

# 120 ANNEES D'HISTOIRE AU GUILVINEC

FAITS MARQUANTS ET GRANDES DATES - PAR PIERRE JEAN BERROU

## 1) 1840 à 1939

### *Un village minuscule en 1840*

En 1840, "Ar Gelveneg" n'était qu'un tout petit hameau de bord de mer dépendant de la commune de Plomeur. Il comprenait à peine 70 âmes vivant dans une douzaine de chaumières situées au Nord de Tal-ar-Groas face à l'anse de Men-Crenn.



Les maisons étaient disposées autour de leur puits commun et de leur aire à battre ou leur quer. Il en était de même des villages de Lohan et de Ruhaor. Cultivateurs et marins y vivaient côte à côte, les professions n'étant pas toujours bien distinctes. Quelques douaniers, tisserands et tailleurs complétaient la population.

Le havre naturel ne disposait que d'une simple cale en blocs grossiers aménagés, "Ar Choaser" (la chaussée). Il n'existait qu'une seule construction, la maison du corps de garde, sur les étendues comprises entre Tal-ar-Groas et Men-Meur, vastes champs cultivés ou laissés à la pâture.

Les pêcheurs étaient très peu nombreux. Avec ceux des villages de Kervenec et de Kerfriant, la population maritime dépassait à peine 25 mousses, matelots ou patrons de barques. En l'absence de transports modernes, les produits de la pêche étaient surtout destinés à la consommation locale.

### *Un essor économique*

Le Guilvinec avait cependant un atout important ; face à une mer très poissonneuse, son havre large et profond était le seul vraiment pratique d'utilisation au temps de la marine à voile, entre Audierne et Concarneau. Les progrès de la technique de conservation du poisson et surtout l'arrivée du chemin de fer à Quimper en 1863

allaient permettre un développement considérable de la pêche. Désormais on pouvait expédier rapidement le maquereau frais vers Paris par les trains de marée même si 30 km devaient être parcourus en chars-à-bancs du port de débarquement au chef-lieu cornouaillais.

### *1860 : Implantation de l'industriel Louis PICHOT*

Dans le petit havre naturel du village du Guilvinec, dans ce coin perdu qui ne possédait ni ouvrage portuaire, ni mareyeur, le négociant nantais Louis PICHOT choisit pour des raisons qui nous échappent de s'installer avec une petite équipe de commis sur la lande proche du corps de garde qu'il avait achetée à la commune de Plomeur.

Il y créa une unité de production avec presse à sardines et salaisons, magasin de marée, dépôt de vente de roque de Norvège, magasin d'avitaillement, service d'expédition du poisson, armement de chaloupes. Il fit construire dans la grève au pied des rochers un important vivier entouré de hauts murs.



Les tonneaux de maquereaux et surtout de sardines salées qui sortaient de son établissement étaient expédiées par de petits caboteurs. Cette entreprise s'ouvrait sur l'actuelle rue de Men Meur et comprenait la plupart des bâtiments situés entre la place d'Estienne d'Orves et la ruelle à l'ouest qui descend vers la criée, ruelle autrefois dénommée "Ronchic Pichot".

PICHOT avait aussi donné son nom à une rue séparant deux usines. Une nouvelle dénomination des rues oublia ce grand bienfaiteur du village du Guilvinec.

### *1863 : Arrivée du train à Quimper*

Curieusement, cet événement qui s'est passé à 30 km du Guilvinec eut une influence considérable sur le développement du port et de la ville. On peut même dire qu'il fut le plus déterminant de toute l'histoire guilviniste par toutes les réactions en chaîne qu'il provoqua. En effet, confiné jusque-là dans l'activité d'une dizaine de barques

qui vendaient leur pêche dans le voisinage, le havre naturel attira très vite une foule de chaloupes (jusqu'à 300) de toute la Cornouaille. Les Douarnenistes y établirent une base avancée proche des lieux de pêche au maquereau. Leurs nombreux mareyeurs y créèrent un service d'expédition rapide du poisson frais vers la gare de Quimper. Rien ne servait de partir à point, il fallait courir : à un rythme d'enfer, jusqu'à 100 chars à bancs transportaient le maquereau pêché la nuit vers le train de Paris du matin.



Le Guilvinec entra d'un coup dans le marché national du poisson, devenant le premier port (avant Boulogne) d'expédition du maquereau frais, très prisé sur le marché de la capitale.

Pour comprendre, il faut savoir que les Douarnenistes préféraient quitter leur port pour s'installer au Guilvinec pendant tout le printemps, afin d'éviter de passer deux fois par jour les parages du raz-de-Sein, si dangereux en cette période de l'année pour leurs barques non pontées. Leur présence au Guilvinec donna un coup de fouet à l'économie locale.



### *1869 : Construction de la première cale de débarquement du poisson.*

Au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, le port ne disposait ni de môle de protection, ni d'ouvrage de débarquement. Celui-ci se faisait sur les rochers glissants où accostaient les chaloupes à faible tirant d'eau et sur le sable des grèves où elles s'échouaient.

Le maire de Plomeur, M. DE PASCAL, à la suite d'une pétition des Guilvinistes et des pêcheurs de tous les points de la côte, sollicita une aide auprès du ministre des travaux publics et accepta d'engager des dépenses pour des déroctages et pour la construction d'une cale en pierres de taille munie d'un escalier, face à la maison des douanes. La cale devait mener directement à la place d'étalage du poisson et de stationnement des véhicules. Ce fut la "cale Kozh".

## *1870 : Construction des deux premières conserveries à l'huile*



Comme tout le long de la côte bretonne, les friteries de sardines à l'huile s'installèrent au Guilvinec. Elles employèrent une armée de boîtiers-soudeurs, fabriquant l'hiver des boîtes de conserve de fer blanc. En été, elles drainèrent de nombreuses ouvrières.

Auguste CHANCERELLE, Nantais, par ailleurs installé à Douarnenez, s'implanta devant le port, en haut des rochers, dans le prolongement de l'établissement Pichot avec accès par la rue de Men Meur.

SOYMIE, négociant à Etel, s'installa au cœur de l'agglomération naissante, non loin de la grande rue. L'usine était constituée de baraques en bois et d'une maison d'habitation servant aussi d'huilerie. Elle a donné son nom à la "rue de la vieille usine".

Cette année-là, le Guilvinec reçut le télégraphe réclamé à hauts cris par les usiniers et les mareyeurs comme l'outil indispensable au développement du commerce local.

## *1879 - 80 : Construction de 6 nouvelles usines.*

Ces deux années correspondirent à une formidable croissance économique. Pas moins de 6 friteries, à l'aide de capitaux étrangers, sortirent de la lande des terres communales. Le Guilvinec fut un chantier permanent pendant cette période.

Ce fut une des conséquences du développement de la flottille locale qui, après la saison des maquereaux, s'adonnait à la pêche à la sardine, alimentant les conserveries. Modernes, celles-ci disposaient le plus souvent d'une petite usine à gaz pour leurs besoins propres.

MOREAU et BABELOT, négociants concarnois, créèrent à Men Meur leur conserverie qui deviendra plus tard la propriété de Paul CHACUN.

FROCHEN, un Quimpérois, construisit sa friterie sur le chemin de Men Meur, face aux établissements Pichot. Wenceslas CHANCERELLE, Nantais, déjà propriétaire à Douarnenez, fit construire la grande usine "ar futur vraz" sur la grande rue. SOYMIE, qui se trouvait trop éloigné de la seule cale de débarquement, rejoignit le quartier

industriel ; ses ateliers et magasins, la maison d'habitation pour les commis s'adossèrent à une petite usine Pichot. Les bâtiments en bois de sa "vieille usine" furent transformés en logements pour indigents.

Ce ne fut pas tout. J. et P. CHANCERELLE transformèrent l'établissement d'Auguste devant l'océan en friterie moderne avec production de gaz. Enfin, Mme AUBIN-SALLES, une Nantaise, choisit la dune de Poul-ar-Palud pour sa conserverie qui fit travailler 250 ouvriers et ouvrières.

### *6 avril 1880 : Création de la commune du Guilvinec*

En 1880, le petit hameau de pêcheurs avait atteint 2000 habitants. Par ailleurs, une population flottante de plus de 2000 personnes, comprenant les marins "étrangers" et leurs familles, séjournait au Guilvinec pendant de longs mois. Le pôle littoral de Plomeur avait ainsi dépassé en population et en activités économiques le reste de la commune. Mais les décisions municipales restaient toujours aux mains des paysans dont les intérêts étaient différents de ceux des pêcheurs.



Guilvinec fut acceptée.

Le préfet de Quimper constata que les ressources de la section du Guilvinec n'avaient pas été par le passé employées à son profit. Il régnait entre les deux communautés une défiance et un antagonisme regrettables. La séparation demandée par les habitants du

Le 6 avril 1880, le président de la République Jules GREVY signa la naissance de la nouvelle commune.

### *25 juillet 1880 : Premières élections*

La création de la commune se concrétisa par les premières élections municipales. Pour une courte période de 6 mois, précédant le renouvellement de toutes les municipalités de France, Jacques LE CLEAC'H, issu d'une des familles de marins les plus anciennes du petit port, propriétaire de biens fonciers et de chaloupes, fut élu maire après la victoire de la liste républicaine. Dans une France où la République

était loin d'être acceptée par tous et où le courant monarchiste était très influent, le parti républicain se situait à gauche. D'ailleurs, le 14 juillet, fête républicaine s'il en est, fut toujours dignement célébré.

Dès 1883, au moins, le 13 au soir, les réjouissances comprenaient une retraite aux flambeaux en musique, un feu d'artifice au-dessus de la mer et le lendemain diverses courses tout l'après-midi (régates, chevaux, etc.).

Le 23 janvier 1881 de nouvelles élections reprirent quasiment les mêmes. Un pêcheur de 25 ans, François LE SERRE, proche des radicaux, fils d'un commerçant du bourg de Plomeur et qui avait poursuivi des études en pension, succéda à Jacques LE CLEAC'H. La nouvelle municipalité se mit à l'ouvrage, fit construire écoles, poste, etc.

### *1883 : Fondation de la paroisse*

Les cérémonies religieuses continuèrent d'être célébrées en l'église de Plomeur. Cela n'allait pas sans inconvénient, compte tenu des 6 km à parcourir à pied pour les messes, enterrements, baptêmes et mariages. La création d'une nouvelle paroisse s'imposa dès lors. A la demande de la



municipalité, en ce temps du Concordat, l'administration des cultes accepta en 1883 le transfert au Guilvinec de la chapelle paroissiale des Glénan, peu active. Mais la nouvelle paroisse n'avait pas d'église. La chapelle de Saint-Trémeur, en mauvais état, fut jugée insuffisante pour les cérémonies. Les messes furent célébrées dans l'usine de J. CHANCERELLE, gracieusement mise à la disposition des fidèles. La paroisse à part entière du Guilvinec ne sera officiellement créée qu'en 1892.

### *1885 : Grande épidémie de choléra*

Une première épidémie de choléra avait déjà atteint Le Guilvinec en 1866 faisant 52 morts.

Considéré comme une maladie se développant dans une population vivant dans la promiscuité, dans des conditions d'hygiène sommaires et buvant de l'eau non potable, le choléra trouva au Guilvinec un terrain favorable: 72 décès sur 126 cas de

maladie, mais tous les ports en furent frappés (Concarneau: 67 décès, Douarnenez : 80, Audierne: 146) : certes, il fallait un vecteur pour que la maladie se propageât.

Le premier cas en Cornouaille fut décelé à Concarneau le 18 septembre, puis Penmarc'h fut touché le 20, le germe ayant été véhiculé par un pêcheur. Au Guilvinec, la maladie débuta le 30 dans une habitation du quartier de la Palue par contact avec les marins de Penmarc'h, puis se propagea dans la commune d'une manière fulgurante en gagnant le centre.

Un vent de panique souffla sur la population guilviniste. Ceux qui en avaient la possibilité abandonnèrent leur maison et se réfugièrent chez des parents à la campagne. La moitié des habitations furent fermées. Ce fut le contraire d'une quarantaine et cela s'avéra bénéfique car le microbe ne se répandit guère au-delà du bras de mer vers Léchiagat (2 cas seulement).

