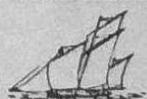


LA RENAISSANCE D' UN PORT ET D' UNE RIVIERE

★ *Corentin de l'Odet* ★



25 F



Le LOUGRE De l'Odet

Le Télégramme

sommaire

Couverture
Misainiers à Quimper lors de la Fête du lougre,
le 23 juin 1990. Photographie : Bertrand Lazennec
Poster (page centrale) :
conception, illustrations Henry Kérisit

page 1
**Des hommes,
un rêve, un pari**

pages 2/3
**Quand Quimper
était un port**

pages 4/5
**La belle histoire
d'une rivière**

pages 6/7
**Un siècle de bateaux
sur l'Odet**

pages 8/ 9/ 10/11/
L'Odet, ses bateaux

pages 12/13
**A la découverte
d'un bateau oublié**

page 14
**Les charpentiers
du lougre**

pages 15/ 16
**Juin 90 / Juin 91
Un an de travail**

pages 17
**L'Association et
La Maison du lougre**

Quimper retrouve son passé maritime



Misainier "Choari an Douar" sous voiles devant Locmaria

Co-édition
Télégramme de Brest, Crédit agricole du Finistère,
Association "Le Lougre de L'Odet"

Rédaction :
Robert Le Goff et Bertrand Le Néna (Le Télégramme)

Recherches historiques et iconographiques :
Henry Kérisit et l'Association "Le Lougre de l'Odet"

Comité de rédaction :
Robert Le Goff, Bertrand Le Néna,
Catherine Grellet (Le Télégramme),
Georges Cornou, Henry Kérisit,
Maurice Le Berre (Association "Le Lougre de l'Odet"),
Bernard Crenn (Crédit agricole)

Maquette :
Pol Le Meur

Crédit photographique :
couverture : Bertrand Lazennec
2^e de couverture : Henry Kérisit - page 1 : le Télégramme
page 2 : archives Astor - page 3 : Villard / document A. Gouiffes
page 4 : Jean-René Dagonat, Villard / document A. Gouiffes
page 5 : Villard / document Service Départemental de
l'Architecture - pages 6, 7 : Henry Kérisit - pages 8, 9, 10, 11 :
Claude Doaré - page 12 : Jacques Guillet - page 13 : Collection
de Massol - page 14 : Bertrand Lazennec, Henry Kérisit -
page 15 : Claude Boudot, Robert Le Goff - page 16 : Michel Le
Cam, Jean-Marc le Berre, Cécile Kérisit, Jean-Paul Mathelier -
page 17 : le Télégramme - 4^e de couverture : le Télégramme.

Impression :
Imprimerie du Commerce, Quimper

Photogravure
Stream Inkart
ISBN N° 2-809292-01-0

Dépôt légal 2^e trimestre 1991
Toute reproduction même partielle est interdite

La rivière coule dans la ville, comme le trait d'une plume qui en écrit jour après jour l'histoire. De rural, l'Odet se fait brusquement marin. A la hauteur de Locmaria il prend un fort goût de sel. Il se met à vivre au rythme des marées et avec le flot remontent les souvenirs. Ici commence la mer.

Il ne faut pas chercher loin dans les mémoires pour retrouver les images des bateaux qui venaient accoster au cœur de la ville. Villard, un photographe du début du siècle les a fixées pour l'éternité.

Les beaux navires de bois ont longtemps montré leurs grands os noircis dans les cimetières marins et puis l'on en a perdu jusqu'à la trace. Les sabliers d'acier qui venaient déposer leurs lourdes cargaisons

mouillées pleines de senteurs océaniques près du Palais de Justice ont renoncé à leur tour.

Insidieusement, sournoisement, le monde moderne a brisé le fil de l'histoire. Un pont routier barrant la rivière a suffi. Personne n'a ouvert les yeux, personne n'a protesté.

Quimper port maritime, c'était donc fini ? On le croyait. On en est moins sûr depuis qu'un jour de juin 1990, devant 15.000 spectateurs émus et joyeux, les charpentiers ont posé la quille de Corentin sur la place du Stivel, tandis qu'une flottille de misainiers venait faire la fête. Ce jour-là, la passerelle du Cap-Horn qui rouillait dans une paralysie mortelle, s'est ouverte de nouveau sur la mer et Quimper s'est réconciliée avec son passé ●

Les dirigeants de l'association " Le Lougre de l'Odet " se plaisent à le répéter: "Même s'il n'y avait pas eu le rendez-vous de Brest en 1992, ce bateau nous l'aurions construit". C'est dire si l'idée hantait leur esprit.

Les entreprises de reconstitution ou de protection du patrimoine maritime avaient éveillé chez eux un grand rêve. La réussite du rassemblement des gréements traditionnels à Douarnenez en 1986 et 1988 et, qui sait, peut-être plus encore la mise à l'eau de la Bisquine de Cancale, ont été tout autant que le rendez-vous brestois de 92, des détonateurs puissants pour une démarche audacieuse dont la réussite était loin d'être évidente lorsqu'en septembre 1989, ces hommes et ces femmes se sont rassemblés pour la première fois publiquement autour d'une table dans la Maison des associations à Quimper.

Du rêve à la réalité il y avait un pari un peu fou. Une chose est de faire naviguer un bateau dans les têtes, une autre de le mettre sur l'eau, surtout quand on ne dispose pas d'un centime au départ.

Il faut croire que cette année 1990 à Quimper était celle des belles folies. Folie de la célébration du tricentenaire de la faïence, née de la volonté de quelques amateurs passionnés. Folie des constructeurs du lougre. Année bénie pour Quimper tout simplement.

Sur la route des hommes du lougre, un écueil incontournable, celui de l'argent, menaçait pourtant d'envoyer équipage et navire par le fond avant même que le rabot du charpentier ait soulevé le premier copeau.

Et comment convaincre les possibles bailleurs de fonds, mieux qu'en donnant soit-même l'exemple et en démontrant surtout le soutien populaire au projet ? Coup de génie de l'état-major de celui qui n'était pas encore "Corentin", le lancement de la campagne d'adhésions touche son sommet le jour de la mise sur quille du bateau. 2.000 adhérents sont recensés en juin 90. Du coup la machine financière s'enclanche. Un an après, le financement du chantier est quasiment bouclé, et le bateau est là, vieux quimpérois déjà ●

Des hommes, un rêve, un pari



L'équipe du lougre

Une chose est de faire naviguer un bateau dans les têtes, une autre de le mettre à l'eau. Le premier écueil à franchir était celui de l'argent ...

