

Loriot GV302529 Historique

Loriot est construit en 1956 par Marcel Cariou charpentier de marine à Larvor, sur la commune de Loctudy, soit un an après, qu'il ait pris le relais de son père Pierre aux commandes de l'entreprise. Il a 5 frères et sœurs, dont le cadet, Rémi s'installera comme charpentier de Marine à l'Ile-Tudy, commune qui fait face à Loctudy, à l'embouchure de la ria de Pont-L'Abbé, et qui construira Dahut en 1974, avant de disparaître quelques temps après.

Le chantier de Marcel Cariou se situe au bord de la cale de Larvor, plus abris côtier estival que port, situé entre Loctudy et Lesconil, face au large avec les îles de Glénan à l'horizon.

Le chantier compte jusqu'à 7 compagnons et construit des canots de pêche côtière de 6 à 9 m (filets, casiers, palangres, lignes traînantes) et des chalutiers allant jusqu'à 15 m pour la pêche à la langoustine du golfe de Gascogne sur la grande



vasière

Loriot est un de nombreux canots, armés par un seul homme qui fréquente quotidiennement, temps permettant, les couraux des Glénan. C'est Albert Le Reun, lui aussi natif de Larvor passe commande de Loriot à Marcel Cariou. Pourquoi Loriot ? Mystère... La fille d'Albert Le Reun n'a pu expliquer l'origine de ce nom.

A son neuveage il porte l'immatriculation GV 7695 et change de numéro au milieu des années soixante lors de réorganisation des quartiers maritimes. Durant toute la propriété de son premier propriétaire il ne dispose pas d'abris de navigation. Il est doté d'un moteur Bernard de 15 cv à échappement direct. Un étambrai permet d'y tenir un mât pour une misaine d'appoint. En effet, ce type de bateau est quelque peu hybride : une proue de misainier mais une poupe de canot à moteur avec un tableau peu incliné et un étambot métallique déporté, pivotant sur le talon quille, manœuvré par une barre franche en acier.

Avec Loriot Albert Le Reun fréquente les parages des Glénan pour y mouiller ses casiers à crabes et à homards. Avec un signal connu de tous sur les quais de Loctudy au retour de mer : quand il y a des homards à bord le rythme des gaz d'échappement est bien plus effréné qu'en cas de pêche nulle !

Brigneau

En 1974, Pierre Favennec, ancien de la pêche au large concarnoise, rachète Loriot. De son nouveau port d'attache, Brigneau, sur la commune de Moëlan-sur-mer, près de Pont-Aven.

Loriot continue de fréquenter les Glénan. Autre changement, visible, Loriot se trouve équipé d'une passerelle de navigation qui abrite ainsi le barreur. En 1992, le médecin des gens de mer de Concarneau qui impose l'arrêt de navigation de Pierre Favennec pour des problèmes cardiaques. Loriot se trouve, de fait, immobilisé le long du quai à Brigneau.

Quiberon

tout marin professionnel. D'ailleurs pour Améliorer la navigabilité de Lorient, mais le confort de navigation, il le dote d'un moteur plus puissant: un moteur diesel Volvo-Penta de 25 cv.

Avec Lorient, il traque lui aussi les homards mais dans les parages des îles d'Houat (son île natale) et Belle-Ile, à partir de port Maria, le port de pêche de Quiberon, où il réside. Mais en 2008, lui aussi pour raisons de santé est contraint d'arrêter de naviguer. Il met donc Lorient en vente.

