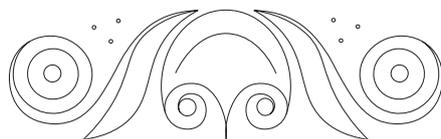


»»» Festival de Cornouaille «««

**De Sainte-Marine à Quimper :
l'Odet, une route commerciale**



Dossier de Joséphine Pennarun,
reine du cercle de Combrit



·:o>>> Kombrid <<<o:·
Bagad ha Kelch keltieg

>>> Remerciements <<<

Je tiens à remercier l'Abri du marin de Sainte-Marine pour m'avoir épaulée dans mes recherches et m'avoir ouvert son exposition. Merci également à Michel Biger, descendant de la famille Donat de m'avoir accordé du temps pour me parler de son héritage et de son histoire.

Je ne saurais trop exprimer ma gratitude pour toutes les personnes du cercle et de l'association Bagad et Cercle de Combrit de manière générale qui m'ont partagé leur passion pour la culture bretonne et m'ont fait prendre goût à la danse. C'est aussi grâce à eux que je me présente aujourd'hui comme prétendante au titre de reine de Cornouaille. Je souhaite les remercier tant pour le soutien qu'ils m'ont apporté que dans la confection de mon costume et dans la recherche pour mon dossier. Je souhaite remercier, plus particulièrement Marie Laurent, Nadine Chaminand, Marie-Rose Duval et Mona Lagouche-Guéguen. Et mes parents qui se sont investis dans mon dossier et qui ont toujours supporté ma passion pour la danse bretonne.

Merci également à toutes les personnes qui se sont investies dans le costume que je porterai lors du festival de Cornouaille : la famille Dilosquer pour le gilet brodé authentique du début des années 1930, les soeurs Le Mut pour la coiffe que portait leur mère lors de son mariage à Sainte-Marine en 1932 ainsi que ses manchettes et leur petite nièce Mona pour la reproduction de la livrée et du diadème de sa grand-tante, Augustine Le Mut. Enfin les brodeuses et couturières du cercle qui ont réalisé le tablier que je porte.



Jean Pierre Cariou & Marie Tanguy, janvier 1934
costume prêté par une de ses cousines.



>>> Sommaire <<<

Introduction >>> 3

Le commerce maritime entre le XV et XVIe siècle >>> 4

- >>> L'embouchure de l'Odet, dans les pas de Penmarc'h
- >>> Les bâtiments de Sainte-Marine et Bénodet dans le commerce national
- >>> La fin de l'hégémonie Penmarchoise
- >>> L'Odet et les douaniers

Le cabotage >>> 7

- >>> Le cabotage : pratique florissante selon les périodes
- >>> Le homard : acteur insoupçonné du développement de Sainte-Marine
- >>> La vente de la pêche à Quimper via l'Odet
- >>> La fin du cabotage domestique
- >>> Le port de Quimper : la fin d'une ère

La famille Donat : du cabotage au tourisme >>> 11

- >>> Gabriel Donat : un des grands noms du cabotage breton
- >>> Camille Donat : ou l'art de se réinventer

L'Odet aujourd'hui >>> 13

- >>> Du bac au pont
- >>> Le Penfret : dernier bateau de travail sur l'Odet
- >>> L'Odet aujourd'hui : une voie touristique