Des barriques que l'on décharge, des navires à quai, des charrettes qui attendent : celui qui flâne aujourd'hui sur les berges de l'Odet a du mal à imaginer que la scène que reproduit la photo de la page qui suit, n'est vieille que de 60 ans. Elle date en effet des années 30. Quimper était encore un port prospère.

Autre photo, ci-contre, elle a celle-là plus d'un siècle. On y voit des bateaux, beaucoup de bateaux, et en particulier des lougres. Le port de Quimper vivait à ses dernières belles heures. La vapeur commençait seulement à concurrencer la voile, les routes terrestres n'étaient pas bien fameuses et le cabotage le long des côtes, pratiqué par des unités de taille modeste était un moyen de transport tout à fait concurrentiel. Les handicaps qui, plus tard, ont tué la vocation marine de Quimper, n'en étaient pas encore. Les navires remontaient volontiers l'Odet, malgré le manque de fond et les difficultés à franchir les Virecourts. De taille relativement modeste, de faible tirant d'eau, mais ventrus et solides, ils tenaient le rôle qui avait toujours été le leur, celui de navires marchands côtiers.

Quimper est le type même du port breton mi-fluvial, mi-marin, installé en fond de ria. Ses heures de prospérité commencent très tôt dans l'histoire. En 1591, par exemple, un espion du roi Philippe II d'Espagne décrit la ressource fiscale du port comme s'élevant à deux cent mille livres, somme considérable pour l'époque.

Quimper était le point de passage obligé de la Cornouaille. Son caractère de plaque tournante explique sa richesse. On y chargeait ou débarquait du vin, des toiles, du bois, du charbon, de l'argile pour les faïenceries.

Beaucoup de carrières de marins, celles de Dupleix, Kerguelen, du Nabab René Madec, sont nées probablement aux abords du Cap-Horn, appellation marine s'il en est mais qui est due à un estaminet et non aux navires qui franchissaient le cap du même nom. A cet endroit, jusqu'en 1740, un pont tournant lointain ancêtre de la passerelle actuelle permettait de franchir la rivière. Quimper alors était vraiment un port ●

Quand Quimper était un port



Le port de Quimper dans les années 1880. Parmi les nombreux voiliers de cabotage, trois lougres amarres quai de Locmana

Les navires remontaient volontiers l'Odet malgré le manque de fond et les difficultés à franchir les Virecourts. Beaucoup de carrières de marins sont nées aux abords du Cap-Horn.



Dans les années 1930 le monde de la voile : goelette, sloup et dundee, rencontre celui des vapeurs chargés de bois et de charbon



Misainiers à la cale de Rosulien. Octobre 1990

La belle histoire d'une rivière

Depuis la nuit des temps, l'embouchure de l' Odet s'offre au marin comme la porte d'une terre inconnue.



A l'entrée de la rivière, le port de Sainte-Marine abrite de nombreux misainiers et plates pratiquant la pêche

Quand du haut du pont de Cornouaille qui relie la rive bigouden à la rive fouesnanaise, le piéton découvre l'Odet, il a le sentiment de se trouver devant un miroir à deux faces. D'un côté, son regard plonge dans l'estuaire riant et marin de Bénodet et de Sainte-Marine et remonte aussitôt vers le grand large.

De l'autre, vers l'amont, le paysage est celui d'un fleuve calme, aux rives vertes et boisées. L'œil s'arrête au premier méandre, il ne sait pas que la rivière va devenir plus loin étroite et sinueuse aux Virecourts, avant de s'élargir en baie de Kérogan et de toucher enfin Quimper.

Depuis la nuit des temps, l'em-

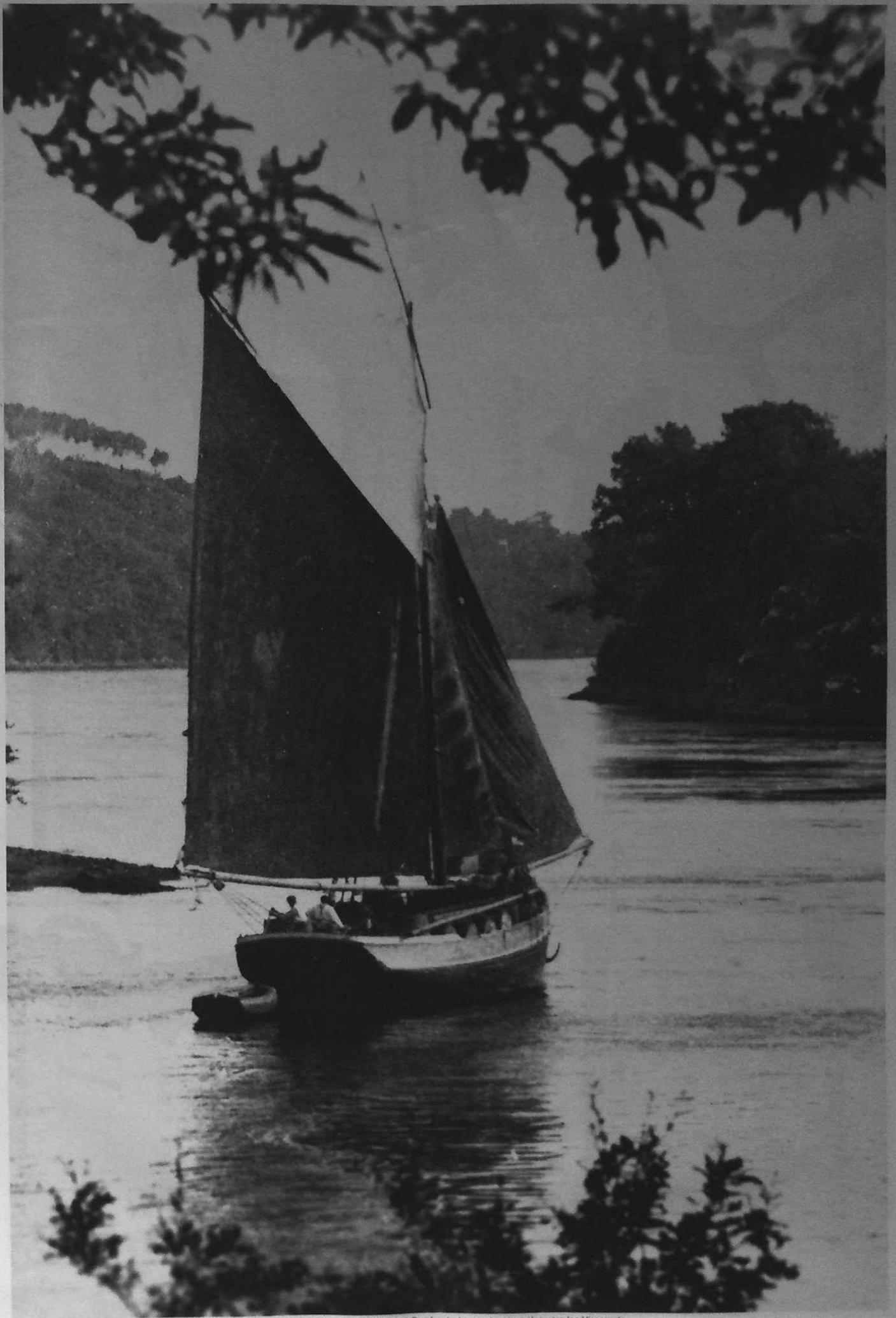
bouchure de l'Odet s'offre au marin comme la porte d'une terre inconnue. Celle que ses amoureux décrivent comme la plus belle rivière de France est volontiers secrète, et cache ses charmes dans ses détours. Elle ne se laisse pas approcher facilement par la voie terrestre. Longtemps, il a fallu remonter jusqu'à Quimper, à 17 kilomètres de l'estuaire, pour pouvoir passer d'une rive à l'autre.

