



Histoire maritime de Bretagne Nord

1904, la bénédiction des bateaux au Conquet



Les sloups au mouillage dans le port du Conquet vers 1900, il y a beaucoup de bateau creux et peu de bateaux pontés (Coll particulière)

Un lundi de Pâques au Conquet La flottille de langoustiers

Le Conquet a vu, hier, une affluence de touristes , qui permet de juger de quelle vogue est désormais assurée cette coquette station balnéaire, tout proche de Brest, depuis que le long et pénible chemin d'autrefois a été changé en une agréable promenade faite dans les confortable voiture de la Compagnie des tramways du Finistère.

Dès le premier départ, à sept heures du matin, les voitures sont prises d'assaut et pendant toute la journée, les trains se succédant d'heure en heure emmèneront les touristes, dont quelques-uns s'égrèneront au long des plages de Trégana, Pors-Milin, le Trez-Hir.

Mais la majorité des promeneur se rendait, hier, au Conquet, beaucoup à cause de la situation exceptionnelle de ce port sur la mer Atlantique et un peu en raison de la bénédiction de la flottille de pêche à la langouste sur les côtes d'Angleterre, cérémonie émouvante pour les croyants et pleine de pittoresque pour les amateurs de poésie.

A midi, il était presque impossible de trouver une place dans les hôtels pourtant si vastes du Conquet. Chacun put néanmoins se réconforter convenablement à bon compte.

Il en ressort pas moins une leçon dont sauront profiter, nous en sommes convaincus, les hôteliers si intelligents du Conquet : c'est que pendant toute la saison ils feront bien de prendre leurs précautions, car les brestoïis, certains de trouver bon gîte et bon couvert, n'hésiteront pas à aller passer leur dimanche au bord de mer.



Histoire maritime de Bretagne Nord

A 2h1/2, un train amène de nouveau plus de cent voyageurs, qui se dirigent en hâte vers le port, où tout à l'heure aura lieu la bénédiction de la flottille.

Une foule énorme se presse déjà sur les quais. Le temps est beau et la brise, un peu fraîche fait flotter gracieusement les pavois des petits bâtiments ancrés dans le port.

La mer est malheureusement un peu basse, ce qui enlève un peu de charme à l'aspect général du paysage.

Le cadre reprend toute sa magique puissance si l'on reporte les yeux vers le large, où des moutonnements d'écume indiquent l'emplacement des roches et des îles.



Magnifique photo des grands sloups à l'échouage au Derllac'h le jour même de la bénédiction. De gauche à droite, la gabare des Ponts et Chaussées la Mouette, Le Saint Michel en arrière-plan coque blanche le Reine de France, puis le Dom Michel et le Cosmopolite

Dans le port se trouve ancrés et pavoisés les bâtiments suivants :

- Augustine, 6 tx, patron le Gall ;
- Ave Maria, 8,64 tx, patron Guénaff ;
- Bernadette, 5,46 tx, patron Jean-Louis Lucas ;
- Clocher du village, 8,11 tx, patron Malgorn pilote n°2 ;
- Dom Michel, 6,10 tx, patron Isidore Menguy ;
- Dom Michel, 6 tx, patron Jean-François Riou ;
- Gracieuse, 7,05 tx, patron Pierre Goaster également patron du canot de sauvetage ;



