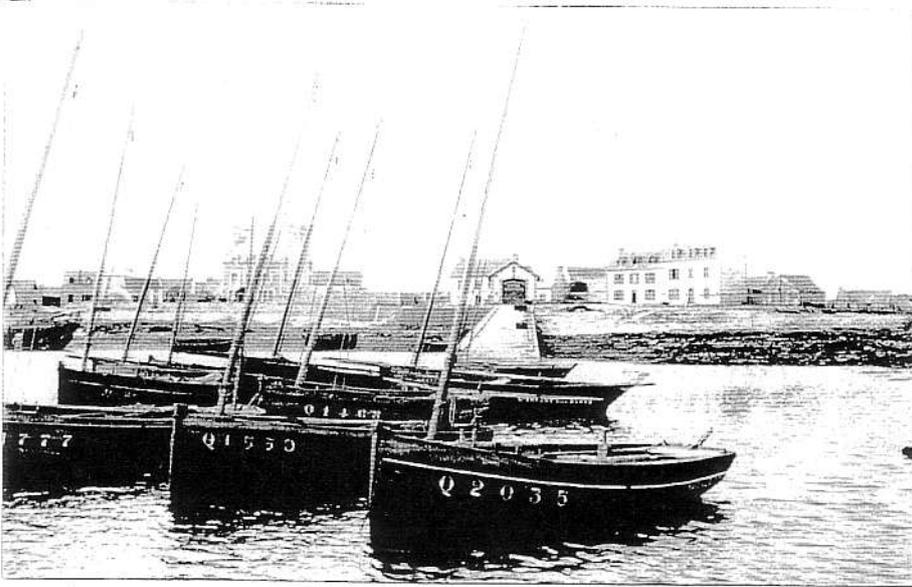
1974 Arrivée du premier chalutier acier de pêche arrière "LA MER" (patron Alexis Le Cossec). Technique aujourd'hui dominante à LESCONIL.

1988 La flotille comprend 35 chalutiers, 20 canots. 250 pêcheurs fréquentent le port.

La population maritime souffre d'une baisse " lente "

| | |
|---------------|-------------------|
| 1975 : | 392 marins |
| 1980 : | 282 marins |
| 1988 : | 250 marins |
| 1996 : | 95 marins |

Aujourd'hui, triste réalité : le port est en sursis.
Quel avenir pour LESCONIL qui joue au "SAINT TROPEZ" avec sa place bordée de troquets observant le port !!!