L'image paisible du cours d'eau est aussi trompeuse, les marins le savent bien qui doivent jouer avec la marée montante ou descendante, et compter avec la puissance d'un courant qui peut atteindre la force de quatre nœuds en flot et en jusant.

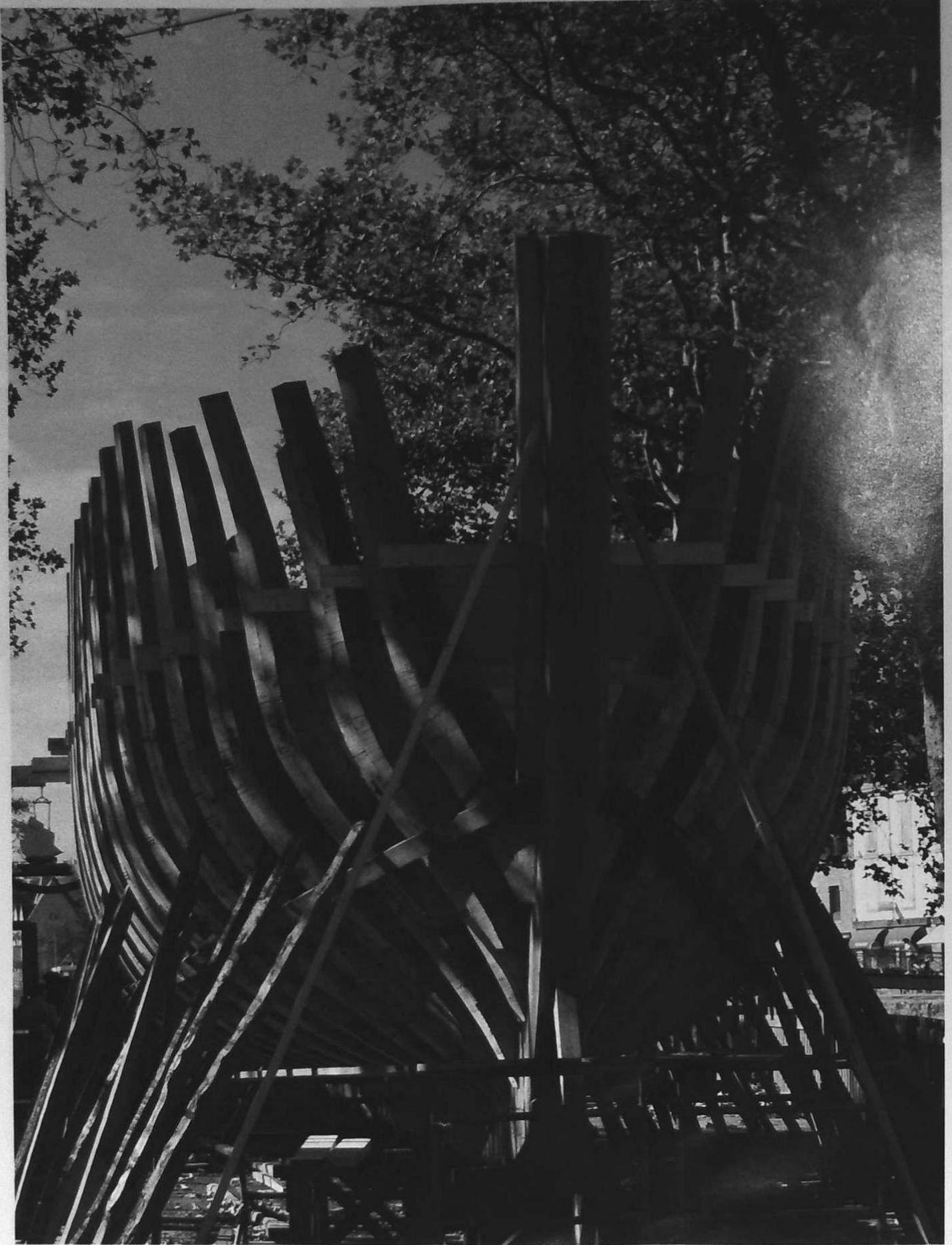
En dépit de cela l'Odet a toujours

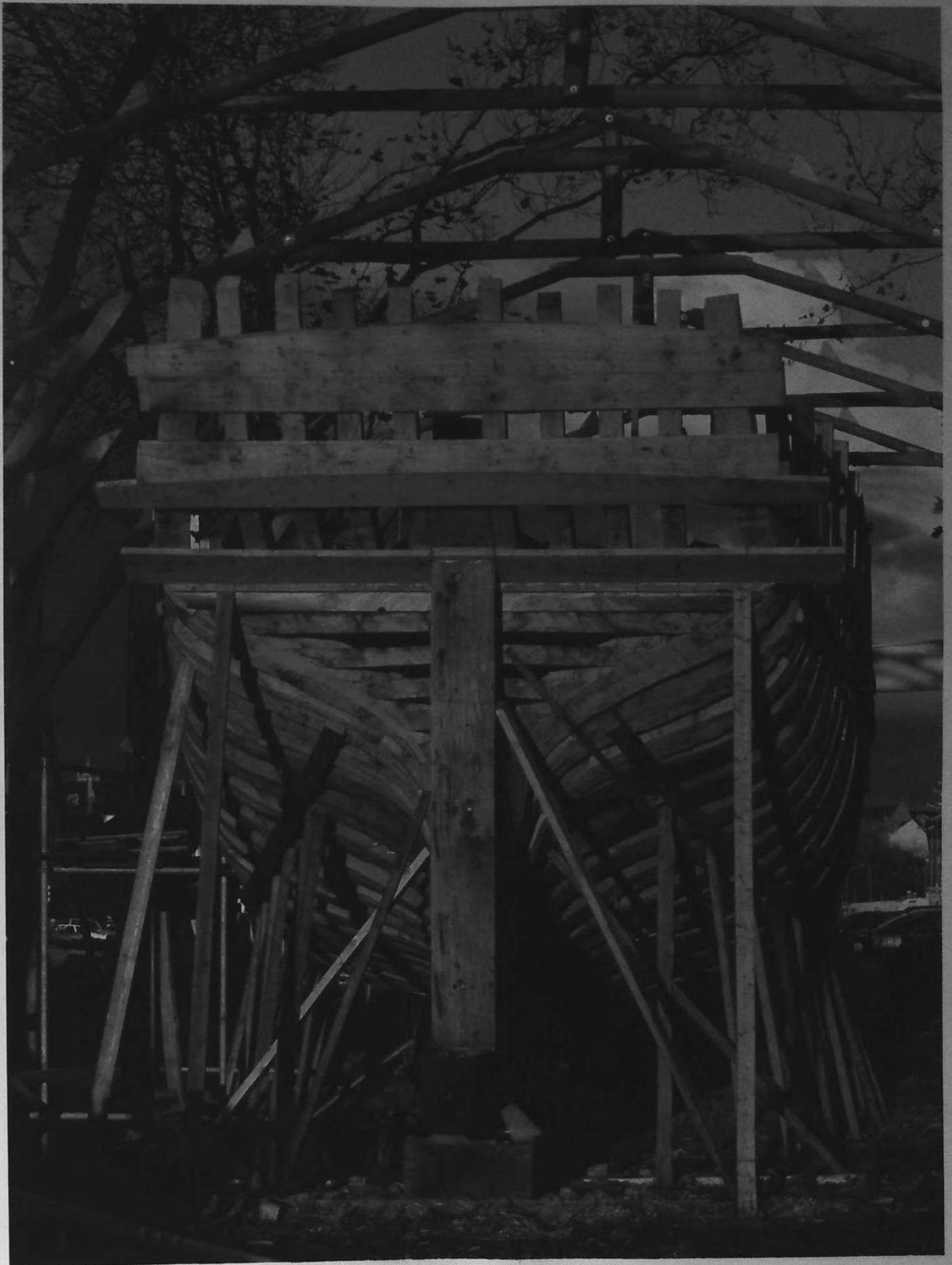
été un grand chemin d'eau pour pénétrer dans les terres. Les hommes préhistoriques, les Gaulois, les Romains de Civitas Aquilonia, les émigrants celtes venus d'Irlande au Ve siècle, les soldats anglais d'Henri VII ou d'Elizabeth l'ont emprunté et y ont laissé parfois des traces comme les thermes dont on peut voir encore les vestiges sur la rive de Combrit.

L'histoire de la rivière, c'est aussi celle des marchands venant commercer avec la riche Cornouaille pour y apporter ou y charger le bois, le charbon, le vin, les toiles, l'argile destiné aux poteries. L'histoire de la rivière c'est enfin et surtout une histoire d'amour, celui, jaloux, que lui porte ses riverains ●