Conclusion >>> 15

>>> Introduction <<<

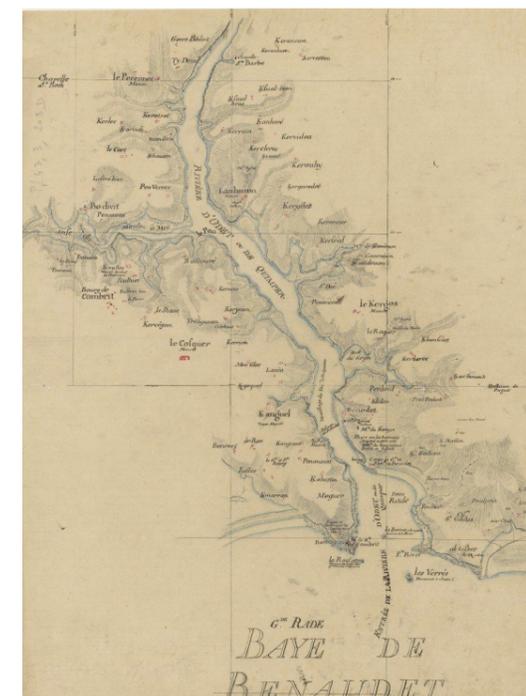
L'Odet est une rivière qui court sur 63 km et prend sa source dans les "montagnes noires" à Saint-Goazec. Son tracé passe par Quimper où elle rejoint le Steir et le Froust donnant son nom à la ville de « Kemper », « confluent » en breton. Elle se jette finalement dans l'Atlantique entre Bénodet et Sainte-Marine, aujourd'hui commune de Combrit.

L'Odet va participer à façonner la région au fil des siècles. Elle constitue un atout économique majeur pour la ville de Quimper, surtout avant la révolution industrielle alors que le commerce maritime domine.

Je porte un intérêt particulier pour ce thème car il touche l'histoire de la commune dans laquelle j'ai grandi, et son lien avec d'autres communes qui font partie de mon histoire. En effet, mon arrière-grand-père et mon grand-père maternels ont travaillé pour les usines Bolloré quand le reste de leur famille était commerçant Quimpérois. Alors que de mon côté paternel, mes ancêtres étaient paysans à Briec-de-l'Odet et mes grand-parents ont décidé de changer de vie et venir s'installer à Sainte-Marine pour devenir pêcheur. Ce dossier c'est aussi questionner le commerce (qui est mon objet d'études à l'EDHEC) et la maritimité. Cela me parle car je suis fille de marin pêcheur Saint-Moranaise et que mes parents ont rouvert une poissonnerie, fermée depuis les années 1960. C'est donc un dossier qui marie mon histoire personnelle avec l'histoire de ma région, sous l'angle de mes études.

À travers ce dossier, je souhaite montrer l'intérêt commercial et économique de l'Odet pour la région, que ce soit près de sa source, en amont de Quimper ou à son embouchure : entre Bénodet et Sainte-Marine. Nous verrons que la rivière présente plusieurs visages, elle peut être route ou refuge ou encore un obstacle pour l'Homme.

Le choix d'intituler mon dossier "de Sainte-Marine à Quimper : l'Odet, une route commerciale" et non l'inverse, fait référence au sens du commerce. C'est le monde extérieur qui s'engouffre dans l'embouchure de l'Odet et la remonte en bateau. Bien que selon les périodes Quimper soit exportateur, c'est majoritairement un flux entrant et remontant qui caractérise le commerce, le reste du monde apporte à la région. Le titre du dossier suit donc le sens inverse de la rivière et la remonte.



Plan de l'Odet en aval de Quimper (entre 1771 et 1785)

>>> Le commerce maritime entre le XV^e et XVI^e siècle <<<

>>> L'embouchure de l'Odet, dans les pas de Penmarc'h

Au XV et XVI^e siècle, Penmarc'h est un port dont l'activité principale tourne autour de la pêche. Sa production dépasse rapidement les besoins de la ville et des paroisses environnantes, ce qui cause un développement de l'exportation de poissons, préalablement séchés ou fumés pour le transport. Au fil du temps il deviendra le plus grand port d'armement au commerce du littoral breton.

Dans l'embouchure de l'Odet, Bénodet et Sainte-Marine, dont la distinction ne sera faite qu'à partir du XIX^e siècle sur les cartes, vont suivre la même dynamique que Penmarc'h. Jusqu'au XIX^e siècle Bénodet désigne indifféremment la rive droite et la rive gauche située à l'embouchure de l'Odet, et cela malgré le fait que la majorité des pêcheurs vivaient sur la paroisse de Combrit.

L'entrée de l'Odet offre un refuge pour les bateaux et Sainte-Marine et se positionne dans son environnement en se démarquant comme l'un des ports les mieux abrités du quartier maritime. Le port abrite ainsi pêcheurs et commerçants.

