

HISTOIRE DU BAC DE CONCARNEAU

La plus petite croisière du monde !

« *On se rend à Concarneau par le chenal à l'aide d'un bac souvent entraîné par les courants* » écrit Jacques Cambry (Administrateur du Finistère), de passage dans la ville en 1794.

Le Prieuré St-Guénolé, dépendant de Landévennec, possédait un droit immémorial de percevoir 6 deniers par passage d'homme et autant par cheval en 1698 !

C'est au début du siècle, en 1720, que le Prieuré renonça à ce droit au profit de l'Hôpital de Concarneau.

Le Maire de la ville, administrateur de ce droit, consent en 1770, une location de bateau pour 263 livres par an à Jean Lano et Guillaume Jaouen, deux marins possesseurs d'une chaloupe de pêche.

« Le Conseil de Ville » indique en 1770 que l'on n'entre du côté du levant que par un bateau dans lequel n'entre aucune voiture mais seulement quelques chevaux courant le risque de se blesser ».

Un état des routes de 1781 signale « que le passage n'est praticable que pour les hommes et les bestiaux, la porte de la ville étant trop petite pour que les voitures entrent de ce côté-là et il est rappelé une demande ancienne d'un pont prolongeant le chemin de Pont-Aven pour arriver par terre en centre ville à Beg Lano ».

Les membres du Conseil de Ville ont alors conscience de l'importance de l'enjeu, mais malgré son utilité, on continuera « avec le mauvais bateau qui ne peut servir qu'au passage des hommes ».

En 1791, catastrophe !

Le bac a coulé, il ne reste alors plus qu'un canot pour faire passer les piétons.

Sous la Révolution, le Bac recréé continue malgré tout à fonctionner, mais plusieurs fois, il fait naufrage par tempête ou coule du fait de son mauvais état.

La grande affaire du XIXème siècle, c'est la construction d'un pont qui va remplacer en partie le Bac et qui verra son importance péricliter, du point de vue de l'économie locale.

En 1871, la commune de Concarneau devient à son tour concessionnaire du bac à la place de l'Etat.

Dans la première moitié du XXème Siècle, c'est à la godille que l'exploitation du bac se poursuit.

En raison du pont à deux arches sur le Moros, le courant est fort dans le chenal et il faut parfois « passer à la corde », un bout amarré d'une rive à l'autre, lesté en son milieu par une pierre ou des chaînes de mouillage !

Les 3 passeurs : Auguste MORVAN, René LE GOC, Auguste LIMBOUR laisseront leurs marques, indéniablement, entre le Passage et la Ville Close.

Le bac est alors emprunté par des pêcheurs, des ménagères qui se rendent au marché, des ouvriers et ouvrières travaillant dans les usines, des enfants se rendant à l'école...

En 1932, une cale et un terre-plein seront construits « derrière la maison », ainsi que l'on appelait l'anse du Roudouic.

Le terre-plein, où s'élèvera plus tard le chantier Querrien, servira au transbordement des produits de la Pêche, aux dépôts des agrès pendant l'armement et le désarmement des navires.

Des déroctages seront nécessaires afin de faciliter l'accès à la cale.

Ce n'est que plus tardivement, lors de la motorisation du bac, que cette cale en deviendra le point d'accostage de ce côté du chenal...

Merci à Christine LABBE – Guide du Patrimoine et membre du Comité de rédaction du journal « LE VACHIC ».