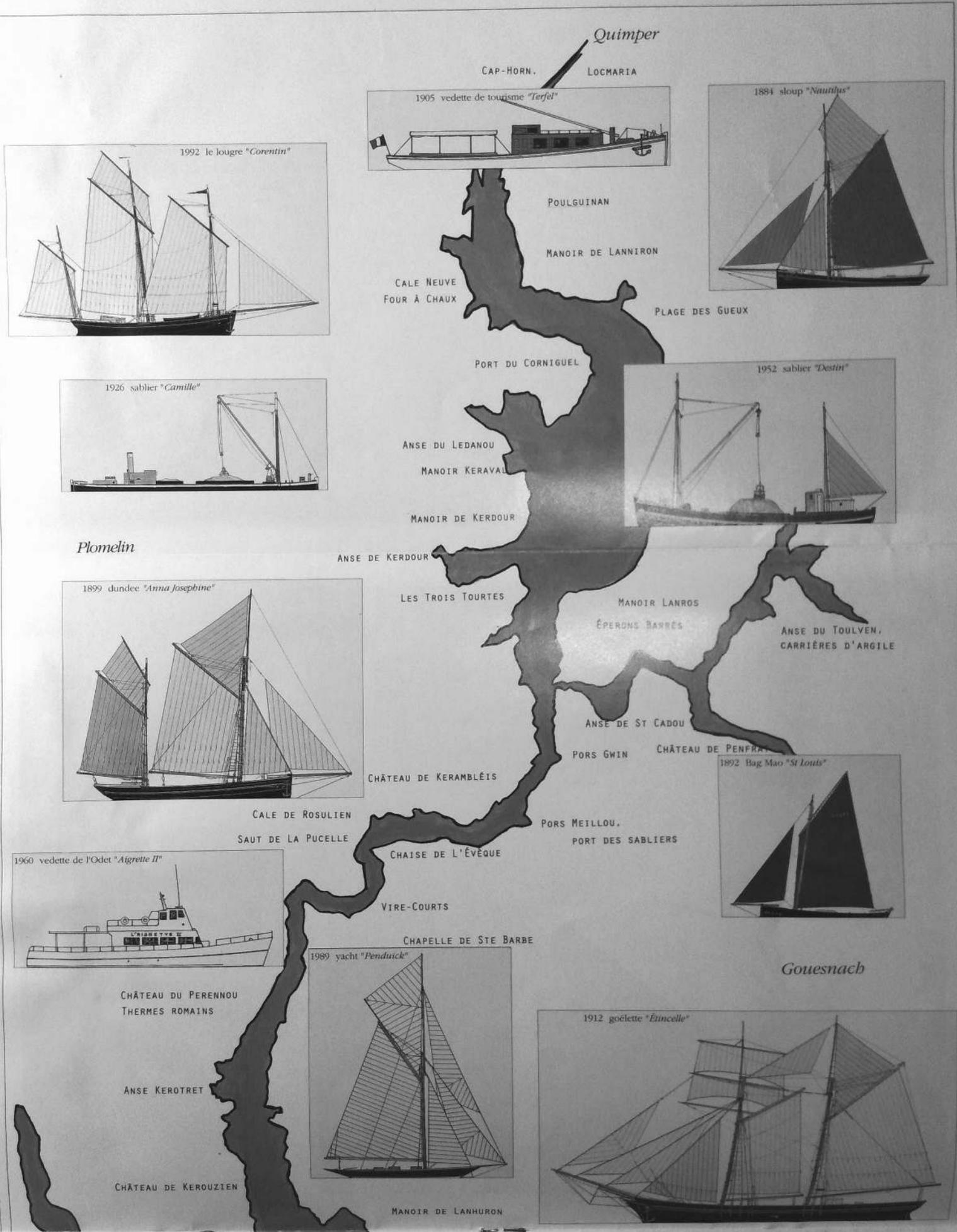
Le sloop "Georges" de l'Hôpital-Camfrout, descendant la rivière vers les Virecourts.





Vues avant et arrière du lougre "Corentin" pendant sa construction

L'ODET MARITIME



CHÂTEAU DE KERUZIER

MANDOIR DE LANHURON

ANSE DE COMBRIT OU
LAC DES TROIS CANTONS

LE PAO, ROSCURE

ANSE DE KERANDRAON

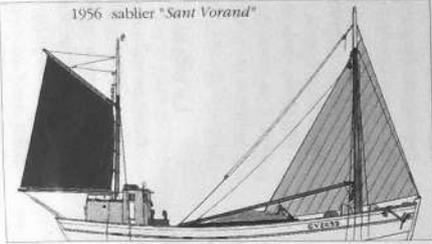
Combrit

PONT DE CORNOUILLE

KERGOS

ANSE DE PENFOUL

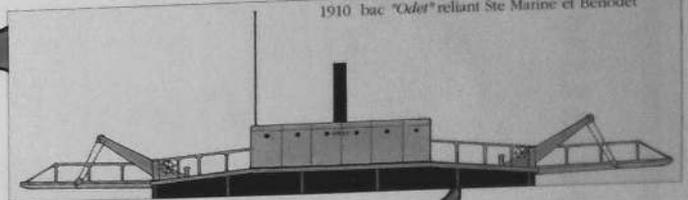
1956 -sablier "Sant Vorand"



TOUL A MARC'H

Ste Marine

1910 bac "Odet" reliant Ste Marine et Bénodet



PORT DE STE MARINE

ST THOMAS
GOULET DU COQ

Bénodet

ANSE DU TREZ

POCHAU MALAKOFF

1901 yacht de Bénodet



LE TEVEN / PLAGE DES SABLIER

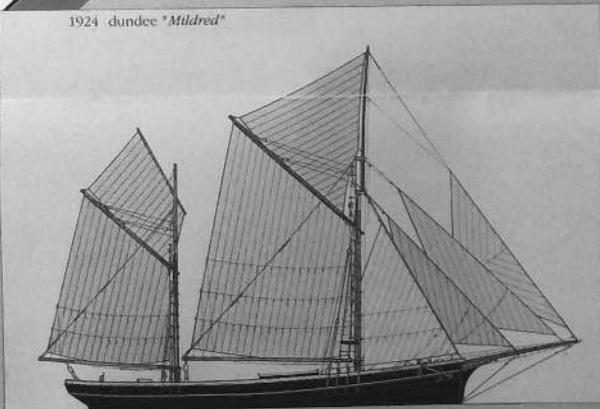
1925 misainier de Ste Marine



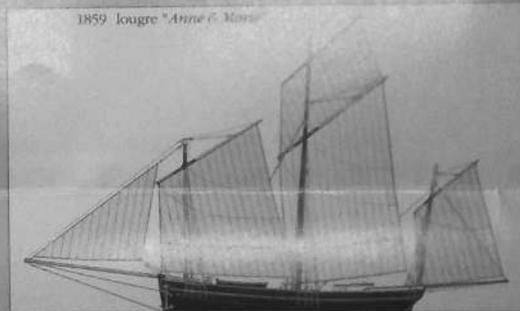
POINTE DE COMBRIT

POINTE DE BELLEF / LE LETTY

1924 -dundee "Mildred"



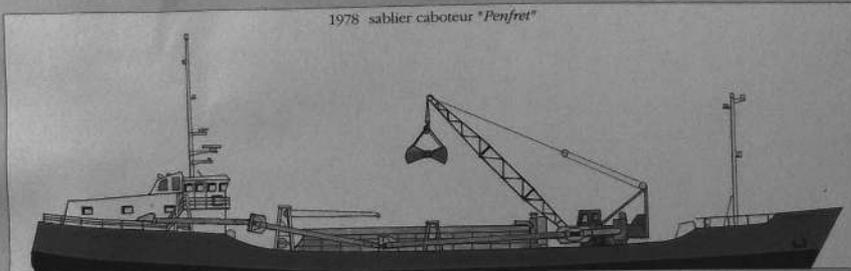
1859 -lougre "Anne & Marie"



1925 -dundee "Domino"