1



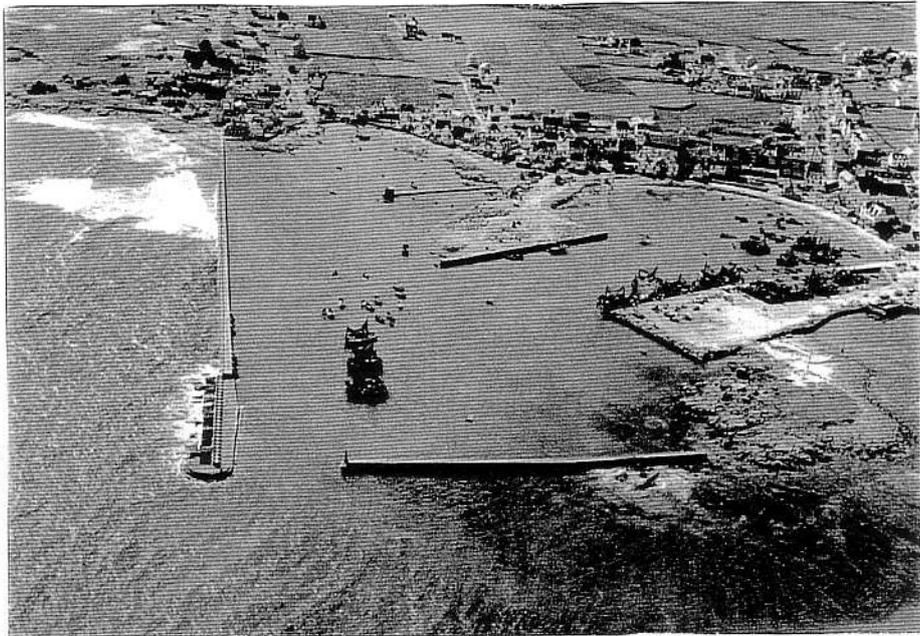
2



3



4

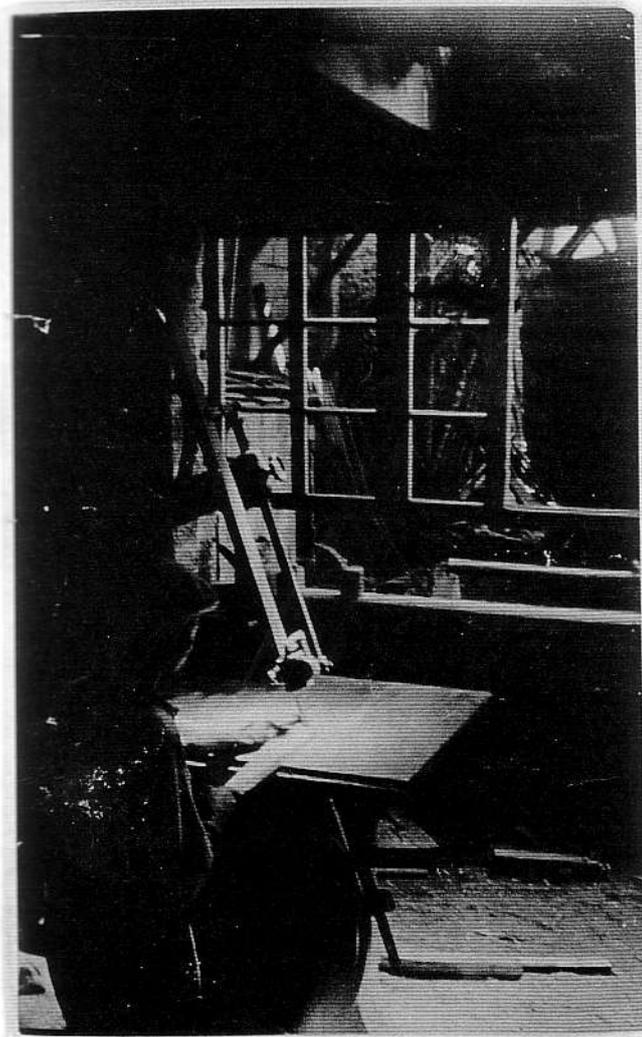


5

1

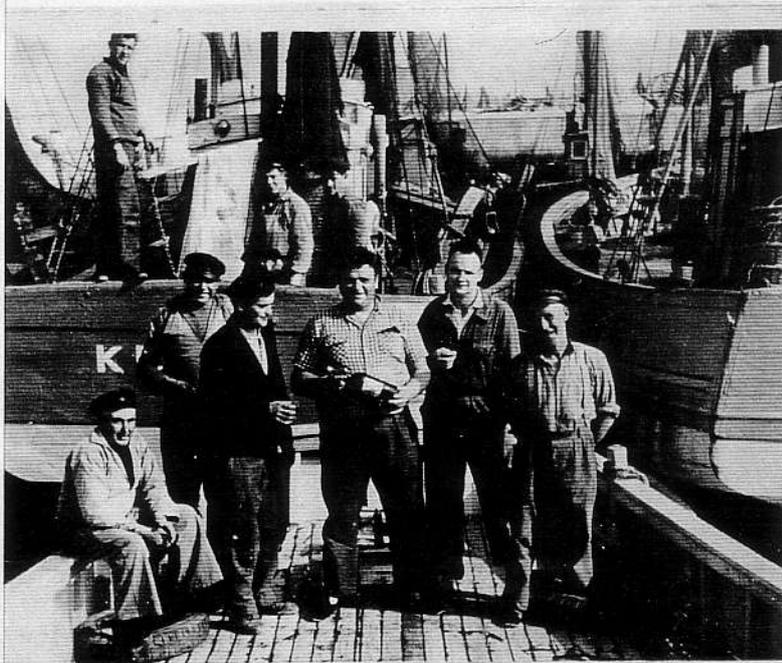


4



3

2





C O M M E N T A I R E D E S P H O T O S

PAGE 10 (PHOTO N°1).