La croyance, répandue à l'époque, que la protection contre la maladie pouvait passer par la consommation d'alcool fort, aboutit à des scènes lamentables, effarantes, racontées par les médecins de l'hygiène publique et même par le préfet venu enquêter sur place. Ce ne furent que descriptions de promiscuité, d'hygiène défectueuse, d'ivrognerie dans la plupart des familles atteintes.

### *1886 : Graves incidents lors de la campagne du maquereau*



Pour ne pas créer des conditions favorables à la propagation d'épidémies, les marins douarnenistes ne purent séjourner chez l'habitant lors de la nouvelle campagne de maquereau. L'administration leur proposa alors des tentes de l'armée garnies de paille.

La révolte gronda d'autant plus que les Guilvinistes se plainquirent du manque à gagner résultant de l'interdiction des locations de greniers et menacèrent de brûler les tentes. Cinquante hommes de troupe, des gendarmes séjournèrent au Guilvinec pendant des semaines, patrouillant la nuit, veillant sur le camp pour éviter les vols. Le port ressembla à une ville forte avant qu'un compromis ne fût trouvé.

## *1887 : Construction de l'église*

Soucieux de donner aux Guilvinistes une église digne de ce nom et conçue pour 2500 fidèles, le recteur de Coataudon, lança une souscription parmi la population. Malgré les efforts des usiniers et mareyeurs, les fonds n'atteignirent pas malheureusement le total espéré. Il fallut revoir le projet à la baisse. L'on sacrifia le transept et le clocher.



L'entreprise trouva pourtant sur place le matériau de ses pierres de taille, un granit à gros grain, extrait du grand rocher du Guilvinec dénommé "Chapeau de Cardinal", situé au cœur de l'agglomération, aussi imposant que le rocher de Men Meur, et servant d'amer comme ce dernier. L'inauguration de la nouvelle église sans façade ni clocher, se fit en grande pompe en 1887. Une cloche extérieure appela les fidèles. Stupeur avant la bénédiction par Mgr l'Évêque: le drapeau blanc monarchiste flottait au sommet du bâtiment. L'église fut dédiée à Sainte-Anne comme l'une des chapelles intérieures de celle de Plomeur, fondée par les seigneurs de Kergoz.

## *24 septembre 1896 : Naufrage de six chaloupes: 44 disparus*

Une soixantaine de bateaux du port étaient sortis le soir du 24 septembre pour mouiller leurs filets à merlus au large des Etocs. Tout à coup, une tempête de nord-ouest d'une violence effroyable les surprit et les dispersa sur l'océan. Quelques-uns réussirent à manœuvrer et à s'abriter près du port de Kéridy. Une douzaine, les plus chanceux, parvinrent à regagner le Guilvinec. Les autres furent ballottés et disséminés tout le long de la côte. Au matin, les pêcheurs de Lesconil en aperçurent certains qui essayaient désespérément de se réfugier dans le Steïr. Cinq chaloupes furent jetées sur les Glénan mais trois d'entre elles réussirent à repartir le lendemain. Les équipages furent sauvés sauf un mousse de Léchiagat.

Trois ou quatre aboutirent aux environs de Lorient et Belle-Ile. De Quiberon, on télégraphia la nouvelle de la découverte de la barque "Volonté de Dieu" complètement chavirée, flottant entre deux eaux. Six chaloupes furent portées manquantes: le Saint-Joseph (6 hommes), le Pont-L'Abbiste (8), le Saint-Fiacre (6) du Guilvinec, le Volonté de Dieu (9), le Saint-Corentin (6), le N.D. de la mer (7) de Léchiagat : soit 44 disparus laissant 32 veuves et 85 orphelins.

Sur proposition du ministre de la Marine, des crédits et des secours d'urgence furent collectés dans tous les ministères et à la présidence de la République.

### *1897 : Début de la construction de la jetée et des quais*



Depuis 1880, la commune du Guilvinec demandait la construction d'une jetée pour protéger l'entrée du port des vents d'ouest. En 1893, malgré sa situation budgétaire très mauvaise, elle proposa une participation d'un cinquième de toutes les dépenses. Un énorme sacrifice !

Il fallut attendre 1896 pour qu'enfin le projet fût accepté. Avant l'ère du béton, une armée de tailleurs de pierres construisit de 1897 à 1900 une digue de 175m de long mais relativement étroite, protégée par un épais mur côté ouest. Une partie de la jetée fut fondée sur le socle de rochers, mais l'extrémité coudée reposa sur un lit de blocs artificiels placés eux-mêmes sur le sable du chenal.

A la digue furent adjoint un quai jusqu'au vivier Pichot, un terre-plein couvert de pavés et une cale. La construction à peine finie, une seconde cale fut demandée pour désencombrer le môle lui-même et permettre le lancement d'un canot de sauvetage.

### *25 janvier 1900 : Incendie de l'usine Salles*

L'année de la fin du siècle commença pour les Guilvinistes par une vision de fin du monde... Le 25 janvier à 1 h de l'après-midi, un incendie embrasa toute l'usine AUBIN-SALLES.

A cette époque de l'année, seuls les nombreux soudeurs et ferblantiers y travaillaient à la fabrication des boîtes de fer blanc. Après le chargement d'un grand bidon de gazoline, un apprenti-soudeur chargé de passer la flamme aux ouvriers provoqua une explosion qui communiqua le feu à toute l'usine construite en bois pour la plus grande partie.

Le feu se propagea aussitôt au magasin de conserves de sardines à l'huile, de petits pois et de haricots provoquant de petites explosions en chaîne. Les ouvriers n'eurent que le temps de s'enfuir. Toute la population du Guilvinec accourut immédiatement.

Les gendarmes décidèrent de faire la part du feu afin de sauver les trois habitations attenantes, propriétés de la famille GARO, mais en coupant les toitures. Si le feu avait gagné ces immeubles, c'était tout le quartier de Poul-ar-Palud qui aurait été la proie des flammes. Deux bœufs de l'usine périrent dans l'incendie.

Au cœur de la saison de pêche à la sardine, cet établissement employait 250 ouvriers et ouvrières. La reconstruction se fit rapidement mais en dur. La date 1900 apparaît sur un écusson, en haut du fronton extérieur, accompagnée des lettres A.S. (AUBIN-SALLES). Propriété de Nantais, l'usine SALLES passera aux mains de M. RIOM, deviendra la COOP puis FURIC ALIMENTAIRE.

Cette année 1900 fut un cauchemar pour SALLES. Au mois d'août, alors que le travail avait repris, un charretier de l'établissement fut écrasé devant le portail d'entrée par son propre camion attelé de deux chevaux et succomba.



### *18 février 1900: Ouverture de l'Abri du Marin*

Jacques DE THEZAC, passionné de yachting en cette fin de siècle, fréquenta tous les ports de Cornouaille et apprit à aimer les marins bretons. Il fut touché par leurs qualités humaines, leur intrépidité, leurs souffrances et leur résignation devant les coups du sort. Il découvrit chez beaucoup d'entre eux les méfaits de l'alcoolisme qu'il attribua à leur inactivité au cours des longs mois d'hiver.

Pour les détourner du cabaret, il imagina des maisons où la consommation d'alcool serait interdite mais où ces rudes pêcheurs pourraient trouver des distractions, de la lecture et la pratique du sport. Les Abris du marin étaient nés.

C'est sur un terrain situé à Lostendro, au bord de la mer que fut construit l'Abri du marin du Guilvinec grâce à la générosité de l'industriel OUZILLE. Son succès fut immédiat. Les pêcheurs s'y rendirent en foule et bientôt il s'avéra trop petit. La devise de l'Abri, "Doué, familh, dever, ar mor " (Dieu, famille, devoir, la mer), apparaît encore sur la façade de la maison rose de l'arrière-port. L'Abri allait rendre

d'innombrables services. On pouvait s'y soigner, réparer sa voile, faire la tannée, apprendre la navigation, la télégraphie, lire et se distraire.

### *27 mai 1900 : L'éclipse*

Le 27 mai de cette année des deux 00, la plupart des Guilvinistes, non prévenus, ont été surpris selon le correspondant du journal, en voyant le changement si brusque du temps et ont cru qu'un orage allait éclater; mais bientôt rassurés par le passage de la lune sur le soleil : "Ils ont suivi les phases du phénomène de 3h45 à 4h 12 avec une curiosité admirative" (et sans lunettes). Une éclipse d'avance !

### *1902 : Création de la station de sauvetage*

Le 10 mai 1902, la nouvelle station de sauvetage des naufragés recevait son canot, le "Alexandre Van Maseyk", un canot à rames. L'équipage au grand complet alla le réceptionner à Pont-L'Abbé où il arriva par le train. Toute la population du Guilvinec était massée sur les quais pour assister à son arrivée par la mer à force rames. Un banquet réunit à l'hôtel AMELINE équipage et comité.



Après des essais concluants par gros temps, une nouvelle cérémonie eut lieu le 4 août en présence du préfet et de Monseigneur l'évêque de Quimper qui donna sa bénédiction devant une foule considérable. Le canot fut ensuite remisé dans son abri situé à proximité du môle.

Le lancement se faisait sur chariot dans le port même par la cale dite "cale ar vag savetaj". A marée basse, il fut bien difficile d'atteindre l'eau profonde d'où la construction plus tard d'un second abri à Men Meur pour les canots à moteur. Le premier abri, transformé en maison d'habitation, est encore reconnaissable par son architecture typique.

## *1902-1903 : Grave crise de la sardine*



La sardine est un poisson capricieux dont les arrivées et disparitions selon les conditions climatiques ou autres furent toujours un souci pour les pêcheurs. Bon an, mal an, elle parvenait toujours à remonter du sud au cours de la saison. Mais au cours de ces années 1902-1903, elle disparut complètement. Les Guilvinistes ne sortaient même plus en mer pour économiser la roque dont les prix avaient grimpé. La pêche fut quasiment nulle; les usines fermèrent leurs portes, la misère s'installa. Les gains réalisés au cours de la pêche au maquereau avaient fondu et l'hiver fut particulièrement dur. Les familles ne pouvaient plus payer le boulanger, l'épicier, qui accordèrent des crédits.

L'opinion publique française s'émut de cette misère. Des aides diverses furent distribuées dans tous les ports de Bretagne. La municipalité du Guilvinec assura des distributions de pain.

Dans son usine, J. CHANCERELLE, aidé par les sœurs, organisa des soupes populaires ; chacun apportait son écuelle et sa cuiller et recevait une bonne platée. Jusqu'à six cents repas par jour furent ainsi servis.

Les marins se plaignaient du prix excessif de la roque. Le chef du quartier maritime, dans une lettre adressée au ministre, suggéra de créer des syndicats de pêcheurs afin de s'affranchir du joug des intermédiaires pour l'achat de la roque. "J'estime que le groupement des intéressés dans la forme syndicale est l'arme la plus puissante entre les mains des travailleurs pour mettre fin à une exploitation qui la ruine"... ; ce qui fut fait au Guilvinec par la création du syndicat des patrons pêcheurs ou coopérative d'achat.

Conséquence de cette crise: vers 1903, SŒUR PAULINE introduisit le point d'Irlande au Guilvinec. Toutes les familles se mirent à faire du picot, même les enfants, pour gagner un peu d'argent. Des mètres de dentelle collectés par des ateliers furent vendus à des magasins parisiens. Un artisanat bigouden était né.

## *1903 : Expulsion des Sœurs de l'Ecole Sainte-Anne*

L'école Sainte-Anne fut construite à la suite du séjour au Guilvinec des Sœurs de la Congrégation du Saint-Esprit de Saint-Brieuc, demandées en 1894 par le préfet pour

soigner les malades d'une nouvelle épidémie de choléra qui fit 32 morts. Cinq religieuses dont SŒUR PAULINE enseignaient à 150 élèves répartis en 3 classes.

A cette époque, les rapports entre l'Eglise et l'Etat étaient régis par le Concordat voulu par BONAPARTE en 1801. En 1902 arriva à la tête du gouvernement le radical-socialiste Combes, ancien séminariste devenu anticlérical militant. Soucieux de diminuer l'influence de certaines congrégations sur l'éducation de la jeunesse bourgeoise, il leur refusa le droit d'enseigner. La Congrégation des Sœurs du Saint-Esprit fut visée par la loi alors qu'elle enseignait pourtant dans les milieux populaires.