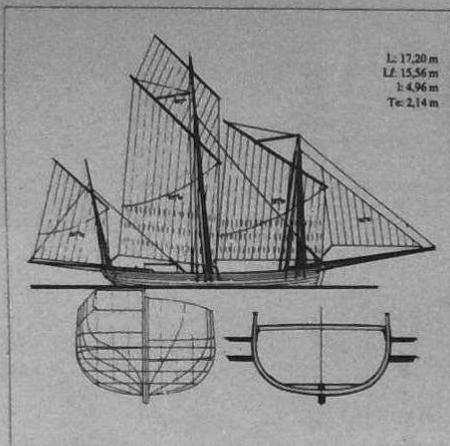


1978 -sablier caboteur "Penfret"



Un siècle de bateaux sur la rivière





Chasse-Marée du Pouliguen, d'après l'amiral Paris

A la découverte d'



Tableau représentant un lougre du golfe du Morbihan : le "Jeanne-Louise"

Le lougre est un fils des brumes et des humeurs exécrables du Channel. Au XVII^e siècle les Anglais appelaient lougre (lugger) un bateau à trois mâts gréant misaine, grand voile et tape-cul au tiers. S'y ajoutent selon le temps, un hunier et un foc pour gagner en vitesse. Ces voiliers de la Manche, longs de 15 à 25 mètres, sont légers et sur-voilés. A l'origine, ce sont des bateaux de transport rapide, taillés pour la contrebande, la course ou la "guérilla" navale : bref, les marins français n'avaient qu'à bien se tenir !

Bord à bord

Vers la fin du XVIII^e siècle, les lougres anglais entament leur carrière de caboteurs paisibles et pacifiques. Dès l'aube du XIX^e siècle s'opère une fusion entre le lougre caboteur de la Manche et son quasi-homologue de l'Atlantique : le gros chasse-marée à cul rond. Chantiers et armateurs peaufinent un type nouveau de caboteur à voiles au tiers qui va "écumer" toutes les côtes de France, de Bayonne à Boulogne via Quimper-Corentin bien sûr... Bisquine, lougre ou lugger, ce caboteur râblé, rapide et corvéable à merci tient bon la mer. Le lougre du XIX^e siècle mesure de 14 à 23 m de long. Il se caractérise par son arrière à voûte et un grand mât plus vertical que celui de ses aînés.

Le trésor d'Arcachon

Corentin est un solide héritier, de la même trempe que ses aïeux, bourlingueurs au ras des cailloux, contre vents et marées en vue des côtes de France et d'Angleterre. C'est donc un lougre (ou encore un chasse-marée à cul carré) descendant direct de l'armada lourdement chargée qui, de retour du large,

De corsaire, il est devenu paisible marchand. Le lougre est le solide héritier des fins bourlingueurs qui depuis le XVII^e siècle naviguent près des côtes bretonnes.

un bateau oublié



Fin du siècle dernier, un lougre caboteur arpente l'Odet

sillonnait l'Odet et transitait par le port maritime de Quimper. Pour reconstituer ce lougre, il a fallu retrouver des documents techniques précis. Les lougres de Quimper avaient sombré dans l'oubli, ne laissant dans leur sillage que bien peu de traces. C'est dans le fameux atlas de l'amiral Paris que les "pères" de Coréentin sont tombés en arrêt devant un beau lougre bien balancé, natif du Pouliguen. Mais en définitive ce dernier n'a pas livré les secrets de fabrication espérés. C'est finalement à Arcachon, au terme d'une longue enquête que les Quimpérois se sont lancés sur la piste d'un certain Baudens, constructeur naval de son état et auteur de superbes plans de lougres... Un véritable trésor!

L'Aimable Irma, le Landais et les autres...

L'une des perles de Baudens, l'Aimable Irma, de 37 pieds de quille, a séduit l'équipe de recherche :

- "sa taille correspondait exactement à nos desiderata. Ses formes assez fines et sa silhouette encore proche de celles des chasse-marée, étaient très remarquables. Seul son arrière s'avérait atypique et guère élégant. Mais nous disposions, avec le Landais, un autre lougre célèbre, d'un magnifique exemple de tableau arrière classique, bien caractéristique de l'élégance des lougres du milieu du XIX^e siècle."

Les Quimpérois, insatiables, poursuivent leurs recherches et

découvrent un plan de voilure des années 1850. Puis en "tirant des bords" sur l'océan des archives du Finistère, la chance leur sourit à nouveau :

- "Nous avons déniché le dossier de construction complet d'un lougre de 41 pieds de quille, lancé en 1831 chez Pierre Gassis, à Bayonne, pour un armateur et un équipage de Cornouaille. Belle coïncidence de bon augure. La pièce essentielle était un contrat détaillé passé entre le capitaine et le maître du navire. La charpente y est décrite par le menu. Toutes les dimensions des pièces sont indiquées en pieds, en pouces et en lignes !"

Un minutieux recoupement s'imposait pour que vogue Coréentin... ●

Les charpentiers du lougre



Jean-Jacques entaillant au ciseau à bois le chapeau de quille

Corentin va naître à
une époque où le
métier ancestral
des charpentiers
est gravement
menacé.

La renaissance du lougre contribue à faire revivre la grande tradition des charpentiers de marine et de la belle ouvrage. La genèse de Corentin est l'œuvre de l'équipe des compagnons du chantier de Saint-Guénolé-Penmarc'h, dirigés par Patrick Gourlay, contre-maître; les charpentiers sont épaulés par un maître de l'art : Jean-Pierre Philippe délégué par le musée du bateau de Douarnenez.

Corentin va naître à une époque où le métier ancestral des charpentiers est gravement menacé. Aujourd'hui, la conjoncture économique des pêches européennes, la raréfaction des espèces qui impose à l'Europe Bleue de limiter l'effort de pêche et de restreindre sa

flotte portent de rudes coups au secteur de la construction navale. Dans les chantiers de la côte, les carnets de commandes sont à marée basse.

Le lougre de l'Odet symbolise l'attachement d'une région à un superbe métier qui fut longtemps au cœur de sa culture maritime. Il n'y aurait pas de marins sans les charpentiers. A lui seul Corentin est en outre une nouvelle preuve de la compétence, de la vitalité et de la capacité d'adaptation des charpentiers de marine finistériens, aussi aptes à construire un chalutier pêche-arrière ultra moderne qu'un lougre comme leurs grands anciens savaient les construire au XIX^e siècle ●

Juin 1990 / Juin 1991

Un an de travail

Une fois les plans dessinés avec la complicité de Bernard Cadoret, du Chasse-Marée, il a fallu avant toute chose choisir le chêne qui permettrait de charpenter Corentin.