>>> Les bâtiments de Sainte-Marine et Bénodet dans le commerce national

Les caravelles et escaffes (bateau à plus faible rayon d'action qu'une caravelle et d'un tonnage moins important) de Sainte-Marine naviguent jusqu'à Bordeaux et la Rochelle. Ces bâtiments transportent du vin et des balles de pastel de Toulouse (une plante tinctoriale cultivée dans le Lauragais dont on extrait une couleur bleue appréciée des teinturiers et tapissiers des Flandres) pour les acheminer jusqu'aux ports de la Manche et de la mer du Nord. On retrouve des traces des navires de l'embouchure de l'Odet (marqués sur les registres comme ceux de Bénodet mais qui étaient en réalité aussi souvent de Sainte-Marine) dans les registres de la Rochelle où ils chargent le vin d'Aunis pour le compte de marchands de la côte Nord de la Bretagne.

Ce commerce crée un foyer d'activité commerciale dans le port de Sainte-Marine et permet le développement économique et démographique du village.

>>> La fin de l'hégémonie Penmarchaise

En 1533, alors que Penmarc'h est à l'apogée de son activité commerciale, c'est près d'un tiers des navires entrant à Arnemuiden (le plus grand avant port d'Anvers) qui sont d'origine Penmarchaise. Cependant ce commerce va décliner pour s'arrêter à la fin du XVIe siècle. En effet, les navires bretons ne sont pas de taille face à la concurrence anglaise et hollandaise. La Hollande va construire une flottille de charge (équivalent d'un cargo actuel), marquant un tournant tragique pour les marins bretons.

Un autre événement va précipiter la chute de Penmarc'h : l'arrivée de l'indigo. Ce pigment obtenu à partir des feuilles de l'indigotier (arbuste des régions tropicales et tempérées) cultivé dans les colonies européennes (Inde, Java) entre en concurrence directe avec le pastel. Cette réduction de demande en pastel réduit le volume des échanges commerciaux avec Penmarc'h.

Le déclin du commerce maritime est également causé par les ravages de la guerre de la Ligue. C'est une guerre religieuse qui divise la Bretagne entre 1588 et 1598. Elle oppose les ligues catholiques et les huguenots (protestants du royaume de France) et va provoquer des conflits dans toute la région.

Le gouverneur de Bretagne, Philippe Emmanuel de Lorraine, duc de Mercœur, va soutenir la Ligue. En 1596, La Fontenelle, partisan du duc de Mercœur et chef de guerre, assiège Penmarc'h. Il combat officiellement les partisans d'Henri IV mais va en réalité, multiplier les massacres et pillages dans les villages alentours en naviguant sur trois cents bateaux volés à Penmarc'h. Dans la même année, le ligueur vannetais Christophe d'Arradon va mettre en place un blocus maritime à l'embouchure de l'Odet privant Quimper de son ravitaillement par la mer.

Cette suite d'évènements va mener Penmarc'h au déclin et précipiter la perte de vitesse du commerce entre la région et le reste du monde.

>>> L'Odet et les douaniers

À partir du XVIIe siècle le village de Sainte-Marine, en plus de pêcher, va commencer à s'adonner au cabotage régional. Les employés des fermes de Louis XIV se voient offrir la responsabilité de douanier. Ces nouveaux venus francophones vont jouer un rôle stratégique : ils surveillent l'entrée et la sortie de l'Odet et par extension l'accès au port de Quimper. Ils ont un droit de contrôle sur les cargaisons, demandent les certificats de santé des vaisseaux et patrouillent la rive et poursuivent les voleurs de bois de feu et les pilleurs d'épave.

En 1752, le Tourneur, en provenance de Saint-Domingue fait naufrage en face de Sainte-Marine. Une partie de la cargaison est sauvée et entreposée dans la chapelle de Sainte-Marine. Les saint-moranais estiment que la cargaison leur revient de droit et il faudra que les employés de la Ferme du Roi s'arment pour dissuader les paysans et pêcheurs mécontents. Les douaniers vont également assigner au tribunal vingt-deux femmes ayant remonté l'Odet en plate pour voler du bois dans le bois de Kergillis-Bihan à Gouesnach en 1880.