Histoire maritime de Bretagne Nord

Jeanne d'Arc, 7 tx, patron Jean-Louis Lucas
La Louise, 2,55 tx, patron Yves Léon ;
Eugène, 3,86 tx, patron Eugène Floch de l'île Quéménez
Léonie, 3,75 tx, patron Gillet de l'île de Trielien
Marie, 3,13 tx, patron Cornen, de la presqu'île de Kermorvan ;
Marie-Augustine, 3,22 tx patron L'Hostis, ravitailleur des Pierre-Noires ;
Marie-Jeanne, 2,63 tx, patron Melazar
Marie-Jeanne, 3,08 tx, patron Sylvestre Riou
M-J-C, 7,65 tx, patron Jean Grovel ;
Mirabeau, 2,71 tx, patron Jean-Louis Goaster ;
Noël, 4,48 tx, patron Diderot ;
Notre-Dame d'Espérance, 7,82 tx, patron Grovel ;
Notre-Dame de Rumengol, 4,61 tx, patron Perrot ;
Notre-Dame de Trézien, 6,54 tx, patron Lucas ;
Notre-Dame des Victoires, 7,40 tx, patron Bernuguat ;
Reine des flots, 3,77 tx, patron Menguy ;
Reine Isabelle, 8,37 tx, patron Le Bousse pilote n°1 ;
Routembeck, 2,60 tx, patron Quéméneur, de l'île Balanec ;
Sainte-Anne, 7,20 tx, patron Gendrot
Sainte-Anne D'Auray, 9,10 tx, patron Pierre Goaster ;
Sainte-Barbe, 6,03 tx, patron Jean Goaster
Saint-Jean, 7,88 tx, patron Taburet
Notre-Dame des Flots, 8,64 tx, patron Jacques Riou
Jean, 2,48 tx, patron Léon ;
Saint-Louis, 7,89 tx, patron Louis Goaster ;
Saint-Louis, 2,43 tx, bateau de plaisance propriétaire M ; Ferron ;
Sans-Souci, 7,17 tx, patron Jean Gendrot ;
Six Amis 3,20 tx , patron Topy
Sainte-Anne, 3,70 tx, patron Pierre Kervarec ;
Vélocé, 3,31 tx, patron Gillet de Trielien ;
Deux frères, 11,61 tonneaux, patron Bouété ;
Etoile, 9,69 tx, patron Salou, île Béniguet ;
Etoile de la Mer, 10,36 tx, patron Riou ;
Eclipse, 21,53, patron Causeur ;
Louise, 23,53 tx, patron Miniou [*vapeur de Ouessant*]
Saint-Michel, 10,01 tx, patron Bernugat
Cosmopolite, 15,34 tx, patron Jean Gendrot ;
Dom Michel, 17 tx, patron Louis le Goaster ;
Confiance en Dieu, patron François Menguy ;
Reine de France, 19 tx patron Pierre Goaster ;
Germaine, 9,03 tx , patron Yves marie Lucas ;

Ces six derniers bâtiments sont armés pour la campagne de pêche aux langoustes.
[Angleterre]



Histoire maritime de Bretagne Nord

A 3h10, la procession débouche sur le quai, bannières en tête. Un minuscule bateau, quelque ex-voto, sans doute, est porté processionnellement par deux adolescents. Les prêtres s'avancent, et le recteur d'un geste large, bénit la mer et les bateaux dont les hommes sont sur le pont, découverts et incliné.

A ce moment, plusieurs salves sont tirées. La procession repart, hommes et femmes chantant des cantiques et des prières liturgiques. La cérémonie impressionnante même pour des profanes, est terminée.

Nous avisons des patrons pêcheurs, et, tout en trinquant, nous leur demandons quelques détails sur la prochaine campagne.

- Nos bateaux, nous disent-ils, sont armés, prêts à partir. Nous n'attendons que le moment favorable pour lever l'ancre. Ce peut être demain comme dans quinze jours.

La campagne de pêche aux langoustes sur les côtes d'Angleterre ne se pratique que depuis trois ou quatre ans. La première année, les anglais nous voyaient d'un très mauvais œil, bien que nous nous tenions rigoureusement dans la limite des eaux territoriales. Aujourd'hui les anglais sont revenus de leurs préventions et nous accueillent avec beaucoup d'amabilité lorsque nous sommes obligé de relâcher pour nous ravitailler.

Les anglais commencent même, eux aussi, à pratiquer cette pêche. Nos ports de relâche, sont Penzance, Saint Yves et les îles Scilly. Chacun de nos petits bâtiments est monté par trois hommes et un mousse.

Nous pratiquons la pêche aux casiers garnis avec des poissons pris sur les lieux de pêche : dorades, lieus, grondins, etc. Il nous faut lever les casiers toutes les deux heures. Mais ce qui augmente notre tâche, ce qui nous fatigue au-delà de tout ce que l'on peut s'imaginer, c'est la veille constante de jour et de nuit que nous sommes obligés de faire pour ne pas être coupé par les bateaux à vapeur qui passent continuellement.

Une fois nos casiers levés, on place les langoustes dans nos bateaux, aménagés en viviers. Lorsque le produit est assez abondant il faut lever l'ancre pour aller vendre notre pêche. Nous nous rendons soit à Cherbourg, Saint-Malo, Argenton, Camaret, Brest, etc, où nous avons la chance de vendre quelquefois très rapidement à des mareyeurs.

- Mais pourquoi, demandons-nous, n'avez-vous pas eu l'idée de vous associer, de remettre le produit de la pêche à un bateau excellent marcheur qui se chargerait de convoier vos langoustes et de les écouler dans des lieux de vente que vous auriez assurés préalablement ?