Lesconil

Par les hasards de la vie, c'est un Bigouden, Jonathan Milin, qui rachète Lorient. Il est vrai que la notoriété de Marcel Cariou constitue un atout pour les bateaux qu'il a construits. Lorient revient donc au Pays Bigouden, mais par la route... Il est mis à l'eau à Lesconil et prend place dans le Steir, une ria séparant les communes de Lesconil et de Loctudy, plus précisément Larvor. Lorient revient donc quasiment sur son lieu de naissance. Il ne quittera quasiment pas son mouillage durant deux ans en raison du handicap de son propriétaire qui ne peut le faire naviguer seul et qui peine à convaincre ses enfants de naviguer avec lui

En 2010, Lorient est mis en vente
sur « Le bon coin »... Lorient dans
le Steir de Lesconil en 2010

Lorient: du Steir de Lesconil au Vieux port de Pornic

Jean-Claude Le Berre, originaire de Pont-L'Abbé, dans le Pays Bigouden, a émigré en Loire-Atlantique pour des raisons professionnelles. De journaliste maritime il est devenu journaliste agricole fin 1999 et fréquente régulièrement Pornic avant de s'y installer définitivement en 2011.

En avril 2009, lui et sa compagne, adhèrent à l'association Coques en bois qui vient d'être créée en novembre 2008. Les navigations à bord de bateaux des adhérents de l'association, notamment Tykewoop, ont une réplique de cotre sardinier, leur donne l'envie de posséder leur propre bateau traditionnel.

Après quelques contacts qui n'aboutissent pas pour des raisons diverses, une annonce publiée sur « Le bon coin » attire l'attention : en vente un canot construit au chantier Marcel Cariou et visible en Bretagne-sud. Si le port où se trouve ce bateau n'est pas mentionné, une des photos, pour qui connaît la région est explicite : il s'agit du Steir de Lesconil, situé à une dizaine de kilomètres de Pont-L'Abbé, où résident les parents de JCLB. Une visite sur place est donc facile à organiser...

Visite qui se conclut par l'achat de Lorient avec en perspective pas mal de travaux qui seront réalisés directement dans le Steir, sur l'estran : grattage de la coque, peinture mais aussi rehaussement et renforcement de l'étambrais réalisé par un charpentier de marine originaire de Pont-L'Abbé lui aussi, Vincent Scuiller, et installé à Lesconil sous l'enseigne de L'atelier naval. Il fabrique également un mât de misaine. Quant aux ferrures, en acier inox, elles sont forgées au Guilvinc par un artisan ferronnier. Le pont est également entièrement refait en pin jaune (yellow pine) de Caroline. Le barrotage, en sapin, est doublé. L'intérieur de la passerelle est aménagé pour recevoir du matériel électronique (sondeur GPS et VHF fixe, ainsi qu'une table à carte). L'idée de sa suppression, un temps envisagée, est abandonnée, à la fois pour des raisons de praticité et de coût supplémentaire car cela supposait de modifier complètement les aménagements du pont.

Vincent Scuiller confectionne également un mât en pin de Douglas pendant que son épouse Marié, voilière, taille et coud une misaine de 15m² et un foc de 3m². JCLB rabotant un bout-dehors dans une poutre de pin et une vergue dans un jeune châtaignier de la forêt de Princé (44) acheté 10 euros à un paysan local qui le destinait à être transformé en piquet de clôture de champs !

L'ensemble de ces travaux s'écoulent sur deux années. Subsiste l'épineux problème du moteur.

Celui-ci, un Volvo-Penta de 25 cv est hors d'usage en raison d'une invasion d'eau de pluie, régulière, non maîtrisée par le précédent propriétaire. Le recours à un moteur d'occasion semble un temps possible mais finalement cette piste doit être abandonnée. La mise en place d'un moteur neuf s'avère la seule option possible.

Remettre un moteur Volvo ou choisir une autre option, dépendante d'un motoriste local. C'est finalement ce qui est choisi. Et va pour un moteur Nanni de 38 cv, la plus forte puissance possible contenu des contraintes imposées par la cage d'hélice et la carène. Mais en fait c'est tout l'ensemble du système propulsif qui doit être changé. En effet, le précédent moteur imposait une hélice à pas à gauche ; les moteurs récents nécessitent une hélice à pas à droite...

Enfin, last but not least, ce changement de moteur doit se faire à terre, dans un atelier, et à Loctudy, soit à quelques milles nautiques de Lesconil par la mer, et donc à la voile. Une nouvelle aventure commence...