Superbe photo de misainiers au mouillage dans l'axe de la câle du canot de sauvetage.
Cete photo date d'avant 1919 car les immatriculations sont encore précédées de la lettre Q. (Date : environ 1905)

PAGE 10 (PHOTO N°2)

Toujours à la même époque, les môles ne sont pas construits et le port de Lesconil est ouvert à tous les vents.

PAGE 10 (PHOTO N°3)

Un bel ensemble de misainiers au mouillage face à l'îlot Men ar Groaz. Vers 1925
On distingue au nord de l'îlot le début du chenal creusé par les marins pour aller plus vite dans le Ster pour s'y réfugier.

PAGE 10 (PHOTO N°4)

Vue d'ensemble du port en 1933. Un marin répare ses casiers. La première digue est construite. Certain misainiers ont leur safran modifié pour laisser passer l'hélice. La motorisation est commencée.

PAGE 10 (PHOTO N°5)

L'état des travaux en 1961. Premier terre-plein terminé.

PAGE 11 (Photo N°1)

Transport du bateau avant la mise à l'eau, beaucoup de curieux pour la manoeuvre. Les murène sont pas loin de la coque (dernière mise à flot du chantier LE COEUR en 1976.

PAGE 11 (PHOTO N°2)

La joie après la mise à l'eau d'un Malamok. Après la construction et l'épreuve de la traversée du village Pierre LE COEUR est heureux. A droite sur la photo.

PAGE 11 (PHOTO N° 3)

Découpe d'une membrure dans l'atelier dans les années 1920.

PAGE 11 (PHOTO N°4)

Pose d'un bordé sur un bateau de grande taille. Le travail se fait dehors apparemment dans le froid.

PAGE 12 (PHOTO N° 1/2/3)

N'ayant pas eu de photos de l'ALDEBARAN entier, je vous expose ici une partie de l'ampleur des réparations de cet hiver.



Le vendredi matin, sauf l'Etoile du Berry, resté à Lesconil pour la journée car René travaille, en route pour Merrien : pour la dixième fois, Hervé et les neufious nous attendent chez Jojo. Pourquoi Pas, C'hoari, Saint Maudet, Albatros, Pêcheur de Lune, Woaladen, passent Enizan bout dedans, à la bourrique. Tôle ondulée jusqu'à la tourelle de Men Diou, il ne fait pas chaud, mais heureusement il ne pleut pas ! Après Trévignon, enfin un bord sous voile jusqu'à l'arrivée !

Sur place le Goéland d'Alexis est déjà là ! Voila qui nous change de ses habitudes. Soirée sympa devant le feu du penty, on cause, on chante, on mange (pas de pesket cette fois-ci car le poisson est parti au large, sentant le temps se dégrader, mais des pleurotes ramassées à pleins paniers par nos hôtes)... c'est toujours superbe une soirée chez Jojo.

Le lendemain matin, Jojo Tanguy du Big Bisou rentre de pêche et nous annonce du mauvais temps de surcoût. Le ciel est encore assez clément, nous décidons de faire une pêche à pied. Ballade sur la côte, quelques huîtres sauvages, des biriniks. Et encore des pleurotes fraîchement

cueillies par les coureurs de bois. Déjeuner au penty, au chaud : la pluie s'installe, drue, le vent passe au sud-ouest et fraîchit. En fin d'après midi, c'est le déluge et il nous faut arrimer solidement les cabanages sur les canots. Pour le dixième anniversaire, la soirée chez Jojo fut formidable ! Jacquot avait invité ses copains musiciens et leur trio a créé une superbe ambiance de pub irlandais dans le penty. Quelle âme a ce lieu ! Tandis que dehors la pluie et le vent persistent, sous le toit de Jojo c'est toute l'amitié de gens qui savent vivre, tout simplement.