La présence d'envoyés du Roi à Sainte-Marine montre à quel point l'Odet est une zone stratégique qu'il est important de contrôler ou au moins d'influencer.

>>> Le cabotage : du XVI^e siècle au XIX^e siècle <<<

Le cabotage maritime c'est le transport de personnes ou marchandises de port en port, longeant les côtes.

>>> Le cabotage : pratique florissante selon les périodes

Le cabotage est une pratique assez ancienne qui va se développer pendant le XVI^e siècle et se diffuser en Europe. Jusqu'en 1740 on distingue le petit cabotage qui est le cabotage domestique du grand cabotage qui désigne les échanges entre la France et l'étranger. Entre le XVI^e et le XIX^e siècle, la mer baltique, la mer du Nord et la Manche sont des zones de commerce très importantes comptant des acteurs économiques dominants comme le Royaume-Uni et la Hollande. Cette pratique va connaître une évolution en dent de scie en France avec de courtes périodes de faste et des arrêts brutaux.

C'est en 1840 que le cabotage atteint son apogée en Bretagne. Il va malheureusement décliner à cause de la crise économique qui va l'atteindre directement. Cette crise, due à un krach boursier en 1847 causé par une bulle spéculative sur le chemin de fer va se traduire par la mise au chômage de plus de 780 000 en France. Elle va fragiliser le tissu industriel en France et ralentir les flux commerciaux.

Enfin, l'invention des premiers bateaux à vapeur qui ont l'avantage de ne pas dépendre de la météo, difficile à prévoir, va mettre en difficulté la pratique du cabotage domestique.

Il connaîtra cependant plusieurs périodes de renouveau, notamment en 1885 grâce à la mise en place de primes d'État visant à soutenir le commerce maritime en France. La hausse constante de la demande de charbon pour l'industrie va également lui permettre de subsister.

Après un arrêt total de la profession au cours de la Première Guerre mondiale, l'entre-deux-guerres représentera une courte période florissante pour le cabotage.

Après un fort déclin dans les années 30 et un arrêt total pendant la Seconde Guerre mondiale, le cabotage devient une pratique obsolète face aux bateaux à moteur que la voile ne saura concurrencer. En 1933, la flotte bretonne du cabotage à voile représente tout ce qu'il reste du cabotage à voile en France. Le cabotage n'est pas adapté à la mondialisation des flux commerciaux et va donc tirer sa révérence.

>>> Le homard : acteur insoupçonné du développement de Sainte-Marine

Le cabotage va grandement participer au développement économique de Sainte-Marine.

En 1830, le village n'abrite que quelques pêcheurs mais va progressivement développer son activité halieutique et commercer avec les Britanniques. En 1850, des caboteurs en provenance de l'Angleterre s'amarrent tous les dix jours pour collecter les homards pêchés par les chaloupes de Sainte-Marine. C'est une activité très lucrative : en 1857 le homard était acheté 0,65 F/pièce alors qu'un maçon gagne 2,30 F par jour et un journalier agricole 1,70 F. Sainte-Marine va donc continuer à développer son port de pêche abrité dans une anse de l'Odet.

En 1900, le port compte environ 130 inscrits maritimes mais continue de connaître une certaine prospérité grâce aux homards vendus aux mareyeurs qui possèdent des viviers dans l'embouchure de l'Odet.



Abris du marin de Sainte-Marine en 1911

>>> La vente de la pêche à Quimper via l'Odet

En plus de former des équipages féminins qui pêchent les crustacés pendant que les hommes sont en mer, les femmes ont pour travail la vente de la pêche de leur mari. Elles font du porte-à-porte dans le pays fouesnantais et traversent l'Odet en direction de Bénodet et Pleuven.