Nous n'y avons pas songé. personne ne nous a, d'ailleurs, parlé de cela. Il est évident que cela vaudrait mieux, car nous ne perdriions pas un temps précieux. Ce sera à étudier. (Voilà, soit dit entre parenthèses, pour M. l'administrateur de la marine ou pour tout autre homme d'initiative, un projet à faire éclore, puisque la graine jetée en excellent terrain, ne demande qu'à germer.)



Histoire maritime de Bretagne Nord

- Les langoustes anglaises, continuent, nos interlocuteurs, sont meilleures que celles d'Espagne : elles sont plus pleines, plus savoureuse et la vente en est facile. La campagne finit fin septembre, époque à laquelle nous rallions le Conquet pour désarmer. Chaque campagne moyenne ne rapporte que 800 à 900 francs par bateaux. quelquefois, on fait moins.



Pleine mer au Derllac'h, les sloups ponté sont prêt à partir pour les côtes anglaises au premier plan avec son canot le Confiance en Dieu LC 1709 patron Menguy Jean François et derrière le Saint Michel LC1290, patron Bernugat

L'hiver, nous pêchons aussi la langouste au large du Conquet avec nos petits bâtiments ; nous appelons cette pêche la campagne de îles.

- Où écoulez-vous cette pêche d'hiver ?
- Elle est peu abondante, mais nous trouvons à l'écouler sur Pari et sur Brest.



Histoire maritime de Bretagne Nord

- En somme vous n'êtes pas trop mécontents de votre sort ?
- Si nous le comparons à celui de nos frères de misère, non Malgré tout, il est des plus précaire.
- Tenez, monsieur, me dit un brave patron pêcheur, vous qui avez un journal, vous devez bien prêcher pour nous, signaler ce qu'il manque à notre port !
- Je veux bien, si cela peut vous être utile.
- Je crois bien que cela peut nous être utile, d'autant plus que voici le conseil général qui va se réunir.
- Allez-y, mon brave.
- Eh bien, dites aux conseillers et à la marine que les pêcheurs du Conquet sont unanimes à réclamer des chaines traversières. Il en faudrait trois de façon à faire tenir les ancrs. le port du Conquet est un fond de galets et nos ancrs chassent.

Ces chaines seraient non seulement utiles pour les pêcheurs, mais encore pour les bateaux de commerce et les goémoniers qui viennent apporter leurs produits à l'usine Levasseur. Ce dernier, qui a de l'influence, devrait bien nous aider sans cette juste réclamation. Il faudrait aussi construire une digue en avant de celle qui existe. Mais il faudrait, nous dit-on, de 80 à 100 000 francs, dont 20 000 seraient demandés à la commune du Conquet : Pourra-t-elle les donner ?

La marine aurait, elle aussi, intérêt à voir construire cette digue, qui servirait d'abri à ses torpilleurs en cas de mauvais temps ce qui leur est impossible à l'heure actuelle, dans le port qui assèche à marée basse.

Nos interlocuteurs continuent à nous exposer leurs doléances. Nous ne pouvons ici que les transmettre tout en souhaitant qu'elles reçoivent un accueil favorable en haut lieu.

Mais voici l'heure de retourner à Brest. les trains avait été dédoublés de telle façon que tous les promeneurs ont pu rentrer à temps sans bousculade et sans retard.

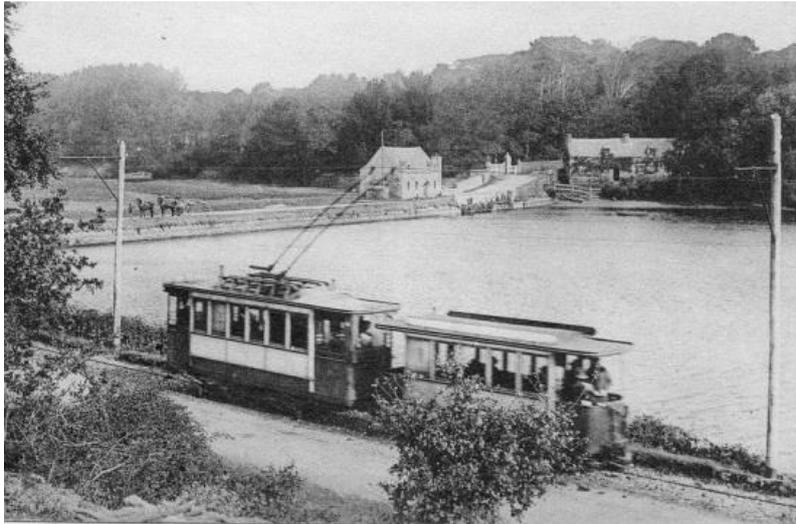
D'ailleurs, pour la saison d'été, le matériel de la compagnie des tramways sera considérablement augmenté, ainsi que l'a décidé l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion de novembre 1903.