L'expulsion des congrégations non autorisées provoqua en Bretagne des incidents et des manifestations parfois violentes. Les commissaires chargés d'appliquer la loi durent se faire accompagner de gendarmes et de troupes à cheval.

Au mois de juillet 1902, la communauté du Guilvinec vécut dans l'angoisse de l'arrivée des autorités. Des parents d'élèves assuraient la garde, prêts à rameuter la population. Le 8 août, deux commissaires accompagnés de gendarmes et de la troupe se présentèrent tôt le matin devant l'école. La cloche battit aussitôt le rappel. Des femmes sans coiffe, les cheveux en désordre, accoururent de partout, conspuèrent les commissaires et crièrent "Vive les sœurs !". Après l'inventaire des meubles, les scellés furent apposés sur la porte d'entrée mais arrachés par des "inconnus". Les sœurs acceptèrent de céder à la force, quittèrent l'école et se réfugièrent dans des familles où elles continuèrent d'enseigner à une poignée d'enfants.

L'école ne fut pas fermée. Elle rouvrit ses portes au mois d'octobre avec des enseignantes en habit laïc.

Somme toute, l'expulsion se fit relativement calmement. Il n'en fut pas de même à Tréffiagat où les deux commissaires trouvèrent une foule massée aux abords de l'école. L'entrée était gardée par des défenseurs armés de barres de fer. Les agents de l'autorité furent accueillis par une grêle de pierres. Il fallut faire appel à des renforts du 118<sup>e</sup> de Quimper. Les scellés furent arrachés par M. LE GOUVELLO DE LA PORTE qui fut convoqué au tribunal.

## 1905

Après le naufrage du "Marengo", patron Henri KERSALE, perdu corps et biens avec 11 hommes à 10 milles au large des Etocs et dont aucun ne fut retrouvé, "l'Amiral Gervais", sorti un dimanche soir pour mouiller ses filets de maquereaux alors que la mer forcissait, disparut lui aussi avec 8 hommes; on retrouva ses filets à la dérive.

## 1906 : *Inventaire des biens de l'Église*

Le successeur de COMBES appliqua la loi de séparation des Églises et de l'Etat votée en 1905.

Ce fut la fin du Concordat; le budget des cultes fut supprimé et les biens de l'Église devaient être rétrocédés à des associations de fidèles dont le pape refusa la constitution. Cela créa un climat détestable et l'État finit par confisquer les biens.

Le 12 mars 1906, le fonctionnaire chargé de l'inventaire fut accueilli au Guilvinec au son du tocsin qui rameuta trois mille fidèles déjà sur le pied de guerre. Il ne put remplir sa mission.

La confiscation des biens de l'église du Guilvinec apparut aux fidèles comme une injustice flagrante compte tenu de la construction récente de l'édifice en partie réalisée grâce aux dons.

L'administration remit au 20 novembre la seconde tentative, mais cette fois avec des gendarmes et cinquante cuirassiers. La troupe n'eut pas à intervenir car la population se rassembla trop tard à cause de l'effet de surprise et de la rapidité de l'inventaire. Par la suite, le conseil de fabrique refusa de céder les biens, les valeurs et les titres à une quelconque association de fidèles.

## 1907 : *L'arrivée du train au Guilvinec*

Suite aux demandes répétées des élus, le Pays Bigouden sud obtint en 1907 sa ligne de chemin de fer, mais à voie étroite, entre Pont-L'Abbé et Saint-



Guérolé. Par moquerie, on le désigna sous le nom de train birinik car il se rapprochait des côtes rocheuses.



Le Guilvinec eut sa gare au nord du Château de Kergoz, alors à l'extérieur de la ville. Ce fut surtout un train de voyageurs, mais quelques wagons furent réservés aux marchandises issues des ports, conserves, un peu de marée, filets, etc. Les jeunes gens et les jeunes filles prirent l'habitude les jours d'hiver de se rendre en foule à la gare pour assister à l'arrivée du dernier train de l'après-midi. Il y avait toujours un permissionnaire de la marine à accueillir, surtout au cours de la guerre 14-18.

### *1908 : Le lion du bois de Tréffiagat*

Le bruit courut au Guilvinec comme une traînée de poudre, qu'un redoutable lion échappé d'une ménagerie de passage à Quimper s'était réfugié dans le bois de Tréffiagat. Le superbe cheval de la ferme du Vivier en aurait été la victime. La nouvelle aussitôt connue, les tartarins locaux se concertèrent et, n'écoutant que leur courage, organisèrent une battue. Un groupe de deux à trois cents personnes comprenant les chasseurs armés de fusils, des marins disponibles, des enfants, prirent gaillardement le chemin de Tréffiagat, se renforçant une dernière fois de badauds au passage de Lostendro. Tous à la chasse au lion ! Arrivés au bois du Comte LE GOUVELLO DE LA PORTE, on leur fit comprendre que le lion n'était qu'un âne... Mais quelle crédulité ! Marris et honteux, les braves chasseurs prirent des chemins détournés pour rentrer chez eux.

L'auteur de la fausse nouvelle ? Un certain farceur, Alain BERROU, coutumier du fait.

### *1910 : Grande mission catholique*

Issus des campagnes, les Guilvinistes avaient gardé à la fin du siècle dernier un sentiment religieux profond. La bénédiction de la mer attirait une foule considérable; la plupart des pêcheurs y participaient en conduisant leur barque.



Les patrons ne manquaient pas de placer leur chaloupe sous la protection divine et l'on ne comptait plus les noms de saints ou le nom de Dieu lui-même pour dénommer leurs bateaux.

Phénomène connu dans tous les ports, au siècle suivant: la fréquentation de l'église connut un recul progressif chez les marins. Ceux-ci ne respectaient pas toujours le jour du Seigneur, en allant en mer le dimanche. Selon un rapport des autorités ecclésiastiques, les jeunes Guilvinistes faisaient trop de promenades nocturnes l'hiver. Ils aimaient trop la danse et les fêtes comme les Gras.

Bref, il était temps de raviver la foi chrétienne. Une grande mission se déroula du 2 au 29 janvier pour toute la population. Dans une église comble, décorée de filets bleus, journées de prières, conférences, sermons, communions par milliers, bénédictions par des missionnaires se succédèrent sans fin. La mission ne faillit pas à la tradition; on ne manqua pas d'ériger une croix en souvenir des marins péris en mer devant le mur du cimetière où des plaques apposées rappellent les naufrages et les noms des disparus. On peut lire aujourd'hui encore sur cette croix: "À la mémoire des marins péris en mer - Donnez-leur le repos éternel - Mission de 1910".

### *1912-1914 : Début de la pêche aux langoustines*

En 1912, on vit apparaître timidement les langoustines dans les bulletins de pêche du Guilvinec, mais dans les statistiques du port de 1914, elles furent confondues avec les crustacés divers. Pourtant, depuis quelque temps, les pêcheurs guilvinistes en découvraient dans les grandes mailles de leurs "filets-dragues", adaptés plutôt à la pêche aux poissons plats. Juste avant 1914, les mareyeurs se lancèrent progressivement dans la commercialisation régionale de la langoustine vivante, et ce fut un déclic. Pendant la guerre, les petits dragueurs à perche et à voile raclèrent les fonds à la richesse insoupçonnée.



La diminution des maillages permit la pêche de palanquées de langoustines. Les usines, et principalement LARZUL de Plonéour, mirent en boîte les queues, donnant un coup de fouet à la production. Il en résulta un essor de la construction des canots dragueurs.

Néanmoins, cette pêche resta longtemps une pêche d'appoint. Au temps de la navigation à voile, il fallait un bon vent pour traîner la drague. L'été, canots et chaloupes reprenaient leur activité saisonnière. Vendues par paniers sans différencier les grosses des petites, les langoustines virent leur taille diminuer par suite de nouveaux rétrécissements des maillages. Puis les paniers à leur tour perdirent peu à peu de leur volume pour tenter d'abuser les mareyeurs.

Le rôle des langoustines dans la pêche guilviniste progressant (bientôt 85 canots dragueurs), la fête des langoustines avec élection d'une reine devint la plus grande fête de la ville.

### *1914 : La mobilisation et la guerre*

La plupart des Guilvinistes en âge de combattre furent mobilisés dans la Marine Nationale.

Mais le trop-plein des équipages, souvent constitué des plus jeunes, fut incorporé dans la brigade de fusiliers-marins de l'Amiral Ronarc'h engagée en 1914 à Dixmude et sur l'Yser en Belgique, contre un ennemi bien supérieur en nombre. Beaucoup de Guilvinistes participèrent à ces batailles; 12 y laissèrent leur vie pour barrer la route à l'invasion qui aurait pu prendre le plus gros de l'armée à revers. Plus tard, d'autres marins furent versés dans des bataillons d'infanterie coloniale et combattirent sur la Marne, à Tahure, Verdun (près de 100 tués).

La guerre s'étant étendue à la Méditerranée orientale, la marine participa à l'expédition des Dardanelles et au débarquement à Salonique (10 tués à terre, une dizaine torpillés sur le Danton, le Bouvet, le Léon Gambetta, etc...). En tout, 160 tués ou disparus mais surtout dans la guerre à terre.

Comme partout, l'armistice du 11 novembre fut fêté au Guilvinec. Une foule joyeuse manifesta dans la grand-rue, s'attardant devant la maison de Madame MORIZOO-AMELINE, veuve d'un officier tué au front, qui au piano joua tous les airs patriotiques, pleurant et chantant à la fois.

La guerre fut suivie en 1918-19 d'une terrible épidémie de grippe espagnole qui terrassa des dizaines de Guilvinistes.

### *1919 : Le Guilvinec devient chef-lieu du quartier maritime*

Avant 1919, les numéros d'immatriculation des bateaux du Guilvinec étaient précédés de la lettre Q, Quimper, siège de l'inscription maritime. Au 19<sup>e</sup> siècle, les petits ports bigoudens ne possédaient pas d'immeuble suffisamment grand pour loger le bureau des affaires maritimes.

Un syndic représentait l'Administrateur au Guilvinec assurant les inscriptions sur le rôle.

L'extension du port devenue conséquente, l'éloignement des différents services eut de multiples inconvénients. La marine décida de transférer les bureaux de l'administration et les archives datant de COLBERT dans le bâtiment nouvellement

**GV** acheté sur la grand-rue, l'ancien Hôtel de l'Océan.

A partir de 1919, les immatriculations des ports bigoudens jusqu'à Bénodet portèrent les initiales GV.

### *1924 : Débuts de la motorisation de la flottille*

La motorisation, largement utilisée dans les armées, eut des effets bénéfiques dans le secteur de la pêche. Louis LE CLEAC'H, patron pêcheur surnommé "Ar lapin", qui avait déjà innové dans sa chaloupe en y installant une petite glacière, adapta de petits moteurs aux annexes sardinières. Cela permit d'évoluer plus vite sur les lieux de pêche, voire de retourner au port par temps calme à la vente de la sardine. Tous les patrons bientôt l'imitèrent.

L'année suivante, il équipa la chaloupe elle-même d'un moteur d'appoint. Les canots dragueurs de langoustines firent de même. La belle chaloupe sardinière conçue pour naviguer à la voile n'était pas vraiment adaptée à ce type de propulsion. Elle allait progressivement connaître un



déclin irréversible, concurrencée dès 1927 par les petites pinasses motorisées plus effilées, plus rapides. "Ar lapin", un novateur! Que son surnom ne soit pas oublié !



### *1926 : Les grandes grèves des ouvrières des conserveries*

Ce fut au Guilvinec, l'un des événements les plus marquants de la première moitié du siècle tant par sa soudaineté que par son ampleur. Il est resté dans la mémoire collective comme le symbole de la lutte ouvrière, pourtant dans un monde assez peu syndicalisé, grâce à son slogan revendicatif "Pemp real a vo" (traduction littérale : "Ce sera 1 franc 25", le tarif horaire réclamé, soit une augmentation conséquente de 22 centimes), et surtout par l'image, immortalisée depuis, des Bigoudènes défilant drapeau rouge en tête.