Pour ceux qui ont dormi à leur bord, la nuit a été aussi réparatrice que pour les autres, jusqu'à ce qu'un claquement de tonnerre accompagné d'une survente les dérange au petit matin : "bigre, le retour vers l'ouest ne sera pas facile tout à l'heure" ! Heureusement, le temps va mollissant et quand Pourquoi Pas, Pêcheur de Lune, Woaladen mettent en route, la mer est devenue maniable... au moteur, cap bout au vent, naturellement ! L'Albatros part vent arrière vers le Golfe avec son équipage canin - humain.

Parfois les terriens ne comprennent pas que nous naviguons ainsi quand il ne fait pas très beau.

Bah ! ce n'est pas grave, ils ne soupçonnent même pas les plaisirs que nous partageons.

.....

SUITE DE L'ARTICLE PAGE 7 DU NUMÉRO 18 DE LA MISAINÉ

liste des bateaux construits par le chantier KREBS (incomplète)

| NAVIRE | CONSTRUCTION | N° IMM | NAVIRE | CONSTRUCTION | N° IMM |
|--------------------|------------------|---------|--------------------|--------------|--------|
| POULGWIN | 1934 (TH DUN) | CC1515 | PETITE ANNE MARIE | 1939 | |
| MARTYR DU DEVOIR | 1930 (TH DUN) | CC2180 | JEAN ET CLAUDE | 1934/36 | |
| MONIQUE | 1937 (TH DUN) | CC2104 | RAYMONDE | 1940 | |
| YVETTE MARIE | 1933 (TH DUN) | CC1807 | SCRUTATOR | 1948 | CC3213 |
| VA SANS PEUR | 1935 (TH DUN) | CC2446 | GINETTE ET MARCEL | 1936 | |
| ROSPICO | 1933 (TH DUN) | CC2275 | PETITE ANNIE | 1938 | |
| JEAN CHARCOT | 1937 (CHALUT 30) | CC 2585 | FEND LES VAGUES | 1939 | |
| LA GAVOTTE | 1935 | | LOUIS KREBS | 1945 | DZ3679 |
| MYOSOTTIS | 1938 | CC2607 | L'ESTAFETTE | 1945 | |
| AVENIR DES CADETS | 1939 | CC2699 | L'AVENTURIER | 1945 | |
| AVEL MOOR | 1930 | CC21.. | PEN FALL | 1945 | |
| GOURVEL MOOR | 1934 | CC2385 | DAUPHIN | 1946 | |
| JOPORO | 1931 | CC2235 | AMZER ZO | 1948 | |
| KERGROES | 1935 | CC2448 | PATIT PASCAL | 1950 | |
| LAPOUS MOR | 1932 | CC | ANDRÉ PIERRETTE | 1950 | CC3370 |
| MA GONDOLE | 1939 | CC3044 | ETOILE DES NEIGE | 1951 | |
| L'OEUVRE | 1938 | CC2634 | CLAUDINE | 1951 | |
| POD PARC HOU | 1933 | CC2269 | AUDACIEUX | 1952 | |
| LE POPULAIRE | 1937 | CC2621 | ARAOK ATAO | 1952 | CC3337 |
| PRESIDENT DALADIER | 1938 | CC 267. | BRIGITTE | 19.. | CC3473 |
| STELLA MARRIS II | 1938 | CC3420 | COTRIADE | 1955 | CC3454 |
| VERS L'HORIZON | 1937 | CC2525 | MARIE SUZANNE | 1952 | |
| VILLE DE DINAN | 1937 | CC2618 | CHEVALIER LANCELOT | 1957 | CC3627 |
| ARTHEMIS | 1940 | CC2897 | ENCHANTEUR MERLIN | 1958 | CC3587 |
| BERCEUSE | 1945 | CC3085 | LA VARENNE | 1959 | CC3657 |
| BISKOAS | 1949 | CC3248 | PIERROT MICHEL | 1959 | CC3690 |
| COEUR VAILLANT | 1940 | CC2890 | | | |
| GABRIEL PERI | 1947 | CC3278 | | | |
| JEANNICK DANIEL | 1949 | CC3224 | | | |
| PAULO | 1948 6,3 M | CC.... | | | |
| MARGOUILLAT | 1949 7,5 M | CC.... | | | |
| PTIT MÂT | 1944 | | | | |
| PETITE FRANCOISE | 1939 | | | | |

