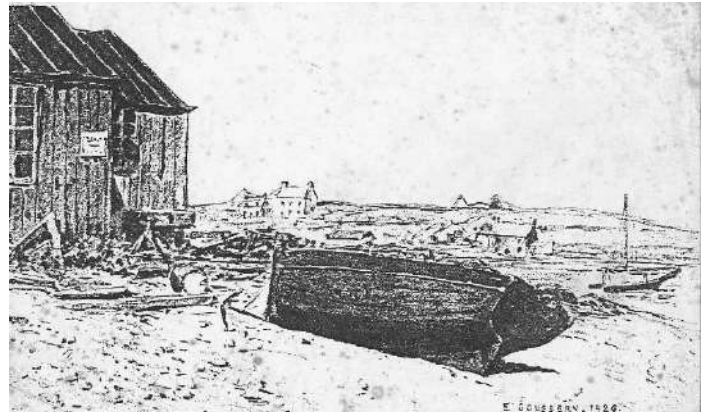


Le chantier naval du Conquet au XXe siècle.

L'existence de chantier de construction navale est attestée au Conquet depuis au moins le XVe siècle quand le roi d'Ecosse y fait construire par Martin Le Naut « La Trésorière ». Au XVIIIe siècle plusieurs chantiers sont toujours bien actifs, aux mains des Mazé, établis au Croaé, des Soliman, de Paul Siviniant à Poulconq. De ces établissements à ciel ouvert sortent des barques, des sloups, des bricks, pour des armements locaux ou extérieurs. Au début XIXe naissent des chantiers temporaires qui durent le temps de la construction d'un bateau, un charpentier de marine arrivant avec son bois, son matériel et ses compagnons. Un chantier perdure ensuite qui construit des petits caboteurs marchands principalement pour Le Guerrannic et Tissier. Les « Paimpolais » qui s'installent au Conquet vers 1850 pour y faire la pêche aux crustacés conservent dans les premières années l'habitude d'utiliser des lougres construits dans la région de Loguivy.

Début XXe LE CHANTIER BELBEOC'H

Le renouveau vient de Camaret, là de nombreux chantiers prospèrent et Jean Pierre Belbéoc'h s'y sent à l'étroit. Il prospecte un peu alentour et choisit en 1906 de venir s'installer au Conquet au Croaé



où la place est disponible, et surtout, où il pourra avoir la clientèle locale, celle des îles de Sein, Ouessant, Molène et, peut-être de Laberildut, Portsall etc.. Le bois d'une frégate en démolition, achetée à la Marine, sert à la construction de la première cabane abri du chantier qui autorise des navires de 11 m maximum et en 1907 en même temps que Belbéoc'h fait construire sa maison du Croaé, un premier bateau important est mis à l'eau., c'est la *Sainte Anne d'Auray* LC2232, 12,17 tonneaux pour Pierre Marie Le Goaster, ce sloup bien que non ponté, fera encore dans les années 1923, la pêche l'été aux Scillies avec Louis Lucas.

A Camaret Belbéoc'h employait 22 personnes, au Conquet le nombre des ouvriers n'excédera jamais 13. Les poulies, vergues, espars sont fabriqués sur place en même temps que le bateau, mais les voiles sont confectionnées par Hippolyte Meilard de Camaret.

Jusqu'à sa retraite Jean Pierre Belbéoc'h construira une trentaine de bateaux de pêche, avec l'interruption de la guerre 14-18, et assurera également les réparations sur les unités en service. Le dernier bateau construit en 1951 par Belbéoc'h, alors âgé de plus de 80 ans a été la *Marie Elisabeth* une vedette de plaisance à moteur pour son beau-fils Jean Jestin.

LE CHANTIER EMILE LE BRIS, créé après-guerre, en 1948 dans une cabane au Croaé en bord de grève, perpendiculaire vers l'ouest à celle de Belbéoc'h. Emile Le Bris faisait surtout de la réparation mais a cependant construit en 1951, un sloup à moteur pour Yves Le Bris : le *Saint Yves*.



LE CHANTIER MIRIEL

Gilles Miriel a pris en 1953 la succession de Belbéoc'h en lui achetant la cabane-abri du chantier. Jusqu'en 1969 Miriel va construire avec Eugène Paugam comme compagnon charpentier une série de caseyeurs de 8 ou 10 mètres surtout pour des pêcheurs conquétois ; comme Belbéoc'h avant lui, Miriel concevait ses bateaux à partir de demi-coques modèles. Les unités neuves, sorties de la cabane, prêtes à naviguer étaient tirées sur la grève à marée basse par le camion à Magueur, un GMC jaune et rouge, pour attendre de flotter à la marée haute.



LE CHANTIER AGMAR

Après une longue période d'abandon qui verra la démolition du vieux hangar noir, il faudra attendre 1985 et la construction d'un nouvel atelier pour la reprise de la construction navale au Conquet par les frères Bertrand et Marc D'Alançon. Ils fabriquent en résine ou habillent des coques brutes venues d'ailleurs. Très vite ils désertent le chantier du Croaé peu pratique pour s'installer dans les locaux de l'ancienne entreprise du bâtiment Tanguy, puis partent sur les quais du Corniguel à Quimper.



LE CHANTIER PLASTI-BOIS

En 1990, la société Plasti-bois, fondée par deux jeunes venus de chez Agmar, Ronan Le Noach, Conquétois et Fred Le Bousse Molénais se lance dans la construction navale plastique et bois et dans la réparation car la flottille conquétoise forte alors d'environ quarante caseyeurs, nécessite un chantier sur place capable l'intervenir dans les plus brefs délais sur la moindre avarie ou pour des travaux plus lourds.

Plasti-bois a vécu une expérience particulière avec la construction pour Ouessant du *Leier Eusa* dans le cadre des fêtes du patrimoine de Brest 92, réplique d'une petite gabare pontée de 8 mètres, utilisée autrefois grâce à ses qualités de voilier manoeuvrant bien et assez rapide pour mettre des pilotes à bord des navires qui en sollicitaient. Fin 1992 Le Noach et Le Bousse désertent le hangar du Croaé, bien placé mais malcommode pour travailler, et s'installent dans des locaux industriels à quelques kilomètres du Conquet.



Depuis il n'y a plus de chantier naval permanent au Conquet.

Le hangar du Croaé est utilisé par des scolaires comme lieu d'activités sans hébergement.

JPC déc 2021