Le mouvement revendicatif commença le 26 juillet à Lesconil "la rouge" en pleine période de sardines. Les ouvrières décrétèrent la grève, et pour ne pas rester isolées, décidèrent de manifester dans les rues du Guilvinec pour étendre leur mouvement.

Devant l'usine Paul CHACUN, elles tentèrent de débaucher le personnel, puis à la SOCIETE BRESTOISE, et enfin chez RIOM rue Poul Ar Palud. Les ouvrières, guilvinistes pour la plupart, se mirent en grève et manifestèrent dans les rues en chantant l'Internationale. Une brave bigoudène qui ne parlait pas le français, chantait quand même "c'est la lune finale".

Il en résulta quelques incidents; des patrons ou gérants furent conspués. Les marins en arrêt forcé de travail, soutinrent les ouvrières, leurs épouses, leurs filles.

Pour mieux structurer le mouvement, Charles TILLON, délégué de la CGTU, arriva au Guilvinec. Il harangua les grévistes, réclama 1,35 F de l'heure et l'échelle mobile des salaires.

Une manifestation à Pont-L'Abbé tenta d'entraîner le personnel de l'usine BEZIERS. La grève dura près d'un mois. Finalement le patronat accepta le prix d' 1,25 F. "Pemp real a zo bet".

La plupart des ouvrières furent reprises sauf des déléguées syndicales. Mais Marcel CHACUN, déçu par le comportement des ouvrières à son égard, déclara qu'il n'habiterait plus Le Guilvinec.

Tillon fut acclamé après avoir participé aux négociations. En raison d'une ressemblance frappante avec le futur ministre de la 4e République, un brave marin-pêcheur de Men-Meur fut, à vie, surnommé TILLON !

## *Décembre 1928 : Ouverture de l'usine Chemin de Men Meur*

Dans l'ancienne glacière d'Emile LE CORRE rue de Men Meur, la société CHEMIN, qui avait déjà une usine à Douarnenez, en construisit une autre. Ses conserves portèrent la marque "Capitaine Cook". Il était prévu de lui adjoindre un atelier de dégradats qui assurerait entre autres le traitement des foies de poissons.

## *1929 -29 décembre: Sauvetage du trois- mâts polonais, le "Pomorze"*

Le 29 décembre, un trois-mâts polonais de 80 m de long, venant de Saint-Nazaire, remorqué par un vapeur qui le conduisait au Danemark pour y être réarmé, était en perdition dans la tempête au large de Penmarc'h. Son amarre rompue, le Pomorze dérivait vers les Etocs et allait s'y fracasser.

L'équipage pourtant réussit à jeter l'ancre à temps, maintenant le navire dans une position très délicate parmi les rochers, mais miraculeusement indemne. A son bord, neuf hommes et une femme, épouse du second, en voyage de noces !

Sur la côte, l'alerte avait été donnée. Les canots de sauvetage à rames de Penmarc'h et le "Vice- amiral Duperré" du Guilvinec, commandé par J.L. COURTES, se portèrent à son secours.



Toute la population fut tenue en haleine, le Pomorze risquant à tout moment de briser sa chaîne sous les coups de boutoir de la mer. Grâce à son moteur, le "Vice-amiral Duperré" du Guilvinec réussit à sauver l'équipage et le conduisit au Guilvinec où il fut réconforté (les autres canots de sauvetage furent endommagés). Le lendemain, la mer s'étant calmée, le "Vice-amiral Duperré" réembarqua l'équipage polonais et sortit le Pomorze de sa position dangereuse. Le vapeur le reprit en remorque et il parvint au Danemark sans encombre.

Le gouvernement polonais voulut remercier officiellement la ville du Guilvinec et les courageux sauveteurs. Le 12 mai 1930, une grande fête fut organisée sous le patronage du Consul avec le concours de la musique municipale et celle du 118<sup>ème</sup> de Quimper.

Toute la population se réunit sur la place de l'église où une estrade fut montée pour recevoir les personnalités, députés, sénateurs, préfet, amiraux, maires, etc... De nombreux discours en hommage aux sauveteurs furent prononcés. Monsieur Le Consul remit la médaille de sauvetage polonaise au patron J.L. COURTES et à ses canotiers. Un grand moment !

Monsieur Le Maire, Eugène KERNAFLEN, remercia toutes ces personnalités de leur présence et la fête se termina par un défilé et un banquet à l'hôtel du Centre.

### *1930 -26 juillet: Pose de la première pierre du môle-abri*

Pour empêcher les houles dangereuses venant du sud et de l'ouest de pénétrer dans le port, les autorités locales réclamaient depuis longtemps la construction d'un môle. Long de 320 m, il se fixerait sur les rochers de Faoutès et se refermerait sur la jetée du Guilvinec, laissant une passe de



150 m de large. Dans un second temps, ce môle joindrait Faoutès à la digue de Léchiagat, petit tronçon de 90 m construit en 1909, soit 150 m de plus.

Un énorme chantier installé à la pointe de Léchiagat fabriqua des milliers de blocs en ciment armé de 12 à 22 tonnes dont certains étaient destinés à être immergés. Un petit train venant de la carrière de Kéristin apportait les pierres qui passaient ensuite au concasseur.

Le 26 juillet 1930, les invités furent conduits par la vedette du chantier à bord d'un ponton sur lequel le premier bloc était déjà suspendu à un portique au-dessus de l'eau. Au signal de l'ingénieur se fit l'immersion guidée par un scaphandrier sur la base d'enrochement. Un second bloc fut aussitôt ajusté au premier.

Discours et vin d'honneur à l'hôtel du Guilvinec clôturèrent la cérémonie présidée par Monsieur KERNAFLEN, maire, car une grande partie des dépenses de construction était à la charge de sa commune. Les travaux durèrent deux ans.

## 1934 : Le premier malamok



La pêche guilviniste spécialisée dans la production de langoustines et de poissons nobles du jour restera longtemps liée à un type de bateau à la silhouette caractéristique, le "malamok" ou petit chalutier en bois qui évoluera progressivement en taille et en puissance motrice.

Les ports du sud comme Concarneau ou Lorient avaient déjà conçu ce type de bateau avant 1930 en adaptant aux petites unités le procédé de chalutage à panneaux des grands vapeurs. L'un de ceux de Lorient s'appelait le "Malamok", un nom à résonance bizarre dont le sens échappa longtemps aux Guilvinistes qui croisaient dans les parages (c'est le nom d'un oiseau de mer).

Ces derniers en firent pourtant l'éponyme désignant tous ses semblables.

Les jeunes frères Félix et Marcel QUINIOU du Guilvinec grèèrent en 1934 le "Ernest Zégut", une belle pinasse rapide construite par les Hospitaliers bretons pour S. Tirilly, en l'équipant de fermes, d'un treuil, de panneaux et d'un chalut conçu par Y. LE PRINCE, ancien patron lorientais d'un grand chalutier-fer, fondateur d'un atelier de fabrication de filets à Léchiagat.

Le malamok guilviniste venait de naître.

Les résultats ne se firent pas attendre dans les pêcheries de merluchons et de langoustines des canots dragueurs. Entre temps, la pêche aux langoustes, concurrencée par les apports étrangers et particulièrement ceux d'Afrique du Sud, subit une grave crise. Les patrons de Léchiagat vendirent ou abandonnèrent alors leurs langoustiers pour faire construire des "malamoks" tout neufs en gardant la forme effilée des pinasses, mais en renforçant leurs membrures et en les dotant d'une cabine, tels le "Pacifique", le "Léon Gambetta" ...

Les patrons des pinasses sardinières ne furent pas en reste. Toutes furent gréées en "malamoks" pour la pêche d'hiver.

Dans les années 50, ce seront plus de 120 malamoks de 14 à 17 m qui sortiront des chantiers guilvinistes, mais le mot "malamok" sera assez peu utilisé par les marins eux-mêmes pour désigner les nouveaux chalutiers-thoniers.

## *1935 : Victoire des communistes aux municipales*

On l'a dit, les partis conservateurs furent peu influents au Guilvinec; François LE BERRE, républicain radical resta 21 ans à la tête de la commune. En 1919, le radical-socialiste Jean LE CLEAC'H dit "Calopic", patron-pêcheur, fut élu maire; à ses côtés, Eugène KERNAFLEN premier adjoint, un ancien du petit séminaire, comptable à Nantes, mais revenu au Guilvinec reprendre l'affaire familiale. En 1925, les positions des deux hommes furent inversées. Eugène KERNAFLEN, ami du député LE BAIL prit la tête de la mairie avec Calopic premier adjoint. Rebelote en 1929. Entre temps, les partis socialiste et communiste avaient pris de l'envergure comme au plan national.

Aux élections de 1935, quatre listes se présentèrent devant les électeurs, celle du maire sortant, la liste républicaine, laïque et socialiste, celle de Guillaume LE BEC, socialiste, celle de Pierre MARECHAL du Bloc ouvrier, paysan et marin (communiste), et la liste d'union républicaine d'inspiration chrétienne de Jean-Marie BIGER, un patron-pêcheur influent très estimé. Ce fut ce dernier d'ailleurs qui obtint le plus de voix. Dans l'ensemble, le PC avait une légère avance. Estimant sans doute que chacune gardait sa chance, les quatre listes se maintinrent au second tour. Surprise le 12 mai, 19 sur 23 candidats de la liste communiste furent élus à la majorité relative, soit 451 voix pour Marc SCOUARNEC, sur 1134 votants. Les trois autres têtes de liste passèrent également, dont Jean-Marie BIGER que d'aucuns appelaient le "communiste chrétien".

P. MARECHAL, patron-pêcheur, refusa la charge de maire, arguant du fait qu'il séjournait de longs mois au Croisic à la pêche à la sardine. Marc SCOUARNEC qui pratiquait la petite pêche sur son canot "Karl Marx", vendit ce dernier pour un plus petit.

Ce fut une surprise dans le département, mais ce ne fut pas la seule. A Tréffiagat, l'union populaire de Jean LE COZ devança d'un siège la liste radicale. Jean Désiré LARNICOL, 25 ans seulement mais disponible, accepta d'être maire après quelques hésitations. Le Guilvinec, Tréffiagat, Concarneau: les trois mairies communistes du département.

## *1936 : Le Front populaire*

La nouvelle municipalité du Guilvinec ne se contenta pas de gérer les affaires de la commune.

Des discussions politiques, en cette période d'effervescence idéologique, animèrent les réunions du conseil municipal. Des motions furent plusieurs fois expédiées au Préfet, comme la demande de suppression des liges nationales factieuses (Croix de feu, etc.).

Aux législatives de 1936, l'union fut appliquée au deuxième tour. Marc SCOUARNEC et P. MARECHAL organisèrent un service de car pour rameuter les électeurs de gauche en pêche au Croisic, au bénéfice du radical G. LE BAIL de Plozévet qui l'emporta de 14 voix seulement sur son adversaire "blanc" QUEINNEC.

Après les élections, le comité local du Front populaire organisa une fête de la victoire à Pont- L'Abbé. Les manifestants au retour défilèrent dans les rues du Guilvinec, drapeau rouge en tête. Ils se rendirent à la place de la cale où Marc Scouarnec prononça une allocution. Puis le groupe se disloqua devant la mairie en chantant la Marseillaise et l'Internationale.

Le conseil municipal condamnera les accords de Munich auprès du Préfet. Mais à la suite du pacte germano-soviétique, l'équipe municipale avec les quatre élus non communistes sera déchue et remplacée sur ordre de DALADIER par une délégation spéciale dirigée par Monsieur PERODEAU, receveur des P.T.T.



## *1937 : Développement de l'émigration des Guilvinistes vers les ports du sud*

Commencées au début du siècle au temps des chaloupes à voile en raison de la raréfaction de la sardine sur nos côtes, les migrations guilvinistes vers Quiberon et Le Croisic ont drainé de mai à novembre plus de mille marins des équipages de 80 à 90 pinasses.

Si l'on compte les familles des patrons et de beaucoup de matelots, les ouvrières d'usine qui allaient faire la saison tout le long de la côte, ce furent plus de 2000

personnes qui partirent vers le sud, vivant chez l'habitant dans des conditions souvent précaires.

Le mouvement s'amplifia par le départ de différents services (mareyeurs, commerçants, constructeurs, usiniers même, etc...) vers les bases avancées que furent Le Croisic et Quiberon proche des lieux de pêche poissonneux.