La pêche est également vendue directement par les femmes des pêcheurs devant les Halles de Quimper. Elles n'ont pas le droit d'y entrer mais vendent le poisson sur le parvis d'entrée. Avant que la ligne de car Quimper-Bénodet ne soit mise en place, les bateaux de pêche remontaient une portion de l'Odet en tractant une plate (petit bateau en bois, à fond plat) puis la larguait, laissant les femmes effectuer le reste du trajet jusque Quimper, à la rame ou la godille, avec la cargaison à vendre. En 1920, Romain Cariou met en service de car spécial entre Bénodet et Quimper qui facilite la vente sous les Halles. Les habitants se rappellent encore voir quelques femmes remonter l'Odet avec la marée à la godille ou encore, avec humour, se souviennent de l'odeur nauséabonde qui flottait dans le car.

>>> La fin du cabotage domestique

L'expansion rapide du chemin de fer concurrence sérieusement le cabotage domestique, le transport étant plus rapide et fiable. En revanche, la diffusion du machinisme à vapeur qui découle de la première révolution industrielle crée une forte demande en charbon qu'il faut satisfaire. La France se tourne donc vers le Pays-de-Galles dont le bassin houiller de Cardiff offre des prix très attractifs. Les caboteurs (dont l'armement Donat) vont alors effectuer des allers-retours entre Cardiff et Quimper. Ils vont chercher du charbon et livrent des poteaux de mines. Ce sont de larges troncs d'arbres utilisés pour étayer les mines. L'Odet facilite le commerce de vin, de sable et de charbon jusqu'à Quimper. Les caboteurs naviguent même jusqu'à Swansea pour aller chercher du papier à cigarette, destiné aux usines Bolloré situés à Briec-sur-Odet. On retrouve des ordres de commandes de l'usine qui se faisait livrer par voie fluviale à Quimper.

>>> Le port de Quimper : la fin d'une ère

L'Odet est une rivière capricieuse et parfois difficile à naviguer. Pour la remonter, la ville de Quimper a fait aménager le halage permettant ainsi aux marins de tracter les bateaux lorsque le courant n'est pas en leur faveur. À l'aide de chevaux ou à la seule force de leur bras, les caboteurs remontaient l'Odet depuis la berge, tirant un chargement pouvant parfois se compter en tonnes. On relève également la présence de capitaines spécialisés dans la remontée de l'Odet, qui prenaient le contrôle des navires arrivés à Sainte-Marine depuis la haute mer.

L'activité au port de Quimper va finalement diminuer. En effet, le port en plus d'être peu profond et donc accessible uniquement à forte marée haute est très souvent embouteillé. Les bateaux se voient parfois bloqués "à couple" à quai plusieurs semaines, prenant ainsi du retard dans les livraisons et rendant ce mode de transport peu fiable.

Avec l'arrivée des bateaux à vapeur, le cabotage va lentement décliner et le port de Quimper va perdre de son attrait. La ville n'a pas pour objectif premier le maintien de son port de commerce et ce dernier va donc connaître une fréquentation décroissante.

>>> La famille Donat : du cabotage au tourisme <<<

>>> Gabriel Donat : grand nom du cabotage breton



Gabriel Donnat (1848-1912)

Le patriarche Gabriel (ou Michel-Marie de son nom de baptême) Donat, né en 1848, est originaire de Lannion et va créer une entreprise prospère dans laquelle plusieurs générations de capitaines et d'armateurs vont se succéder.

Avant de devenir capitaine, Gabriel Donat a embarqué en tant que matelot. Il va rapidement grimper les échelons et investir dans des parts de navires.

La goélette Félicité, qu'il a fait construire et dont il détient 1/3 des parts, fera partie des navires qui traverseront la Manche pour assurer le transport du charbon.

La relève est assurée par six de ses fils qui deviendront à leur tour capitaine. Trois des frères : Louis, Eugène et Camille laisseront leur empreinte sur l'embouchure de l'Odet. Ainsi, ils seront capitaines de la Félicité, de l'Émile, la Pêcheuse, le Saint-Charles, le Terfel etc.