LES DERNIERS SONT : PAUL ET VIRGINIE, PETITE CELINE, CHLORIS, SYLVIE, PETIT OLIVIER, HENRI MICHEL ET GÉRARD JACQUELINE.



DIXI, LE MISAINIER DE HERVÉ DE FRÉMINVILLE EST À VENDRE, IL MESURE 6 M, EST ÉQUIPÉ D'UN MOTEUR NANI DIÉSEL DE 12 CH. IL POSSÈDE 2 MISAINES, IL EST EN TRÈS BON ÉTAT. (PRIX : 45000,00 FR)

SPERA DE JEAN FRANÇOIS MAHÉ EST À VENDRE : C'EST UN MISAINIER DE 6,20 CONSTRUIT EN 1957 CHEZ LE GALL. MOTEUR DIÉSEL DE 10 CH VOLVO 1991/1 MISAINES+ TAPECUL. BATEAU EXPERTISÉ 77000,00 TÈL : 98/87/89/40

AMIRAL II : LOUIS LE COEUR MISAINIER DE 6,20, COQUE BON ÉTAT VOILES NEUVES, ENV 30 000,00 FR 98/94/93/08

DÉOMP : DOMINIQUE LE BELLEC (contact Daniel le Berre) MISAINIER DE 7 M, MISAINES PLUS FOC, DIÉSEL BUCK ENV 20 CH. TRÈS BON ÉTAT PRÊT À PARTIR.

A VENDRE ÉGALEMENT AU CHANTIER QUERRIEN DE CONCARNEAU QUI EST LE CONTACT, UN MISAINIER D'ENVIRON 6 M EN BON ÉTAT (PRIX 15000 FR). TOTALEMENT ÉQUIPÉ, LE MOTEUR FONCTIONNE ET EST ENTRETENU RÉGULIÈREMENT. TOUT LE GRÉEMENT MATÉRIEL DE SÉCURITÉ ET MÊME LES CASIERS SONT COMPRIS DANS LE PRIX.

J'AI ÉGALEMENT REÇU UNE ANNONCE DE MONSIEUR KERBIRIOU DE VANNES QUI VEND SON MISAINIER "**MOUSSAILLON**" ; CONSTRUIT EN 1946 CHEZ LE BLEIS À PONT L'ABBÉ. MISAINIER DE CHEZ TONNERRE, MOTEUR YANMAR 12 CV DIÉSEL TÈL H BUR : 97/47/74/37 DOM : 97/42/73/23.

IL VEND ÉGALEMENT UN JEU DE VOILES ÉTAT NEUF POUR CÔTRE DE 6,5 M. GV 14,40 M2 1 FLÈCHE DE 2,30 M2 ET 1 TRINQUETTE DE 2,70 M2 DACRON CACHOU RALINGUÉES À L'ANCIENNE, MOUSQUETONS BRONZE.

SI VOUS ÊTES INTÉRESSÉS PAR DES POULIES EN BOIS PAS CHÈRES, LES COOPÉRATIVES MARITIMES DE VENDÉE EN ONT UN STOCK (APPAREMENT DIVERSES TAILLES ET TYPES).CONTACT : VOTRE SERVITEUR.