Ces migrations saisonnières furent à l'origine d'implantations définitives de centaines de Guilvinistes sur ces rivages ensoleillés. Ce mouvement à n'en pas douter aurait progressé considérablement si la guerre de 1939 ne l'avait pas stoppé net surtout vers Quiberon.

### *1938 : Création du cours complémentaire mixte sous la direction de Tudy Prigent.*

Événement majeur : le CC donna à beaucoup d'enfants du Guilvinec et de Léchiagat la possibilité de poursuivre des études secondaires jusque-là limitées à un petit nombre.

### *1939 : L'arrivée des réfugiés espagnols*

Ce fut un drame qui impressionna vivement la population guilviniste. La vue de ces femmes, enfants, vieillards, miséreux, démunis, mal vêtus, tristes, est restée dans les mémoires.

La guerre civile espagnole entre les troupes républicaines et les nationalistes du général Franco jeta des centaines de milliers de réfugiés sur les routes. Fuyant devant les troupes franquistes, ils franchirent les Pyrénées.

La municipalité de gauche du Guilvinec se porta volontaire pour en accueillir. Un comité composé du Maire, d'adjoints et de personnalités comme A. BIGUAIS, J. NADAN, fut mis sur pied pour subvenir à leurs besoins. Une cinquantaine environ, venus de Barcelone, furent logés dans l'ancienne poste, mais mis aussitôt en quarantaine en raison de maladies qu'ils pouvaient véhiculer. La population fut sollicitée pour leur offrir ustensiles, matelas, vêtements, victuailles.

Ils séjournèrent au Guilvinec jusque la fin de 1939. José SOLER joua même à l'USG. Puis ils furent évacués vers l'Île Tudy où ils logèrent dans une usine. Vers 1942, ils franchirent la ligne de démarcation vers la zone sud pour tenter de retrouver leurs proches internés dans les camps de Gurs et d'Argelès. La plupart ne retournèrent plus en Espagne.

### *1940 -15 mai: Drame en mer dans une pinasse*

La pinasse "Marie" commandée par le patron Eugène TIRILLY, à la barre, arrivait sur les lieux de pêche au maquereau de dérive à 50 milles au nord-ouest de Penmarc'h. A ses côtés, Louis JEGOU, l'homme de quart. Les autres matelots se reposaient dans le poste avant, attendant l'heure de la mise à l'eau des filets pour la pêche de nuit. Le vent soufflait de nord-ouest; de petits paquets de mer s'écrasaient sur le pont; l'écouille de ce fait était en partie rabaisée. Vers 19 heures, le patron stoppa la pinasse, c'était l'heure de prévenir les hommes. Le matelot de quart appela, mais ne reçut aucune réponse. Il insista puis inquiet, descendit dans le poste et là, fut frappé de stupeur. Tous les matelots étaient inanimés, asphyxiés par les émanations d'oxyde de carbone dégagé par le moteur, séparé pourtant du poste par une cloison. Sept hommes étaient déjà morts ; seul Henri LE CLEAC'H, 19 ans, près de l'écouille, respirait encore.

Escorté par le "Devoir" et le "Simone et Marcelle", le "Marie" rejoignit Le Guilvinec vers 4 heures du matin. Ce fut trop tard pour le rescapé qui, le lendemain, mourut à l'Hôtel-Dieu de Pont- L'Abbé.

Parmi les malheureux pêcheurs qui n'avaient pas été mobilisés en cette année de guerre, un père de sept enfants, Jean JOLIVET de Lostendro, 45 ans.

Les obsèques des sept marins décédés le 15 mai furent suivies par une foule considérable.

Tout le monde maritime était là, mais beaucoup de pêcheurs ne trouvèrent pas de place dans l'église comble bien avant l'heure de la cérémonie. Les sept cercueils arrivèrent par un autocar et furent placés au centre de la nef. Chaque famille prit place derrière son parent proche décédé. Jamais Le Guilvinec n'avait assisté à des funérailles si émouvantes. Le lendemain, le jeune Henri LE CLEAC'H rejoignit au cimetière ses sept compagnons.

### *20-22 juin 1940 : Arrivée des Allemands et départs de Guilvinistes vers l'Angleterre*

En ces mois de mai et de juin 1940, l'histoire du Guilvinec rejoignit la grande histoire nationale. L'offensive allemande dans les Ardennes chassa devant elle des millions de personnes. Le Guilvinec accueillit une petite colonie de réfugiés du Nord que la

municipalité répartit chez l'habitant par réquisition. Ceux de Boulogne séjournèrent chez nous jusqu'à la fin de la guerre.

L'arrivée des Allemands aux abords de Brest vers le 19 juin provoqua une panique parmi les marins mobilisés. Certains d'entre eux s'enfuirent par mer, d'autres rejoignirent leur domicile par la route.

Le 20 juin, des motocyclistes et des auto-mitrailleuses couvertes de branchages constituant l'avant-garde allemande, atteignirent notre port et réquisitionnèrent des cantonnements pour les troupes qui devaient suivre.

L'armistice contraignit les hommes mobilisés à se constituer prisonniers sous peine de représailles. Des officiers-mariniers de carrière, des pêcheurs mobilisés qui ne voulurent pas se livrer décidèrent de rejoindre la marine française en Angleterre. Ils entraînaient avec eux des jeunes gens qui ne voulaient pas subir l'occupation. Deux malamoks volés à leur armateur, le "Korrigan" et le "Mouscoul", puis le canot "Petit Manuel" quittèrent le port la nuit; et route vers les îles britanniques.

Accueillis par les émissaires du Général de Gaulle qui avait lancé le 18 juin un appel à la résistance, ils s'engagèrent à ses côtés. Voilà des Guilvinistes parmi les tout premiers compagnons de la "France libre". Cinq d'entre eux se destinèrent à



l'espionnage entre la France et l'Angleterre dont l'un avec d'Estienne d'Orves. Dix autres choisirent de combattre dans le bataillon de fusiliers-marins aux côtés des Anglais; le reste préféra l'embarquement sur des navires ralliés où ils retrouvèrent d'autres compatriotes comme Roger GUILLAMET du Rubis.

Alors que plus de 100 000 militaires avaient transité par l'Angleterre en cette fin de mois de juin et regagné l'Afrique du Nord ou la France, il est bon de souligner que de jeunes civils, marins-pêcheurs du Guilvinec, avaient choisi la Résistance.

Après les combats fratricides de Syrie dans la 1<sup>ère</sup> D.F.L., les fusiliers-marins participèrent à la prestigieuse bataille de Bir Hakeim, à celle d'El Alamein, firent les campagnes de Tunisie, d'Italie, de France. Les rescapés guilvinistes du régiment de fusiliers-marins, vétérans parmi les vétérans furent parmi les tout premiers de l'armée alliée à atteindre le Rhin en Alsace en janvier 1945.

### *1942-43 Ouverture de l'école d'apprentissage maritime*

Jusqu'à cette date, la formation des marins passait par l'école de pêche qui leur donnait les premiers éléments de navigation. Dès 1907 les cours furent dispensés par les instituteurs dans l'enceinte même de l'école des garçons. Puis une école spéciale fut construite Rue de Lohan mais l'enseignement restait sous la dépendance de l'instruction publique.

En 1942, il en fut autrement; l'E.A.M. fut une structure créée en relation avec l'administration de la marine. Des baraques sortirent du sable d'un terrain vague dunaire, utilisé auparavant par un atelier de corderie. La classe 471 la première appelée à l'E.A.M., était déjà embarquée depuis plusieurs années. Des ateliers de forge et de menuiserie complétaient les salles d'enseignement général et de navigation. La formation ne durait qu'un an.

### *12 juin 1944 : Grande rafle de l'armée allemande: départ vers l'Allemagne de 55 réfractaires au travail forcé*

Après quatre années d'occupation allemande plutôt calme, le 12 juin 1944, Le Guilvinec et Léchiagat furent réveillés au petit matin par des vociférations et des coups de crosse sur les portes. Un bataillon de Russes blancs combattant sous l'uniforme allemand, cantonné à Plomeur venait d'encercler l'agglomération et sous la menace des armes rassemblait toute la population adulte masculine et la dirigeait vers Men Meur.

Ici et là quelques coups de feu éclatèrent visant ceux qui tentaient d'échapper à la tenaille. Certains réfractaires ou patriotes ne furent pas débusqués car en prévision d'une rafle toujours possible, ils avaient prévu des cachettes insoupçonnables.

Pourquoi cette rafle ? C'était, après le débarquement du 6 juin en Normandie, la réponse allemande au coup de main prématurément opéré au bourg de Plomeur par les Francs-tireurs et Partisans qui avaient retenu prisonniers deux Russes blancs.

Après plusieurs sélections parmi les 2000 hommes arrêtés, ne furent retenus que les réfractaires qui n'avaient pas répondu sans raison valable à la réquisition du S.T.O. (Service Travail Obligatoire). 55 jeunes gens de 20 à 25 ans prirent le chemin de l'Allemagne jusqu'en Haute Silésie. A Heydebrek près d'Auschwitz, la plupart durent travailler pour l'industrie de guerre allemande dans l'usine de I.G. Farben. Trois d'entre eux, emprisonnés, interrogés, torturés à Pont-L'abbé furent dirigés vers les camps de concentration d'où ils ne revinrent pas. Un événement profondément ancré dans les mémoires.



### *Août 1944 : Départ des Allemands - Libération du Guilvinec*

Après la percée des troupes américaines en Normandie et leur pénétration en Bretagne, à la fin juillet 1944, les Allemands abandonnèrent les ports secondaires

comme le Guilvinec pour se concentrer à Lorient ou à Brest, protégé par le point d'appui du Menez Hom.

Le 4 août, le drapeau tricolore fut hissé au sommet du clocher de l'église Sainte Anne. Les organisations de Résistance sortirent alors de l'ombre: les F.T.P. qui avaient participé à quelques coups de main et à un trafic d'armes à Léchiagat, Libé-Nord qui regroupa sous le sigle F.F.I. de jeunes soldats sans uniformes commandés par le lieutenant L. LE DREZEN, directeur de la fabrique de filets de Léchiagat.

La foule des Guilvinistes défila joyeusement dans la ville mais manifesta sa désapprobation devant les maisons de quelques "collaborateurs". Des pillages de locaux abandonnés par la troupe s'en suivirent. Un comité de libération fut nommé et une délégation spéciale fut chargée d'administrer la commune et de procéder à une petite "épuration".

Un combat naval dans la Baie d'Audierne donna aux F.F.I. l'occasion de faire 45 prisonniers allemands. Puis ce furent les opérations d'Audierne contre des ennemis retranchés et ceux de la Presqu'île de Crozon par le bataillon "Antoine Volant".

Après l'intégration des F.F.I. et des F.T.P. dans l'armée, ce fut l'affectation sur le front de Lorient où le capitaine LE DREZEN trouva la mort sous les balles allemandes au cours d'une patrouille (janvier 45).

### *Avril 1945 : Élections: 4 femmes au conseil municipal*

Avant la rentrée au pays de tous les prisonniers, des déportés, des travailleurs forcés ou des militaires, les élections municipales furent organisées en avril 1945. Marc Scouarnec revenu en septembre 1944 de son camp d'internement de Voves, prit la tête d'une union patriotique qui réunissait socialistes et communistes dont 4 femmes: une première ! contre une liste menée par J. LAVALOU, résistant gaulliste.

Le Général de GAULLE ayant donné le droit de vote aux femmes, les résultats de l'élection dépendaient d'une inconnue. L'union patriotique emporta tous les sièges au premier tour, Mme BIGUAIS-JOLIFF Gabrielle arrivant en tête des suffrages. Marc Scouarnec fut réélu maire et Jean LE BRUN déporté à Buchenwald, 1<sup>er</sup> adjoint. Mme BIGUAIS, élue socialiste, devint le 2<sup>ème</sup> adjoint.



### *1947 : Tempête terrible du 3-4 avril: 25 hommes périssent en mer*

Après le naufrage de la "Bretagne" de Léchiagat le 6 mars 1946 avec 9 hommes à bord dans les parages d'Armen, le port fut de nouveau endeuillé en ce début d'année 1947. La saison de pêche au maquereau de dérive battait son plein; les pinasses mouillaient leurs filets la nuit à près de 80 milles des côtes. Elles ne disposaient pas encore des moyens radio capables de recevoir les avis de tempête.