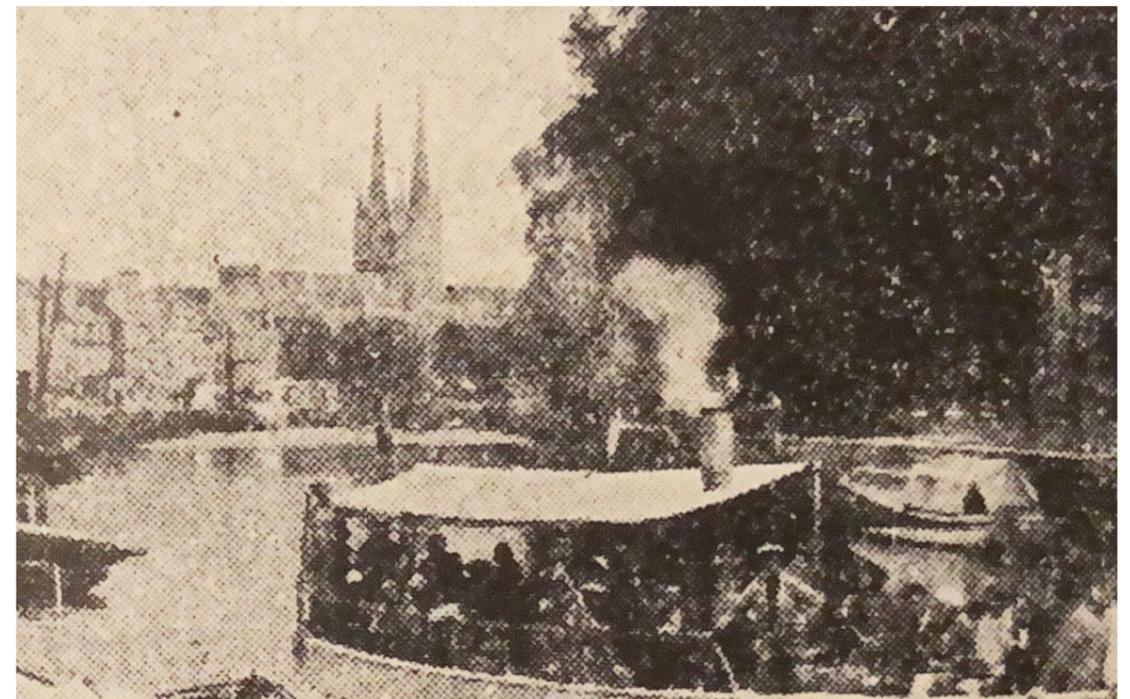


Louis Donat au centre et à droite, lors du mariage d'un de ses marins

>>> Camille Donat, ou l'art de se réinventer

Camille Donat, fils de Gabriel Donat, sera également armateur de la Reine, la Perle et la Fée de l'Odet. Après la crise économique de 1930 (Krach boursier de 1929: "jeudi noir") qui est par ailleurs la plus grande crise économique du XXe siècle l'activité commerciale chute. Il va alors chercher à diversifier ses activités. Cette stratégie permet d'éviter de souffrir d'un ralentissement économique dans un secteur donné, il réduit le risque systémique. Il va donc s'adonner au prélèvement de sable en haute mer, à la pêche hauturière et au tourisme maritime. Les navires cités précédemment sont des bateaux à passagers, ils étaient transformés en chalutiers pendant l'hiver, répondant à la demande croissante de tourisme maritime et rentabilisant les bateaux en période creuse. Il ne cherche plus non plus à acquérir la propriété exclusive des bateaux, lui permettant de lever plus de fonds et d'étendre sa flotte. Camille Donat a su tirer partie de tout ce que l'Odet avait à offrir : il savait le cabotage en difficulté et s'est donc réfugié sur des secteurs plus sûrs (le sable) ou porteurs (tourisme).

Il ne faut pas non plus négliger la source d'emploi que représentent les différents armements Donat pour Combrit et Bénodet. En 1930 et 1931, la famille Donat employait quinze hommes de Combrit et Bénodet.



La perle de l'odet et la fée de l'odet, les vedettes de Camille Donat à Quimper

>>> L'Odet aujourd'hui <<<

De nos jours, l'Odet n'est plus la route commerciale qu'elle a pu être par le passé mais reste une source de revenus pour la région.