"RAPPEL" À COTISATION

Comme chaque année la revue la MISAINIE 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



LA MISAINÉ : L'ACTIVITÉ DES BATEAUX SUR NOS CÔTES

LES EQUIPAGES COTISANTS

ABEILLE
ADMETE
ALBATROS
ALDEBARAN
AN DRASK
ANGE GARDIEN
AR WOALADEN
C'HOARI WA'N DOUR
CHANCH VAD
COQUE DE NOIX
DIXI
DOUCIK BIHAN
GOELAND
GRIBOUILLE
GUELER
KERZ ATAO
MOUEZ AR MOR
OISEAU BLEU
OISEAU BLEU
PECHEUR DE LUNE
PELLOC'H ATAO
PETITE ANNICKA
POURQUOI PAS
SAINT LAURENT
SAINT MAUDET
SAUVEUR DES PETITS
ST ETIENNE
TINTIN

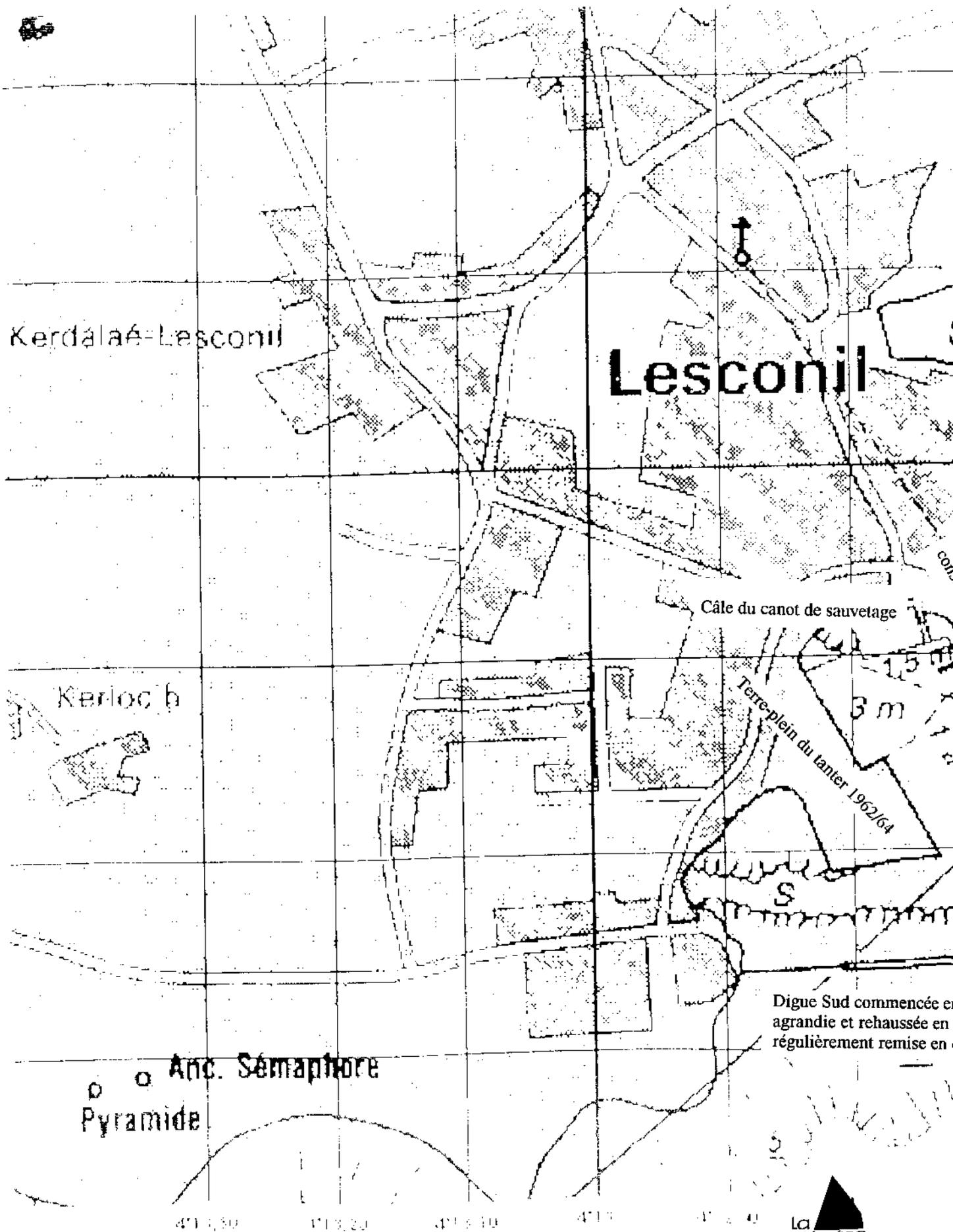
Gilles LE BAIL
Marie France et Daniel LE BERRE
René NAVINER
Guy et Gisèle LAMEZEC
Maurice RIVET
Marie France et Daniel LE BERRE
Charles MARZIN
LA MISAINÉ
André ROZEN
Jean Jacques VENET
Hervé de FREMINVILLE
Philippe ROUFFIAT
Alexis GARO
Marc COTTEN
Jean Yves MAZO
Robert GROMME
Nicolas BAUDU
Dominique LE GRAND
Jacques CHANDON
Didier SANCEAU
Claude ROUSSELOT
Olivier FERON
Alexis LE COSSEC
Pierre DROUET
François, Denis, Christian, et Olivier
ASS BAG LESCON
Naji ZEGHOUDI
Bertrand François Jacques