Dans la nuit du 3 au 4 avril, 25 maquereautiers du port furent surpris par une terrible tempête. Le relevage des filets fut long dans une mer déjà grosse le matin du 3. Le "Rosier fleuri" fit aussitôt route terre qu'il n'atteignit qu'au début de la nuit. La mer était blanche partout. En empruntant le chenal à marée basse, une lame de fond le submergea et jeta 11 hommes à la mer dont le patron S. COSSEC. Moteur noyé, le "Rosier fleuri" rentra à terre à la voile avec 4 rescapés, Antoine GLOANEC à la barre.

Le lendemain, la foule des familles attendait anxieuse la rentrée des 18 bateaux encore en mer. Certains d'entre eux furent aperçus près de Concarneau ou Quiberon complètement égarés. Des épaves rejetées à la côte laissèrent à penser que le "Louis Alice" une pinasse de 13m, commandée par Louis DOARE, avait sombré non loin du port avec 10 hommes à bord. Un autre bateau, l'"Edith Cavell", un palangrier de 8m fut retrouvé à la pointe de Trévignon. Les 4 hommes de la famille PICHAVANT avaient disparu.

25 disparus dans la même nuit ! Un comité d'aide aux familles des péris en mer fut constitué sur l'initiative des élus locaux. Le premier président en fut J. Désiré LARNICOL, conseiller général de Pont-L'abbé. M. Marc SCOUARNEC, maire du Guilvinec et M. P. QUEFFELEC, maire de Tréffiagat en furent les vice-présidents.

### *1948 : Le nouveau train de marée*

Après la guerre de 39-45, l'abondance des poissons pêchés au chalutage côtier par suite du renouvellement de la ressource, fut telle qu'un projet de mise à la voie normale de la ligne Pont- L'abbé -Saint Guénolé mûrit chez les usagers. La cheville ouvrière en fut M. Emile LE CORRE, l'un des principaux mareyeurs du Guilvinec. Le train birinik avait vécu ! Après un an de travaux, le changement de rails et la mise à l'écartement normal, permirent à la marée du jour de gagner la capitale en quelques heures par des wagons frigorifiques, sans transbordement. Néanmoins le transport de voyageurs fut supprimé.



## *1949 : Ouverture de l'école religieuse de garçons*

Depuis la fondation de la paroisse, il n'existait pas d'école catholique de garçons au Guilvinec, mais les sœurs acceptaient les petits garçons en maternelle, puis ces derniers devaient changer d'établissement à leurs 6 ans, le plus souvent en allant à l'école publique ou alors en pension chez les frères à Tréffiagat.



Après la guerre, la paroisse décida de créer une école de garçons et pour cela fit l'acquisition du manoir de Kergoz et de ses dépendances, un parc aux arbres séculaires. Le domaine, propriété d'un Pont-L'Abbiste, après bien d'autres, avait été bien mal utilisé depuis des décades. Pendant la guerre, le manoir avait servi de caserne aux Allemands qui avaient en outre monté plusieurs baraques dans la cour.

En raison de l'extension du cours complémentaire, l'école publique des garçons manqua de place. Plusieurs classes primaires firent la rentrée 44 dans les baraques allemandes. Le choix de la paroisse s'avéra donc peu judicieux. La municipalité entama alors une procédure d'expropriation du manoir de Kergoz qui aboutit au bout de quelques années. L'école Saint Joseph en conséquence fut construite à l'étroit dans la cour du patronage, créé en 1930 pour des activités théâtrales et sportives mais déjà transformé en cinéma.

## *1949 : Début des travaux du nouveau quai et de la criée*

Les ouvrages de débarquement du port du Guilvinec, restaient depuis 1896 ridiculement insuffisants. La largeur de la jetée, 2,50m, ne permettait pas à deux charrettes de s'y croiser. Le camion qui livrait de la glace ou qui venait prendre livraison de la pêche près du phare, devait repartir en marche arrière sur plus de 100 m !

Demandés bien avant la guerre, les travaux de déroctage, d'approfondissement, de construction d'un quai étaient toujours repoussés et pourtant des taxes de péage prélevées sur les ventes, tombaient dans les caisses. Il était prévu de construire un quai de 200m de long reliant la jetée à la cale Kohz, de réaliser un terre-plein de 15 000 m<sup>2</sup> où aboutirait la voie ferrée. Des usagers exprimèrent l'idée qu'en bouchant ainsi le port, on réduirait celui-ci à un chenal bien exposé et qu'il était préférable de l'aménager en amont où l'épaisseur du sable offrait des possibilités de creusement. Ils ne furent pas entendus au conseil portuaire. L'entreprise Bringer et Tondu avec ses deux scaphandriers Gilbert et Gérard, fut à pied-d'œuvre en avril 1949, tandis que le chalutier "la Libellule" remorquait la grande barge de Douarnenez. En même temps,

l'entreprise MACQUART fut chargée de prolonger de 60m le môle de Léchiagat pour casser les houles dangereuses.

Depuis 1948, une voie de chemin de fer, reliant la carrière de pierres de Kéristin au chantier de la Pointe avait été mise en place et fournissait du matériau à la concasseuse.

Les deux entreprises en activité purent se rendre compte réellement et en grandeur nature, de l'insécurité qui régnait dans le port pendant les tempêtes. Le 26 octobre 49, leurs pontons à grues se télescopèrent. La barge de 100 tonnes Macquart mouillée en dedans du môle de Léchiagat, brisa ses amarres et alla percuter violemment l'autre ponton sur les fondations du nouveau quai. On ne compta pas le matériel coulé ou parti à la dérive ; un chaland libéré heurta une pinasse dans l'arrière-port.

Le spectacle des travaux dura plusieurs années; la grue qui arrachait du fond de l'eau les blocs éclatés par les explosions, la suceuse qui projetait le sable sur le terre-plein avec des mulets pris au piège, attiraient les enfants et les badauds.

### *20 mars 1950 : Perte du Danton, 8 hommes disparus*

Dans la nuit du 20 mars, le Danton, chalutier-thonier de 16,50 rn lancé en 1948, commandé par Etienne LE DONGE et dont l'équipage était de Léchiagat, revenait de Jones Bank après sa marée. La mer était grosse sans atteindre la tempête.

Au petit matin, dans tous les foyers, très vite, se répandit la terrible nouvelle d'un nouveau naufrage. Le préposé aux douanes qui accomplissait sa ronde sur la plage du Steir, observa une multitude d'épaves jonchant la grève; dans les débris, une bouée couronne au no7242, celui du Danton. L'alerte donnée, le canot de sauvetage commandé par J.L. COURTES prit la mer aussitôt et patrouilla des heures durant sur le lieu supposé du sinistre sans retrouver de victime. La quantité de fragments de bois minuscules dispersés sur plusieurs centaines de mètres du rivage autour du plancher avant du pont retourné fit penser à une explosion, une mine flottante peut-être ? La rapidité du naufrage n'avait pas laissé de temps aux malheureux pêcheurs pour enfileur leurs bouées de sauvetage car on les retrouva toutes parmi les débris divers.

La découverte depuis d'un moteur au pied d'une roche à l'ouest des Etocs laisse supposer que le Danton, surpris, avait pu heurter de plein fouet l'obstacle et se disloquer.

## *Octobre 1951 : Ouverture officielle du pont de Léchiagat*

Léchiagat et Le Guilvinec, séparés par une frontière naturelle, ne pouvaient toutefois vivre sans établir de relations solides entre eux. Trop d'intérêts communs les unissaient, le port, le sport, l'école, etc. Le petit pont de gros blocs glissants utilisable seulement à marée basse (de préférence le jour), les passeurs ou "treizour" à haute mer, parfois agitée, avaient jusque-là relié les deux bords du bras de mer. Ces conditions difficiles n'avaient pas découragé les mariages entre jeunes des rives opposées.



A l'époque de l'automobile, il devenait nécessaire de faciliter le passage entre les deux communes. Déjà réclamé en 1936, commencé en septembre 1950, le pont fut officiellement mis en service en octobre 1951.

## *1952 -29 mars: Naufrage de l' " ALL RIGHT" : 16 disparus.*

Ce fut encore au début du printemps et au cours de la pêche au maquereau de dérive qu'une nouvelle catastrophe se produisit.

L'"All Right", commandé par Jean LE ROUX, fut surpris à 100 milles au large par une terrible tempête. Un à un, les maquereautiers guilvinistes rentrèrent, mais difficilement. Seul "l'All Right" manqua à l'appel. C'était un chalutier-bois construit en 1942 en pleine guerre mais équipé en 1945 de toutes les installations modernes de l'époque.

Quelque temps avant de sombrer, il avait signalé une panne de radio à un autre maquereautier rencontré en haute mer.

Quand l'espoir de retrouver des rescapés fut évanoui, un deuil général fut décrété dans l'agglomération. Toutes les réjouissances prévues à cette époque de l'année furent supprimées.

Au cours de la cérémonie religieuse à la mémoire des disparus, un immense cortège se rendit en procession jusque la jetée où Monseigneur FAUVEL, évêque de Quimper, donna l'absoute. On ne retrouva aucun des corps des 16 malheureuses victimes.

## *1953: Le Père Tirilly nommé évêque des Iles Marquises*

Père missionnaire du Sacré-Cœur de Picpus, Louis TIRILLY, de Men Meur, fut élevé à la charge épiscopale d'un très vaste territoire, en Océanie. Il fut consacré en l'Eglise Sainte-Anne en 1954 par Monseigneur FAUVEL.

### *1957-59 : Les premières ventes sous criée*

La première criée avec sa halle à poissons fut quasiment achevée en 1957. Fini, le ballet pittoresque des canots chargés à ras-bord de caisses de merluchons et de paniers de langoustines, reliant la centaine de "malamoks" au mouillage, aux cales de débarquement.

Finis le va-et-vient des charrettes transportant la pêche vers les magasins de marée dispersés autour du port et même dans la ville. En 1957 débuta, sous la criée, la première vente des chalutiers à glace, mais la vente des côtiers du soir continua d'être pratiquée au bouton dans une baraque située à l'Ouest des bâtiments de la criée. Les



vieux mareyeurs se voyaient mal debout des heures entières devant les caisses exposées; ils préféraient rester assis devant leur bouton.

En mars 1959 seulement, le crieur Michel LE GALL commença la vente à l'estime aux enchères ascendantes, des lots de poissons frais exposés par les côtiers.

Les magasins de marée construits au nord de la criée devinrent fonctionnels. Dès 1958, quelques mareyeurs concarnois comme LE COZ, LE HIE, etc., étaient venus s'y installer. Par contre, quelques mareyeurs guilvinistes gardèrent encore quelque temps leur magasin extérieur.

### *1962-63 : Fermeture de l'usine Chemin*

Elle avait employé jusqu'à 102 salariés dont 14 hommes. Depuis quelques années, elle fonctionnait avec un effectif réduit mais continuait à fabriquer sa spécialité haut de gamme "Capitaine Cook", des petits maquereaux marinés, expédiés jusqu'en Amérique. Elle produisait aussi de la poudre de poisson et de l'huile de foie à partir des dégradats. Le départ du gérant, Monsieur BOURBAO, précéda de peu la fermeture définitive pour des raisons de rentabilité.

### *1962-63: Naissance des armements des chalutiers fer semi-industriels*

Même si dans les années 50-60, se produisit un boom dans les chantiers guilvinistes (jusqu'à 20 bateaux lancés par an), les chalutiers côtiers et les petits hauturiers ne fournissaient pas suffisamment de poisson pour permettre à la criée et aux mareyeurs de tourner à plein régime. Paradoxe, des hauturiers comme le "Michel et Monique" qui pêchaient les langoustines du Nord devaient aller vendre à

Concarneau, les mareyeurs du Guilvinec n'ayant pas de clientèle pour ces crustacés glacés. Au cours de l'hiver, les apports d'autre part étaient trop irréguliers.

De ces constatations, mûrit chez les mareyeurs la volonté de créer un armement à vocation de construire des navires plus puissants, à plus grand rayon d'action et sortant en mer toute l'année.