>>> Du bac au pont

Avant la construction du pont de Cornouaille en 1972, le seul moyen d'éviter le détour par Quimper pour relier Sainte-Marine à Bénodet obligeait à emprunter le bac à chaînes. L'Odet se dresse en frontière naturelle pour le commerce entre le pays bigouden et le pays fouesnantais. L'Homme va donc relier les deux pays grâce au bac.

Du premier bac à rame (1808-1888) jusqu'au bac actionné par moteur diesel en passant par un bac vapeur (1929-1944), ces bateaux ouvriront une route sur l'Odet, laissant traverser hommes, charrette puis voitures, cargaisons et bêtes. C'est un flux très important qui transitait entre la cale du petit port de Sainte Marine et Bénodet. En 1971, peu avant la mise en service du pont de Cornouaille, on comptabilise 290 000 voitures dans l'année.

Sur la cale en bas du port était installé un panneau en ciment indiquant la sortie de Sainte-Marine. Le village était traversé par une file de voitures en attente d'embarquement pour Bénodet. Le temps d'attente pouvait dépasser plusieurs heures alors que le Bac fonctionne dix-huit heures par jour. Une partie du trafic, incluant les poids lourds, est obligée de faire le détour par Quimper. La mise en service du pont traduit une réelle hausse en qualité de vie pour le village qui ne subit plus le flux de passage et développe entre autres son activité touristique.

>>> Le Penfret : dernier bateau de travail sur l'Odet

Le ramassage du sable dans le pays Bigouden se développe dans les années 1850 pour répondre à la demande agricole qui l'utilise dans ses engrais. Le ramassage se fait dans un premier temps avec les anciennes chaloupes sardinières qui s'échouent sur la plage et permet aux hommes de récolter le sable à la pelle. Grâce au progrès technique, les navires motorisés prennent bientôt le pas sur ces chaloupes. Une benne est installée sur le bateau et le ramassage se fait directement au fond de l'eau et non plus sur la plage.

On verra ensuite apparaître les "dragues suceuses" qui permettent de ramasser le sable pendant que le bateau se déplace sur le gisement. Le sable est ensuite déposé sur les quais à Quimper, à partir des années 1970, les cargaisons de sable seront déchargées au Corniguel port en aval du Cap Horn (quartier historique du port de Quimper).

Le Penfret, sablier construit en 1987, qui ramenait du maërl (accumulation d'algues corallinacées riches en calcaire ressemblant à du sable) à Quimper continue de travailler sur l'Odet était le dernier sablier de l'Odet. Ce bateau de 60 mètres engageant 1500 tonnes de sable sur la rivière sillonnait cette rivière comme tant de pêcheurs et commerçants l'ont fait avant lui. Aujourd'hui c'est le Stellamaris qui ramasse le sable au large des côtes, ce navire deux fois plus grand que le Penfret ne peut remonter l'Odet et laisse donc le Côtes de Bretagne assurer la remontée de la rivière.

>>> L'Odet aujourd'hui : une voie touristique

L'Odet devient aussi un lieu très touristique. Camille Donat l'avait compris, le tourisme maritime est un secteur porteur qui se développe milieu du XXème siècle. Les promenades sur l'Odet sont très demandées des touristes venus visiter la région qui compte de nombreuses stations balnéaires.

Les Vedettes de l'Odet vont faire leur apparition dans les années soixante pour connaître le succès qu'elles ont aujourd'hui. Cet armement de 8 navires promène, en période estivale, plusieurs centaines de personnes par jour, à la découverte de la rivière. De manière plus mesurée, l'Odet est aujourd'hui une source de revenus pour les loueurs de supports nautiques (bateaux, kayaks, paddles...) aux sportifs en quête de défis ou aux amoureux de la nature.



>>> Conclusion <<<

Même si aujourd'hui la rivière de l'Odet n'est plus la route commerciale qu'elle a pu être par le passé, elle n'en reste pas moins un atout économique. A la manière de Camille Donat, l'économie s'est tournée vers le tourisme. La manne financière que représentait la pêche pour Sainte-Marine s'est aujourd'hui très réduite avec seulement une poignée de pêcheurs encore en activité.