Pour terminer, félicitons la compagnie des tramway brestoises, qui avait assuré un service intensif sur la ligne Brest-Saint-Pierre Quilbignon. cette compagnie a enfin compris qu'il est de son intérêt de faire ses efforts pour assurer la correspondance avec les tramways du Conquet. Mieux vaut tard que jamais

Henry Calais Dans la dépêche de Brest du 5 avril 1904



Histoire maritime de Bretagne Nord



Le tramway de St Pierre Quilbignon–Le Conquet mis en service en 1903 a contribué au développement du port

Commentaires :

La pêche aux crustacés : homards et langoustes au Conquet a démarré dans la seconde moitié du XIXème sous l'impulsion des « Paimpolais ». En effet à partir de 1852, des pêcheurs de Loguivy ont commencé à prospector les fonds de l'Iroise à bord de leur petit lougres. Plusieurs d'entre eux vont s'installer en famille au Conquet et y faire souche créant des lignées de pêcheurs. Dans la liste des bateaux ci-dessus on retrouve pour les patrons les noms des « Paimpolais » comme les Lucas, Goaster, Riou, Grovel, Menguy ou Gendrot. Jean-Pierre Clochon décrit bien sur son blog d'histoire du Conquet, s'arrivée et l'implantation des pêcheurs de Loguivy.

En 1904, le Conquet arme un nombre important de bateaux, 43 à la pêche, ils sont à cette époque tous gréés en sloup. On voit bien dans la liste la grande variété des tonnages, les plus petits sont des bateaux creux ou demi-pontés avec un tillac jusqu'au mât. Seul quelques-uns sont pontés, ce sont eux qui font la pêche à la langouste sur les côtes anglaises. Les pêcheurs anglais recherchent surtout pour leur clientèle locale les homards alors que les bretons la langouste qui est plus à la mode en France. Ils vont même jusqu'à s'échanger mutuellement une langouste pour un homard. Il y a à cette époque deux pilotes au Conquet : Le Bousse avec son sloup Reine Isabelle, 8,37 tx pilote n°1 et Malgorn avec son sloup Clocher du village, 8,11 tx pilote n°2 Le patron L'Hostis, est missionné par les Phares et Balises pour ravitailler et faire la relève des gardiens du phare des Pierre-Noires avec son petit sloup de 3,22 tx Marie-Augustine,

Le reporter de la dépêche s'étonne du manque de mutualisation des moyens entre pêcheurs pour le transport des langoustes vers les ports de vente en France. Les conquétois et encore plus les loguiviens sont pourtant habitués depuis plusieurs dizaines d'années aux transports des crustacés pour le négoce. Mais ce sont les négociants ou mareyeurs qui arment des caboteurs à vivier pour faire du collectage au près des pêcheurs, La pêche leur est donc achetée sur les lieux de pêche. Plus tard les mareyeurs Ouhlen du Diben et de Roscoff armeront des bateaux pour aller chercher la pêche sur les côtes anglaises.



Histoire maritime de Bretagne Nord



En régate à bord du grand sloup creux de 7,05 tx la Gracieuse le patron Pierre Marie Le Goaster est à la barre il a gardé l'habitude des gars de Loguivy du port du chapeau son fils Albert en avant du banc porte le béret le couvre-chef à la mode chez les pêcheurs. Remarquer la pompe en bois et son banc de pompe et le point d'écoute de grand-voile sur un rocambeau de gui (Photo du site Jean-Pierre Clochon)

Avril 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Liens :

Pour l'histoire du Conquet le blog incontournable de Jean-Pierre Clochon
les fêtes maritimes

<http://recherches.historiques-leconquet.over-blog.com/article-28383777.html>

les paimpolais

<http://recherches.historiques-leconquet.over-blog.com/article-28870175.html>

Les pêches côtières

<http://recherches.historiques-leconquet.over-blog.com/article-35818603.html>

Les pêches au large

<http://recherches.historiques-leconquet.over-blog.com/article-32126714.html>

Le tramway Brest Le Conquet

https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_de_Brest_au_Conquet



*Le mouillage du Conquet vers 1900, au premier plan un bateau kerhore cabané pour la nuit,
au second plan un beau sloop ponté de la génération de ceux qui pêche en sur les côtes
anglaises sur la gauche un fort sloop creux adopte une peinture originale de fausse batterie
blanche et noire (Coll particulière)*

Avril 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