Tout d'abord sortir Lorient du Steir pour l'amener dans le port de Lesconil et attendre des conditions favorables pour faire cap sur Loctudy, soit Nord-Nord-Ouest, avant de virer plein Ouest pour embouquer la ria de Pont-L'Abbé. Un remorquage à la pleine mer par Erwan et son canot, amène Lorient à quai devant la criée de Lesconil en attente d'appareillage.

Ce jour-là arrive enfin : beau temps, belle mer, bon vent : cap sur Inizan, le groupe de rochers qui émergent devant Lesconil, les laisser sur bâbord et cap sur Sainte-Marine, à l'embouchure de l'Odet. Hasard jour, le Saint-Michel II, la réplique du bateau de Jules Verne, basé à Pornic, croise la route de Lorient. Mais arrivé devant la balise de qui marque le point du virement de bord, Lorient ne veut rien savoir, il file sa route sur Sainte-Marine, comme aimanté par un navire gris de la marine nationale au mouillage devant la plage.

Seule solution : virer lof pour lof et appeler un remorqueur, en l'occurrence la vedette du motoriste pour amener Lorient à bon port. Parti à 8 heures de Lesconil, Lorient s'amarre au ponton visiteur de Loctudy à 14 heures, en attendant sa mise à terre.

Ensemble propulsif installé ainsi que l'électronique de bord (sondeur GPS et VHF ASN), Lorient attend une fenêtre météo pour mettre le cap sur Pornic avec escale prévue à Belle-Île et Le Croisic. Celle-ci arrive enfin début août 2013.

Pas un souffle d'air au départ de Loctudy. Jean et Jean-Claude Le Berre, les deux cousins, mettent le cap sur Belle-Île, première escale de Lorient pour son nouveau port d'attache, Pornic. Une navigation qui se mène au moteur compte-tenu de l'absence de vent. Ce que ne dit pas la capitainerie quand contact est pris pour entrer au port du Palais, c'est que le lendemain débute le tour de Belle-Île en habitable et de fait l'entrée au port est plutôt rock'roll avec des skippers de voiliers qui ne connaissent pas les règles de navigation, ni les manœuvres de port ! Et Lorient se trouve le seul bateau traditionnel en bois au milieu d'une armada de bateaux en polyester cherchant à embouquer la passe peu port à flot, jusqu'à ce qu'un équipage d'un requin amarré le long du quai de la citadelle hèle Lorient et l'invite à s'amarrer derrière lui. Une situation qui s'avère commode le lendemain matin, dispensant l'attente de l'ouverture du sas pour prendre le large : cap sur Le Croisic.

La citadelle de Belle-Île, le phare des Grands Cardinaux, celui du plateau du Four : autant d'ouvrages qui ramène à l'histoire maritime et notamment les guerres navales franco-anglaises ou encore l'échouage de la frégate Hermione.

Le Croisic aussi témoigne de l'histoire maritime : des balbutiements des théories de conception de navires avec Pierre Bouguer, inventeur du métacentre des bateaux, aux premiers circumnavigateurs solitaires avec Jacques-Yves Le Toumelin et son cotre Kurun, toujours présent au Croisic.

Escaler en centre-ville comme au Palais ou au Croisic offre certes des avantages, sauf la nuit en été ! Tapage nocturne assuré avec en prime le concert des goélands. Résultat : nuits blanches garanties ! Mais cela fait partie du folklore portuaire.

La traversée de l'estuaire de la Loire par beau temps ne présente aucune difficulté. Lorient prend son mouillage dans le Vieux port de Pornic, quai Leray, accueilli par l'Espagne copains de l'association Coques en bois avec évidemment le(s) verre(s) de l'amitié pour fêter le nouvel arrivant...

Lorient dans ses premières années au port de Loctudy sans passerelle de navigation et avec un moteur à échappement direct.

Arrivée de Lorient à Pornic en août 2013