L'Odet a toujours constitué une formidable source de revenu pour la région qui s'étend de Quimper à Sainte-Marine. La ville de Quimper, capitale de la Cornouaille, jouit d'une position avantageuse. À la fois reliée par la route et par la mer, la ville peut commercer aussi bien avec la France qu'avec le reste du monde et gagne un accès privilégié à la consommation de produits étrangers.

Les communes de taille moins importante profiteront également du commerce initié grâce à l'Odet. Sainte-Marine va participer au commerce international au XVe et XVIe siècle au même titre que le grand port de Penmarc'h qui a pendant un temps dominé le commerce maritime du vin de Bordeaux.

Si l'Odet n'est pas une rivière facile à naviguer, en témoigne le besoin de marins expérimentés pour acheminer les bateaux et leur cargaison jusqu'à Quimper, elle offre un cadre magnifique pour le tourisme maritime avec les châteaux qui la bordent. Ses rives boisées lui valurent le titre de "Plus belle rivière de France" selon la société des canots automobiles bretons en 1916.

L'Odet est également un berceau entrepreneurial. En 1822, l'entreprise Bolloré installe ses papeteries en amont de Quimper. Nicolas Le Marié, fondateur des papeteries, estime pouvoir tirer partie de la "Houille blanche" qui n'est autre que la force hydraulique au service de l'industrie. Un bief de 1600 mètres est ainsi installé et détourne l'Odet permettant de créer une chute d'eau suffisante pour produire la force motrice nécessaire pour actionner les machines. Les usines vont par ailleurs constituer un véritable bassin d'emploi pour Briec-de-l'Odet.

L'Odet sera donc bel et bien une route commerciale et un facteur de développement économique de Sainte-Marine jusque Quimper.

>>> Bibliographie <<<

Les pêcheurs bretons et les abris du marin, Frédéric Tanter (1995)

1850 - 1950 Un siècle de navigation au Cabotage en Bretagne, André Le Pape et Jacques Roignant (1995)

L'Odet, Plus belle rivière de France, Serge Duigou (Éditions Palentines, 2010)

Registre des renseignements statistiques, canton de Sancoins (Berry-Bourbonnais)

Archives de l'Abri du Marin de Sainte-Marine

Pêcheurs d'hier, Jean Claude Boulard ; 1994

Marins pêcheurs de Cornouaille, Musée départemental breton de Quimper

Cornouaille port de pêche, Jean René Couliou, Jean Michel Le Boulanger

De la crise de la sardine à l'âge d'or de la dentelle, association dentelle d'Irlande bretonne

Ar vag, voiles au travail en Bretagne atlantique, Bernard Cadoret, Dominique Duviard, Jacques Guillet, Henry Kérisit, 1987

>>> Webographie <<<

<http://www.infobretagne.com/penmarch-commerce.ht>

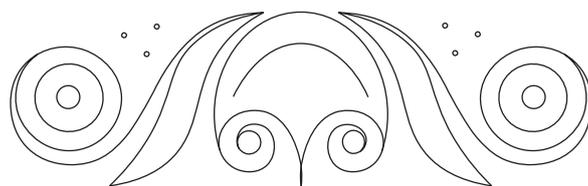
<https://corentinlougreedelodet.wordpress.com>

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Quimper#Histoire>

<http://bcd.bzh/becedia/fr/declin-de-penmarch-mythe-et-realite>

<http://www.arkae.fr/index.php/bolloré/2-non-categorise/826-historique-de-la-papeterie-d-odet-par-caroline-leroy-deniel>

<https://www.bolloré.com/fr/le-groupe/histoire/>



·:o>>> Kombrid <<<o:·

Bagad ha Kelch keltieg

De Sainte-Marine à Quimper : l'Odét, une route commerciale

Dossier de Joséphine Pennarun,
reine du cercle de Combrit,
pour le festival de Cornouaille