Ainsi naquit l'Armement Guilviniste sous la présidence de Jules Furic, une société à quirats dont les actionnaires étaient pratiquement tous des professionnels de la mer en amont ou en aval de la filière. Alexandre LE BRUN et Eugène MOYSAN, son conseiller, se rendirent alors au Danemark pour prendre livraison des deux premiers bateaux acier de plus de 22 mètres, le "Tronoën" et le "Tréminou" achetés tout neufs. Pour maintenir le label de qualité du port, on décida de limiter à 8 jours la durée des marées.

Surprise, dans un premier temps, aucun marin guilviniste ne voulut embarquer sur ces navires. Il fallut faire appel à des équipages de Lorient. Pour des raisons d'économie, l'armement préféra par la suite acheter des bateaux d'occasion comme "l'El Goléa", etc... Restait à trouver des patrons locaux; le pari fut vite gagné. De jeunes lieutenants, fraîchement émoulus de l'école de pêche, sans capital pour faire construire leur propre bateau, trouvèrent là une bonne occasion pour "se faire les dents". Il leur fallut découvrir de nouveaux lieux de pêche, y laissant parfois des plumes; des pionniers en quelque sorte! Entre-temps, en 1964, l'armement se scinda en deux, donnant naissance à l'Armement Bigouden qui hérita du "Tréminou" et qui acheta les "Dahlia", "Lobélia", "Hortensia", etc...

Les nouveaux navires battirent les uns après les autres les records de vente à la criée, "El Goléa", "Basse Spinec", "Basse Nevez", "Thierry la Fronde", etc... Le but recherché fut atteint. Les tonnages globaux de la criée progressèrent tous les ans. La relance du port fut ainsi assurée. Vers 1970, apparut un nouvel armement, l'A.C.F., propriétaire de "l'Armen", "Raoulic", etc., et bientôt du "Stiff" et du "Tévenec", de 32 mètres de long, les plus grands du port.

### *1963 : Arrêt de la voie de chemin de fer transbigoudène*

Malgré l'utilisation de wagons isothermes, le déclin du train de marée s'accroît au fil des années. La gestion de la ligne fut un souci constant pour les responsables. Le déficit initial resta difficile à résorber.

La concurrence des camions frigo d'usage plus souple, la naissance de compagnies locales (cf. Transports GUIFFANT) de camions à long rayon d'action vers le Sud de la France et les pays voisins lui furent fatales. Le train de marée cessa de siffler en 1963. Les rails furent démontés et la gare trouva une autre destination.

### *1966 -10-11 janvier: Naufrage du "Jabadao"*

7 disparus. Le Jabadao, un 24 m en acier, patron P. CLOAREC sombra en pleine nuit à une heure et demie du port. 1 rescapé, José LE BEC qui survécut grâce à sa brassière de sauvetage.

### *1967 -15 février: Naufrage du "Kreis ar Pin"*

Le 15 février 1967, la coque renversée du "Kreis ar Pin" sur le plateau de Pen Braz était visible au petit matin. On imagina vite le scénario du naufrage. Rentrant de nuit au Guilvinec après sa marée, dans une mer grossie par un vent fort, il avait dû subir le choc d'une déferlante dans le secteur d'Ar Virigou, et s'étant renversé, il avait dérivé jusqu'aux rochers. Ils étaient cinq hommes à bord de ce chalutier en acier de près de 20 mètres de long, construit à Camaret et commandé par Denis COSSEC de Saint-Guérolé. Dès l'alerte donnée, les canots de sauvetage, aidés de chalutiers locaux, sillonnèrent les lieux à la recherche des corps des victimes ou d'éventuels rescapés.

L'événement frappa considérablement les esprits, d'autant plus que les recherches étaient visibles "en direct" de la côte où les curieux arrivèrent par milliers. Aucun des corps ne fut découvert ni en mer, ni sur les grèves pourtant si proches. Le lendemain les prospections reprirent avec l'aide de plongeurs qui inspectèrent la coque. On pouvait penser que le navire renversé avait pu retenir prisonniers les corps des marins surpris en plein sommeil. Les sauveteurs spécialisés découpèrent une ouverture au chalumeau dans la carène et s'introduisirent à l'intérieur. Ils furent tout heureux de découvrir le chien du bord "Milou" qui avait survécu dans une poche d'air. La nouvelle se répandit très vite parmi les assistants qui attendaient sur la plage et les dunes. Fol espoir ! Les plongeurs fouillèrent le navire mais ne découvrirent aucun corps. Comme en 1947 sur le 'Rosier fleuri', les hommes du "Kreis ar Pin" attendaient sur le pont l'arrivée au port quand la vague les projeta à la mer.



### *11 juin 1967 : Naufrage du "Tronoën"*

Cette année fut particulièrement tragique pour le port du Guilvinec. Le "Tronoën" de l'Armement Guilviniste, un navire en acier de 22 mètres construit au Danemark et commandé par J. POCHIC, fut perdu corps et biens à 12 heures de route du port avec 7 hommes à bord. Que s'était-il passé ? La mer était calme mais le "Tronoën" avait accroché un câble sous-marin et malgré ses manœuvres ne put s'en défaire ; il communiqua plusieurs heures avec la terre, puis plus rien. Un changement de courant a pu brutalement le renverser.

### *Mai 1968*

L'éducation Nationale s'étant mise en grève, les établissements publics stoppèrent les cours. Le mouvement s'amplifia par la grève des autres fonctionnaires. Les centrales syndicales y participant, le port fut paralysé, les approvisionnements en gas-oil n'étant plus assurés et l'expédition du poisson non garantie. Un service "minimum" pour ravitailler la population en poisson fut mis en place. Une grande manifestation réunissant ouvriers et fonctionnaires de tout le canton, accompagnés des tracteurs d'agriculteurs, défila dans les rues et se rendit à la halle à poissons où se tint un grand meeting aux cris de "les marins avec nous".

### *5 février 1970: Naufrage de "l'Agami"*

Au cours d'une nuit de tempête épouvantable, l'Agami de Loctudy, basé au Guilvinec, un beau bateau en acier de 25 mètres et de 115 tonnes, commandé par J. CAP, avec 9 hommes à bord, cessa de donner de ses nouvelles. Le lendemain, il fallut se rendre à l'évidence, l'Agami était perdu corps et biens. A son bord, Jean LE GOFF du Guilvinec, père de 5 enfants. Une cérémonie religieuse en hommage aux 9 victimes fut célébrée par Monseigneur BARBU, évêque de Quimper, qui prononça une émouvante homélie sur le dur métier de pêcheur.

### *25 février 1976 : disparition du "Lostrendro": 5 hommes péris en mer*

Le "Lostrendro", un bateau en bois de 18,50 mètres et de 49 tonnes, appartenant aux deux frères Henri et Jacques LE CLEAC'H, pêchait à 50 milles au large de

Penmarc'h, chalutant dans un épais brouillard sur la route des cargos. On pense qu'il fut victime d'une collision avec un gros navire.

### *1978 : Construction du nouveau C.E.S.*

Le C.E.S. Paul LANGEVIN, créé en 1972, était l'héritier du C.E.G. du même nom, construit dans les dépendances du manoir de Kergoz à la suite du transfert du cours complémentaire de l'école des garçons. Dédoublant le C.E.S. de Pont l'Abbé, il reçut tout le secteur scolaire de Penmarc'h qui dut rejoindre Le Guilvinec où l'enseignement long était désormais assuré. Devant l'afflux de nouveaux élèves, 19 baraques dont plusieurs avaient déjà servi dans d'autres établissements, sortirent de terre l'une après l'autre autour du manoir fortifié.

Seules les 7 classes en dur de l'ancien C.E.G. offraient aux élèves des conditions convenables. Las d'attendre à la suite de promesses de construction d'un C.E.S. moderne, les parents d'élèves s'impatientèrent et proposèrent des actions dures en 1975 : occupation des locaux, manifestation à Quimper devant l'Inspection Académique. 320 personnes défilant derrière la pancarte avec l'inscription "Bugala ar vartoloded n'int ker loened" ("les enfants des marins ne sont pas des animaux" - allusion aux baraques) firent impression en haut lieu. Aussitôt, la construction du C.E.S. fut inscrite au plan d'urgence de 1978.

### *1979 -Lancement du premier BARA, chalutier acier semi-industriel à pêche arrière*

Pour le chantier Pierre GLEHEN ce ne fut pas un lancement comme un autre, il attira la grande foule curieuse de voir le passage difficile du navire sous le pont. Le "Bara Pemdez" (le pain quotidien), avec ses 24 mètres de long et son moteur de 600 cv, allait être le prototype de 8 sister-ships en acier de l'Armement Bigouden. Dirigé par Thomas LE GALL, un ancien pilote d'Air France, qui avait acquis de nombreuses actions, l'armement allait liquider progressivement les anciens chalutiers classiques de l'entreprise, les 30 mètres tels Hortensia, Lobélia, Dahlia, etc..., pour se lancer dans la construction de bateaux neufs à pêche arrière (avec un apport de fonds propres).

Le Bara Pemdez, commandé par Pierre LE GOFF, un jeune patron mais déjà chevronné, s'avéra très performant après rectification de sa stabilité, en battant les records de pêche du port. La formule de Thomas LE GALL qui n'était pas homme à mettre le chalut devant les bœufs et qui restait partisan d'une gestion rigoureuse même en période favorable se résumait ainsi : construire tous les deux ans un autre Bara avec de l'autofinancement pour 50 %, le reste avec 25 % de subventions et 25 %

d'emprunts. Malgré ces moyens avantageux, l'amortissement des navires demanderait 12 ans ! Nous verrons en 1996 le lancement du 9e Bara, le "Bara ar Vro" qui sera le seul chalutier neuf en acier construit en Pays Bigouden après la crise.

### *1980: Fermeture de l'usine SOGEICO*

Filiale de la S.G.C. elle avait changé plusieurs fois de nom, Lecointre, Boulanger... Les 115 employés de la rue de Men Meur reçurent leur avis de licenciement juste avant de partir en congés de Noël 79. La nouvelle fit l'effet d'une bombe. Aucun bruit n'avait filtré et rien n'avait laissé penser à un tel verdict. Interrogée, la direction précisa que les comptes financiers étaient déficitaires depuis quelques années, que la rentabilité était insuffisante et les stocks trop importants. En fait, la S.G.C. dont la vocation était la fabrication de conserves de légumes, voulait se débarrasser de la seule usine de poissons du groupe. Abasourdis, les employés décidèrent d'occuper l'usine. Ils reçurent le soutien des marins, des conseils municipaux du Guilvinec et de Tréffiagat dont les réunions se déroulèrent dans l'enceinte de l'établissement. Une manifestation eut lieu à Quimper devant la Préfecture, mais rien n'y fit.

### *1980 : Essor des hauturiers des patrons artisans*



Les armements semi-industriels ont constitué une force d'entraînement pour le développement du port. Ils ont favorisé l'essor remarquable de la flottille hauturière artisanale qui, dans les années 80 comptait plus de 65 unités, les unes de moins de 18m, en bois et les plus grandes en acier de plus de 22m, construites le plus souvent dans les chantiers locaux, Charpentiers associés, HENAFF , Léon GLEHEN et Pierre GLEHEN, plus spécialisé dans la construction en acier. On ne peut que louer la volonté, le courage et l'audace des jeunes patrons qui se sont lancés dans l'acquisition de gros navires au coût forcément élevé. Beaucoup d'entre eux avaient déjà fait leurs preuves dans les armements. La CAF société coopérative offrit à ses patrons la possibilité de prendre des parts dans leur bateau et même d'en devenir majoritaire comme le patron du Stiff, mastodonte de 32 m. Que dire des patrons qui ont fait construire à leur compte personnel les "Agrion", "Christ-Da", "Stéphanie-Jérôme", et les sister-ship des Bara, Frankiz, Kerflous, etc... ?

### *1982 : Le Guilvinec, chef-lieu de canton*

Par dédoublement du canton de Pont-L'Abbé, le secteur côtier de Penmarc'h à Loctudy comprenant Le Guilvinec et Tréffiagat constitua un nouveau canton par décision ministérielle. Mais Le Guilvinec, petite commune par la population (mais grande par les activités) ne put jamais par la suite faire élire un conseiller général issu du chef-lieu.