Ce chêne (une cinquantaine de tonnes, au bas mot) provient des forêts de France et pour l'essentiel de Mayenne, ou est installée la scierie Doineau qui a sélectionné et débité le bois du lougre. Les chênes "tors", aux courbes généreuses épousent les formes arrondies de la membrure du navire. Les fûts, bien droits et sans défaut deviennent quant à eux quille, étambot ou bordé. La découpe des différentes pièces a produit... 15 tonnes de copeaux !

La quille

C'est le 23 juin 1990, en pleine liesse quimpéroise, qu'a été posée la quille de Corentin. Elle mesure 14 mètres de long et se constitue de deux très fortes poutres réunies bout à bout par un assemblage bien particulier, appelé "le trait de Jupiter", qui les assujettit grâce à deux pièces en bois dur constituant la "clef".

De l'étrave à l'étambot

A chaque extrémité de cette quille les charpentiers dressent à l'avant, l'étrave et à l'arrière, l'étambot ou piquet. Cet étambot est une pièce maîtresse de 35 cm de section qui supportera la voûte arrière et le gouvernail.



Fête du 23 juin : les ouvriers du chantiers posent la quille, l'étrave et l'étambot, puis les premières membrures



Mai 91 "Corentin" a maintenant un pont

Novembre 1990
 Quand les membrures
 sont posées,
 la carlingue
 est boulonnée
 sur la quille



Décembre 1990
 La construction de
 l'arrière du bateau.
 On voit la barre d'hourdi
 et les dernières
 membrures avant la
 pose des arcasses



Février 1991
 Mise en place des
 bordés



Mai 1991
 La "clore" : mise en
 place du dernier bordé



Entre l'étrave et l'étambot, se monte ensuite la membrure qui forme l'ossature du bateau. Les charpentiers tracent et scient avec grand soin les "couples" composant cette membrure et qui portent les noms de varangues, fausses varangues, genoux, allonges ou jambettes. A l'assemblage, il faut savoir les "balancer" harmonieusement, pour respecter les formes du lougre. Vient ensuite la fixation de la carlingue qui, posée sur les varangues, parallèlement à la quille, rigidifie la charpente.

La reconstitution de l'arrière

Une fois la membrure bien solidement balancée, les charpentiers de "Corentin" ont façonné les formes arrière du lougre, héritées de celles des grands vaisseaux de la marine royale des XVII^e et XVIII^e siècles. Les lougres ont été parmi les derniers navires à suivre cette tradition. Mais aucune épave et aucun témoin oral n'a pu documenter concrètement les architectes de Corentin. L'arrière du bateau formé par l'arcasse, la voûte et le tableau est donc le fruit d'une recherche archéologique approfondie. Pour aiguiller le travail très difficile des charpentiers, une maquette avait été réalisée par François Renault.

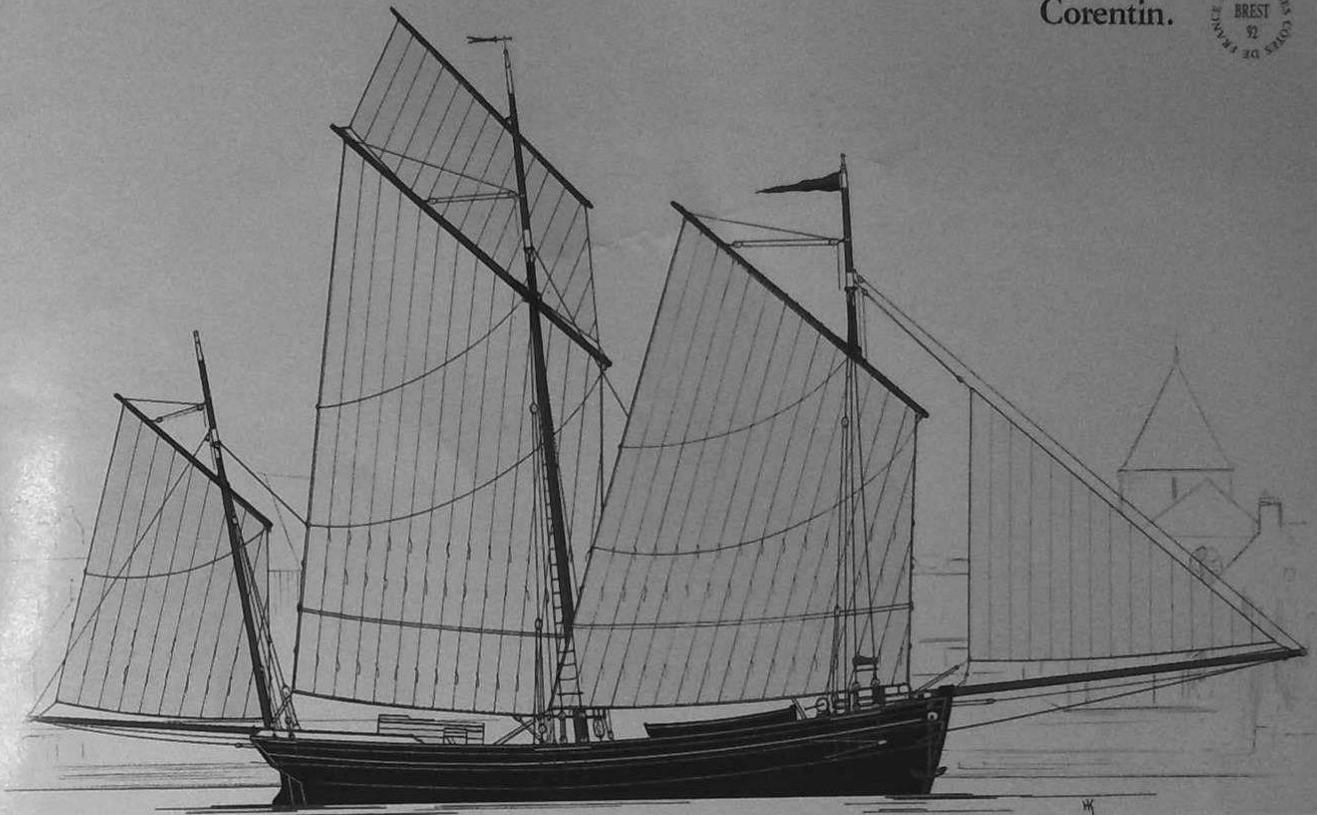
Les bordés : la peau du bateau

La reconstitution de l'arrière était la dernière étape avant l'habillage du bateau des longues planches que sont les bordés solidement cloués par des carvelles et chevillés à l'ossature à l'aide de gournables en acacia. Ces bordés qui constituent véritablement la peau de Corentin doivent être ajustés avec une grande précision. Pour que ces longues planches ne se rompent pas, certaines sont assouplies à la vapeur d'eau d'une étuve.