POULDOHAN
LESCONIL
LA FORET FOUESNANT
LA FORET FOUESNANT
LA FORET FOUESNANT
LESCONIL
LA FORET FOUESNANT
LA FORET FOUESNANT
LESCONIL
LA FORET FOUESNANT
MERRIEN
CAP COZ
CONCARNEAU
LA FORET FOUESNANT
LA FORET FOUESNANT
LA FORET FOUESNANT
LE POULIGUEN
PONT DE BUIS
MERRIEN
LA FORET FOUESNANT
CONCARNEAU
MERRIEN
LESCONIL
LA FORET FOUESNANT
MERRIEN
LESCONIL
LA FORET FOUESNANT
LA FORET FOUESNANT

LES MISAINIERS AMIS ET SYMPATHISANTS

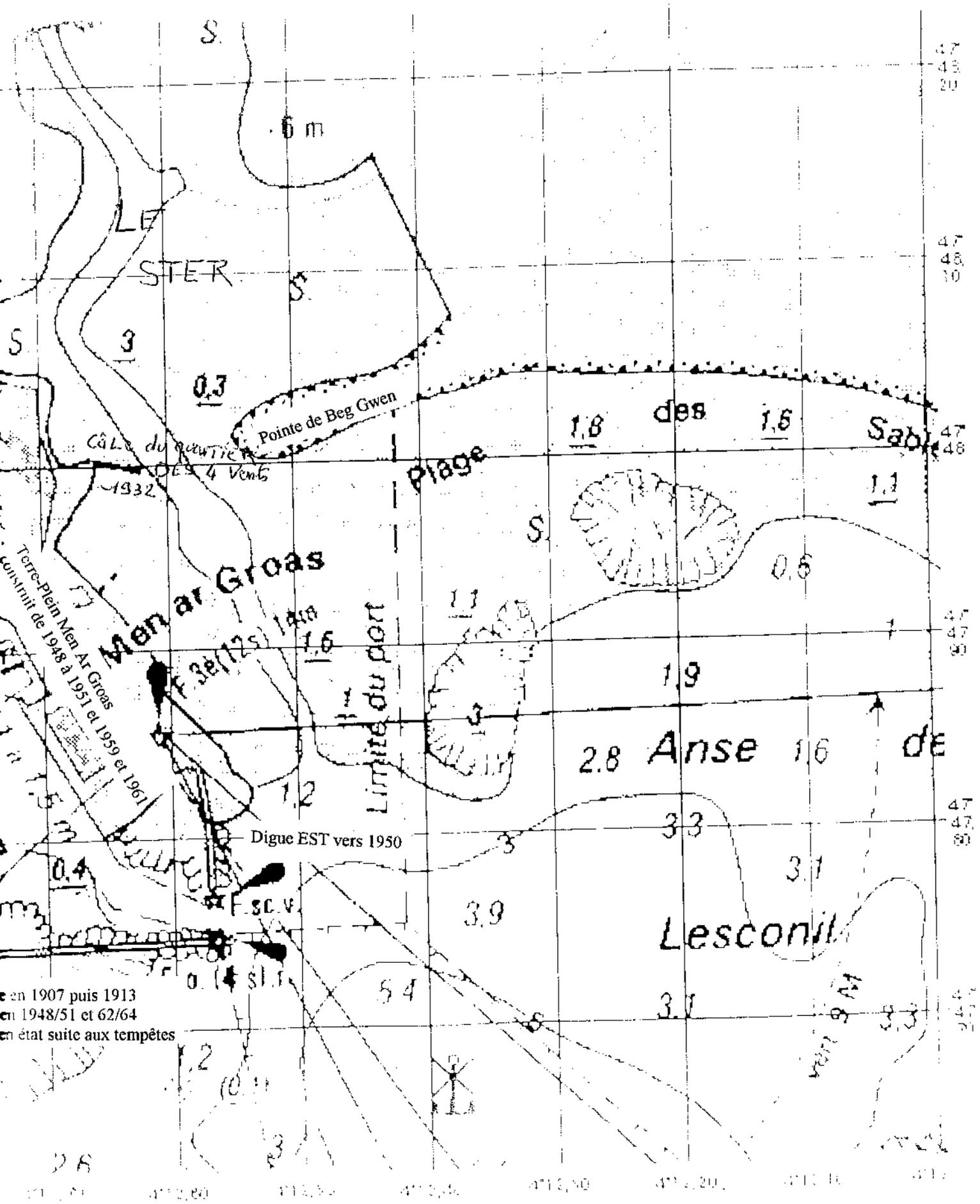
PIERRICK
YANN YUEN
SAINTE MARINE
PETITE ARMELLE
LA MAUDE
AMIRAL II
AR PLIJADUR
AR DOCH'ANIG
DEOMP
ERIC RENE
FEND LA BRISE
GAST MECHAR
GWALARN
HARDI
KAN AR MOR
KEROGAN
LAON EGENN HIR
SAN BUDOG
SAINTE MARINE
CONCARNEAU
LANESTER
LA FORET FOUESNANT
AUDIERNE
LA FORET-FOUESNANT
LECHIAGAT
GOUESNAC'H
SAINTE MARINE
PONT AVEN
ABER ILDUT
BELON
POULDOHAN
LESCONIL
LA GRAVETTE
LESCONIL
LA FORET FOUESNANT
DOUARNENEZ