### *1982 : Le Guilvinec, 4ème port de pêche français toutes catégories*

Après Boulogne, Lorient et Concarneau, mais le premier pour la pêche fraîche et le premier port français artisanal.

### *1987 : Licenciements à la Société des Produits Bertrand*

La SPB avait racheté en 1985 la Coop de la rue du Poul ar Palud, mais en imposant une réduction d'effectifs: 37 suppressions d'emplois sur les 155 salariés de l'entreprise. Pourtant en septembre 78, à l'occasion du regroupement de la Coop du Guilvinec avec celle d'Audierne, l'usine avait réalisé de grands travaux de modernisation. En 1987, mises en chômage partiel au début de l'année, les ouvrières furent invitées par la suite à s'inscrire à l'ANPE. Mécontentes de n'être pas assez bien informées, elles occupèrent la Mairie du secrétaire d'Etat, Ambroise LE GUELLEC à Pouldreuzic.

### *15-16 Octobre 1987: L'ouragan*

Spectacle de désolation le 16 octobre au matin après une nuit d'épouvante: arbres déracinés, toitures arrachées, fils électriques à terre, etc. Au port du Guilvinec, plusieurs bateaux avaient largué leurs amarres et, entraînés par le vent de SW à plus de 200km/h, se jetèrent contre le pont de Léchiagat.



L'Athéna passa même sous le pont et on le retrouva échoué près d'un chantier de l'arrière-port. Heureusement, la tempête ayant été signalée, les chalutiers du port étaient restés à quai. Le vivier de Men Meur fut éventré. La toiture de Furic alimentaire, rue Paul Langevin, ne résista pas. Ce ne fut plus qu'un amas de poutres et tôles tordues effondrées sur les chaînes de travail. En janvier 1988 Furic Alimentaire racheta la Coop mais ne s'engagea qu'à reprendre 30 ouvrières.



### *4 avril 1988 : Inauguration du Centre des Loisirs et de la Culture (actuel Malamok)*

Après une année de travaux, le 4 avril 1988, le C.L.C. ouvrit ses portes en présence du Maire, M. Xavier Charlot et des membres de la municipalité à l'origine du projet. Grâce au dynamisme de son directeur, Thierry LE NEDIC et à celui des animateurs, le C.L.C. présenta dès la première année de son fonctionnement une palette d'activités éclectiques qui ne cessèrent de se diversifier. Le nombre de ses adhérents venus de toutes les communes du Pays Bigouden s'accrut continuellement. Le C.L.C. atteignit vite une certaine dimension nationale par la qualité de plusieurs réalisations. L'on pense entre autres au Festival de l'Image du Bout du Monde.

### *2 décembre 1988 : Pose de la première pierre de la nouvelle E.M.A.*

L'E.A.M. quoique transformée en 1961 par des constructions en dur avait vieilli. Insalubre, vétuste, trop petite, elle ne pouvait plus suffire aux nombreuses formations du métier (capacitaires, motoristes, lieutenants, poissonniers, etc.). Surtout, elle ne pouvait offrir les possibilités de donner un enseignement moderne sur les techniques les plus sophistiquées comme l'informatique embarquée, en usage dans beaucoup de chalutiers même côtiers. Ajoutons que depuis 1978, la formation des mousses était portée à deux ans. La future E.M.A. fut prise en charge par le Conseil Régional. Le site retenu, compte tenu de l'exigüité du territoire du Guilvinec fut l'arrière-port, côté Léchiagat sur la commune d'Albert HENOT. Yvon BOURGES, président du Conseil Régional posa la première pierre le 2 décembre 1988 puis l'inauguration eut lieu en septembre 1990. Prévue pour 180 élèves, l'E.M.A. devenue Lycée Maritime dut envisager la construction d'un internat pour accueillir les élèves des autres ports bretons. Elle sera équipée de deux salles d'informatique et préparera au Bac maritime de haut niveau.

### *27 janvier 1990 : Disparition du chalutier "La Fayette"*

Le "La Fayette", hauturier en bois de 19m de long, jaugeant 50 tonneaux, construit pour le compte de Joël Le Goff, disparut à 90km au large d'Ouessant avec 5 hommes à bord dont le nouveau patron Joël PERON. Auparavant le " La Fayette " avait reçu dans la tempête, une déferlante qui brisa deux carreaux de la cabine, noyant les installations radio.

## *1990 : Furic Marée devient la première entreprise de mareyage de France*

Furic Marée, PDG Alain FURIC, du groupe Furic entreprises, en devenant la première société de mareyage française, a pris une dimension européenne. L'entreprise s'est implantée au Guilvinec, à Saint Guénolé, Douarnenez, Concarneau, Lorient, Saint Briec, etc., possède une base avancée en Ecosse, gère 5 poissonneries, dispose d'un service de transports et emploie 430 salariés.



Furic Marée réalise les 3/4 du chiffre d'affaires du groupe qui comprenait en outre Furic alimentaire, 6 piscicultures, une holding dirigées par les trois autres frères. Si l'on devait suivre la mode des sondages et désigner l'événement du siècle au Guilvinec, pour nous, ce serait cette montée en puissance de Furic entreprises, et par voie de conséquence, le Guilviniste du siècle serait Alain FURIC.

Alain a su développer l'héritage de son père, déjà premier mareyeur du Guilvinec en 1945, lui donnant un essor international. Son grand-père Alain, arrivé au Guilvinec après la guerre de 14-18 avait créé peu à peu, par étapes, sa petite conserverie et son magasin de marée. L'image du grand-père avec sa charrette, prenant lui-même livraison à la gare des encornets salés achetés pour lui à Lorient et destinés aux appâts des langoustiers de Léchiagat, n'est pas une légende. Capitaine d'industrie, Alain FURIC, petit-fils, participe à la vie du Guilvinec et "mouille son maillot". Alain Furic est décédé en mai 2002.

## *1991 : Plan Mellick : la casse des bateaux*



MELICK, Ministre de la Mer, associa son nom au POP II ou Plan d'Orientation Pluriannuel dicté par la Commission européenne de Bruxelles qui prévoyait des sorties de flotte pour préserver la ressource. On assista alors, dans les grèves du port, au spectacle que certains jugèrent navrant, de la destruction de chalutiers à grand renfort de machines à broyer. Le plus souvent, ce furent de vieilles unités en bois qui avaient fait leur temps. Le "Patriote", le "Morgane", etc., s'en allèrent vers le destin tragique, la démolition volontaire. Il est vrai que ces sorties de flotte étaient accompagnées de primes. Beaucoup plus tragique encore: l'arrêt de la construction. Des chantiers bois tout neufs, remarquables dans le paysage portuaire par leur imposante architecture durent fermer leur porte ou se contenter de faire des réparations.

## *1993-94 : Crise de la pêche*

La pêche bigoudène secouée depuis des années par de petites crises dues aux directives de Bruxelles (maillages, quotas, kilowatts, POP) pour la préservation de la ressource (d'où la chute de rentabilité des navires), n'allait pas bien. En 1993, ce fut pire. Au Guilvinec, les prix du poisson s'effondrèrent en moyenne de 12% par rapport à 1992, en raison des importations extra- communautaires. Il en résulta une baisse nette des revenus des pêcheurs et un surendettement des familles. Utilisant des méthodes employées par d'autres producteurs qui avaient démontré leur efficacité nos pêcheurs firent des actions "commando de la colère" dans les supermarchés et à Rungis, y détruisant le poisson importé des pays tiers; puis de grandes manifestations comme à Rennes, où ils lancèrent des fusées de détresse pour alerter les autorités. La situation dramatique de la pêche entraîna la constitution d'un comité de survie.

## *1995 : Élections municipales: victoire d'Hélène Tanguy*

Surprise pour Hélène TANGUY et ses supporters au soir des élections municipales de 1995. Remportant tous les sièges au premier tour, sa liste mit fin à l'invincibilité de la gauche depuis 75 ans au moins, qu'elle ait été radicale, communiste ou plurielle. Le succès fut d'autant plus notable que la plupart des candidats étaient jeunes, peu connus de la population et assez peu engagés dans la vie associative locale. Que s'était-il passé ? Certes depuis des années, le corps électoral avait changé par suite de sa décroissance, de son vieillissement, de sa féminisation et de l'arrivée de nouveaux Guilvinistes. Mais il est juste de rappeler que depuis des décennies, les électeurs du Guilvinec votaient en majorité à droite aux cantonales, législatives et présidentielles.



## *1995 : Naissance de l'armement Furic*

On savait Furic entreprises présent dans la plupart des maillons de la chaîne du poisson. Il lui manquait un chaînon, la pêche elle-même. Et voilà qu'Alain FURIC se lança dans l'armement de chalutiers non par souci de "mettre ses œufs dans tous les paniers" de la filière mais pour participer à maintenir le volume des tonnages portuaires. Certes, Jules, le père, avait déjà des parts dans l'armement bigouden mais il y était resté minoritaire. Cette fois, Furic acheta pour son compte des chalutiers d'occasion de Roscoff à La Rochelle. Compte tenu des sorties de flotte dans le pays bigouden et de l'arrêt quasi-total des constructions neuves, en empêchant ces navires de s'en aller peut-être en Espagne, FURIC pouvait ainsi sauvegarder une flottille

capable de fournir suffisamment de poissons au port du Guilvinec et à Furic Marée. En 1997, l'armement possédait déjà 8 navires, dont 7 chalutiers fer de plus de 20m et un fileyeur "Ar Durzunell". En mars 99, il gérait 12 bateaux; en novembre, il achetait son 17e navire...

### *Juillet 1996 : Annonce de la fermeture de l'usine Chacun -Le Guilvinec, Ville morte*



Stupeur en juillet 96, l'usine Chacun, le fleuron de la conserverie bigoudène était menacée de fermeture et les employés contraints d'envisager leur transfert sur le site de Pont-Aven. Déjà en 1992, par suite de redressement judiciaire, la conserverie était passée d'Olida aux mains d'Exal, qui avait déjà avalé Raphalen et Pêcheurs de France. Après une restructuration, 27 ouvriers sur un effectif de 156 salariés avaient été laissés sur le bord du chemin. Le groupe Sea Deal, issu d'Exal, décida par souci de productivité et de mise aux normes sanitaires européennes, d'opérer ce transfert, proposant aux salariés de Chacun un déplacement journalier par car ou le chômage. La municipalité du Guilvinec mit alors en place une cellule de crise. Les ouvrières créèrent un comité de défense qui recueillit 6000 signatures pour le maintien de l'usine à Men Meur. La fermeture fut d'autant plus mal acceptée par la population que Paul Chacun était devenu propriété à 67% de la coopération maritime par le biais de Pêcheurs de France. Un comble !

Le 7 septembre, le comité organisa une grande manifestation et une opération "Le Guilvinec ville morte". Trois mille personnes prirent le départ du défilé sur le pont de Léchiagat vers l'usine, passant dans la grand-rue, devant les magasins aux rideaux baissés. Malgré deux annulations par le tribunal de Quimper, de la procédure de délocalisation, le transfert de Chacun se fit inexorablement vers Pont-Aven.

### *12 mars 1997 : Disparition du "Reder ar Mor".*

Patron, Jacques Le Friant avec 4 hommes à bord.

### *1998 : Le Guilvinec devient le 3e port de pêche français, en valeurs.*

Grâce à l'armement Furic et à l'augmentation du nombre de gros hauturiers.

## *2000 : Le Guilvinec remporte deux trophées.*

Celui du développement économique pour les communes de 2 000 à 5 000 habitants et le Trophée des Trophées des Communes du Finistère.

## *Ouverture d'Haliotika, Centre de découverte de la Pêche en mer, "Marianne d'Or" 2000*

"Haliotika", outil de développement local : Afin d'affirmer que l'avenir de la commune passait par la pêche et le tourisme, l'équipe municipale a défini avec l'Agence Française d'Ingénierie Touristique, **Haliotika**, un centre de découverte et d'interprétation de la pêche en mer. Ce centre sert également de vitrine et de support de communication pour l'industrie locale de la pêche. Grâce aux nouvelles technologies, Haliotika attire les visiteurs de 7 à 77 ans et donne la... pêche au Guilvinec.