Bon vent !

Avant de charpenter le pont, la coque achevée est calfatée. Les compagnons engagent l'étope dans les interstices entre les bordés à l'aide de fers frappés au maillet. Du brai bitumineux et du mastic achèveront le travail.

Derniers travaux de charpente : la pose du pont en sapin qui repose sur les barrots ou baux puis la menuiserie du roof, des postes avant, arrière et du carré. Les mâts, bien sûr sont parés : 6m³ de pin d'Orégon pour le grand mât, le mât de misaine, l'artimon et les vergues. Bon vent Corentin !



La Maison du Lougre



Dès l'ébauche de leur projet, les dirigeants de l'association "Le Lougre de l'Odet" ont voulu l'accompagner d'une démarche mobilisatrice en direction du grand public. Ainsi a été bâtie la campagne d'adhésions qui a donné des résultats surprenants: 1.500 adhésions dès la mise en chantier, 2.500 un an plus tard. Les adhérents ont été récompensés de leur marque de confiance en recevant pour prix de leur adhésion un bulletin édité régulièrement et des gravures de valeur. En même temps, l'association mettait en place sur les lieux mêmes du chantier, une "boutique" qui est devenue durant toute la construction un rendez-vous pour les curieux de vieille marine et les amateurs de souvenirs. Des expositions s'y déroulent régulièrement.

Le lougre, caractéristiques techniques

Navire marchand du XIX^e siècle.
 Longueur hors-tout : 32 m.
 Longueur de la coque : 18 m.
 Largeur : 5 m.
 Tirant d'eau : 2,10 m.
 Déplacement : 75 t.
 Surface voilure : 250 m²
 Hauteur grand mât : 23 m.

Les architectes :
 François Vivier, François Renault et
 le cabinet Dominique Presles.

Le constructeur : Chantier Naval de
 Saint-Guénolé-Penmarch,
 Canevet, Henaff, Quillivic.

Le Voilier : James Lawrence
 Chantier Bright Ling Sea
 Grande Bretagne.

Moteur Caterpillar 3.208 T (200 kw).
 Motoriste : S.A.R.L. Diougoant,
 Saint-Guénolé Penmarch.

L'équipement de ce bateau lui
 permettra de naviguer :
 en croisière avec 16 personnes,
 en promenade avec 36 personnes.

L'association "Le Lougre de l'Odet"

L'association a été créée en octobre 1989, selon les statuts de la loi de 1901. Elle comptait 2.500 membres au 31 mai 1991.

L'équipage de l'association :

Président d'honneur : *Eric Tabarly.*

Président : *Michel Bellion.*

Vice-président, président délégué :
Maurice Le Berre.

Vice-président : *Georges Cornou.*

Vice-président : *Henry Kérisit.*

Trésorier : *Jean-Jacques Le Guern.*

Principaux partenaires financiers

Mairie de Quimper, Conseil Général du Finistère, Conseil Régional de Bretagne, Fondation "Pays de France" du Crédit Agricole, Caisse d'Allocations Familiales du Sud-Finistère, Direction Régionale des Affaires Culturelles, EDF-GDF, Banque Populaire de Bretagne Atlantique, Crédit Agricole du Finistère.



La descente de l'Odet en planche à voile : une manifestation sportive qui comme tant d'autres a reçu le concours du Télégramme

Aux côtés de ceux qui entreprennent

Quotidien de la Bretagne occidentale, journal marin comme l'exige sa position géographique en bordure des côtes de la Manche et de l'Atlantique, *Le Télégramme* apporte son concours de chaque jour à tous ceux qui osent et entreprennent. Il appuie le mouvement associatif dans sa démarche créatrice en lui servant de lien avec la population. Cette aide, accompagnée ou non de parrainage direct, permet aux associations d'atteindre leurs différents publics et de réussir dans leurs entreprises.

En réalisant cette plaquette, en partenariat avec l'association "Le Lougre de l'Odet", et le Crédit agricole, *Le Télégramme* a voulu appuyer une démarche ambitieuse et mieux faire comprendre l'importance d'une initiative qui aura su allier l'audace dans l'imagination d'un projet et l'exemplaire rigueur dans sa réalisation.



PAYS DE FRANCE

FONDATION DU CREDIT AGRICOLE

La fondation du Crédit Agricole ses interventions dans le Finistère, son partenariat avec l'association du lougre

Avec sa participation à la construction du lougre de l'Odet, la Fondation du Crédit Agricole réalise sa septième intervention dans le Finistère. Elle répond ainsi aux missions qu'elle s'est fixées :

L'animation du monde rural (des aides à la création de festival, la relance de pratiques artisanales traditionnelles, la création de musées, écomusées).

La sauvegarde du patrimoine (l'aide à la création de conservatoires écologiques et de jardins botaniques, la sauvegarde de monuments, la mise en valeur de bâtiments typiques du patrimoine régional, l'aménagement de sites archéologiques).

1982 - Acquisition et restauration du sablier "Notre-Dame de Rumengol"

1985 - Construction d'un bateau promenade de 50 places

1987 - Rénovation d'une chapelle du XVII^e siècle à Bourg-Blanc

1988 - Aménagement du site naturel "Les Paquerettes" à Dirinon

1989 - Création d'un musée sur le site de l'ancienne abbaye de Landévennec

1990 - Le lougre de l'Odet

1991 - Le musée de Quimper (restructuration de l'ensemble décoratif Jean-Julien Lemordant et aménagement de l'espace Lemordant).