DEUZ AN DRO
BIJOU BIHAN
PETIT HAVIER
MIRIDA
PASCAL
AN DORCHEN
BIDORIC
BLEI GWEN
EDOUARD GERARMEC
FILET BLEU
GALEANE
GOELAND
LES FLOTS BLEUS
MON COPAIN
MELLENIC
PANDORA
RENE BIHAN
TRELAZEC
SPERA
LESCONIL
AUDIERNE
BENODET
CONCARNEAU
LECHIAGAT
DOUARNENEZ
LA FORET FOUESNANT
ST GUENOLE
LA FORET FOUESNANT
LA FORET FOUESNANT
LE CONQUET
BREST
PONT AVEN
BREST
LESCONIL
SAINTE MARINE
LA FORET FOUESNANT
DOELAN
LESCONIL



Digue Sud commencée en 1962, agrandie et rehaussée en 1964, régulièrement remise en état.





en 1907 puis 1913
 en 1948/51 et 62/64
 en état suite aux tempêtes

Terre-Plein Men Ar Groas
 construit de 1948 à 1951 et 1959 et 1961

Digue EST vers 1950

Limite du port

Anse de Groas

Pointe de Beg Gwen

Plage

Lesconil

Anse de

Sable

STER

Côte du quartier
DES 4 Vents
1932

47
48
20

47
48
10

47
48

47
47
90

47
47
90

47
47
90

47 20 47 30 47 40 47 50 47 20 47 10