

Un peu de l'histoire du chalutier « Kavelig », et de son constructeur **Auguste Tertu** au chantier de Rostellec en presqu'île de Crozon

*Ce chalutier a coulé dans le port de St Guénolé le 22 déc 2025
après avoir été percuté accidentellement par le chalutier
en acier de 24 m, L'Estran, de l'armement La Houle*

Auguste Tertu

Publié le [6 décembre 2013](#)

par [Admin An Test](#)



L'enfance

Auguste Tertu est né le 25 mai 1905 à Rostellec en fond de rade de Brest au Meil ar Chaz (moulin du chat) le premier moulin de son père. Ce dernier eut cinq enfants d'un premier mariage et cinq du second dont Auguste. Homme très adroit, il réparait lui-même ses moulins et ceux de ses collègues. C'est à lui que ces derniers faisaient appel pour mettre au point le moulin qu'ils venaient d'acquérir.

Le père Tertu complétait ses journées sans vent par la fabrication de sabots.

Auguste a été à l'école jusqu'à l'âge de 10 ans mais il montait déjà à 8 ans dans les ailes du moulin de son père pour tendre la toile et « prendre des ris ». Les toiles sur les ailes du moulin sont comme les voiles sur un bateau.

Les ailes faisaient cinq mètres de hauteur. Il était très habile et adroit.

Il a commencé à creuser des sabots à 10 ans. C'était délicat car il fallait les creuser à la forme la plus exacte possible du pied. « Il faut donc avoir une bonne vision du pied à chausser et savoir reproduire en creux les formes presque du premier coup ». Il apprend à reconnaître le fil du bois et sa qualité.

Auguste Tertu va exceller dans ce travail et se montrera même plus habile que son père.

Pendant la première guerre mondiale, son père acheta un second moulin à Crozon et y installa Auguste et son frère Joseph. A 13 ans, Auguste était le « meunier de Crozon ».

« J'étais le plus jeune mais c'est quand même moi qui dirigeais le moulin ».

L'apprentissage

Après la guerre, Auguste quitte le moulin et part à Camaret travailler chez Bernard Hugo apprendre le métier de charpentier de marine. Il se révéla tout de suite habile ouvrier.

Il faut dire, qu'en plus des moulins et des sabots, son père avait possédé des bateaux !

« En 1912, j'avais 12 ans, il y avait trois bateaux chez nous et mon père réparait lui-même ses bateaux comme il réparait son moulin ».

Auguste fabriquait déjà des maquettes capables de naviguer.

Apprendre le métier de charpentier de marine ne lui posa donc aucun problème et il se révéla vite capable de fournir le travail demandé et même plus.

Plus tard, il part chez Georges Stipon à l'Ile Longue où il espère apprendre à faire le tracé d'un bateau. Mais il est jeune et personne ne lui explique rien. Il apprendra et comprendra de lui-même à se servir de la sauterelle d'équerrage. Il apprendra aussi chez d'autres...

Le père d'Auguste encourage son fils qu'il constate très intéressé. Il lui propose de réparer un bateau de 11m lui appartenant. Il fallait changer le plat-bord, les préceintes et l'arrière norvégien très dur à former (forme pointue et sans tableau). Auguste réussit le travail et de belle façon !

En 1920, Auguste, 15 ans, s'engage alors dans la construction de son premier bateau, un cotre de 5 m « L'espoir ». Il sera mis à l'eau à la cale du Fret et se révélera un excellent bateau.

Ainsi, Auguste prouvait qu'il était capable de gagner sa vie en fabriquant des bateaux.

Trois ans plus tard, il construit « Cours à l'eau » (6m30) avec lequel il gagne aussi des prix aux régates.

En effet, il était un passionné de courses à la voile qu'il gagnait assez souvent d'ailleurs.

Le chantier Tertu

En 1928, Auguste s'associe à Victor Belbéoch à Rostellec mais cela ne dure que 2 ans.

En 1933, il se marie, il a 28 ans. Il construit à cette époque un petit langoustier de 17 m à la voile destiné à la pêche au Portugal puis le bateau finit par avoir un moteur en auxiliaire. Par la suite, ce sera l'inverse, la voile sera auxiliaire du moteur sur les bateaux.

Il quitte aussi à cette époque Rostellec pour Le Fret, sa femme y possédant une petite maison sur la grève.

Ils auront cinq enfants (Jean, Marie-Louise, Pierre, Jeanne, Madeleine).

Il fait surtout des bateaux de 20 m, époque prospère qui devait durer jusqu'en 1938 avant la mobilisation.

En 1948, Auguste construit le « Meil ar chaz », cotre magnifique.

En 1951, il s'oriente vers la construction de plus gros bateaux (les langoustes se pêchaient en grosses quantités) et agrandit son chantier à Rostellec sans quitter le Fret.

Au Fret, se trouvaient la menuiserie et la tôlerie et à Rostellec, on montait le bateau.

Le 23 novembre 1961, le lancement du premier mauritanien attirait une grande foule dont de nombreux constructeurs et l'ingénieur des ponts et chaussées du Finistère de l'époque.

C'était un événement car la pente de la grève de Rostellec ne faisait que 7% environ.

C'est le « Banc d'Arguin », de 37,60 m de long.

En fait, c'était la transformation d'un bateau de 32 m. L'allonger de 5,60 m tout en gardant la même largeur et les mêmes gabarits était le pari à tenir. Il en profite pour changer la conception du vivier dans lequel les langoustes mourraient en grandes quantités.

Imaginez des langoustes prisonnières dans ce vivier où le roulis et le tangage les obligeaient à cavalier en permanence sans s'arrêter. Tertu transforma cet espace en le compartimentant comme des cages à lapins.

Comment faisait-il ses bateaux ?

D'abord il avait l'image du bateau en tête. Ensuite il faisait le plan ou une maquette. Car la maquette permettait de bien voir le bateau. Il la démontait et, ainsi, obtenait les points exacts, les membrures numérotées...

Le temps perdu à fabriquer la maquette était récupéré à la construction.

Il a construit autant de bateaux de plaisance que de bateaux de pêche et découvrir de nouvelles coques, de nouvelles formes était dans sa nature.

Pour la pêche il faisait de gros bateaux (jusqu'à 38 m environ), pour la plaisance il préférait les petits (dans les 6 m).

En 1974, il avait déjà construit « moins de 1000 peut-être mais sûrement plus de 500 » bateaux, beaucoup plus à voile qu'à moteur.

Il préférait travailler pour les marins, les pêcheurs, clientèle plus simple, plus vraie ne cherchant pas le luxe, le vernis, le trop de fignolage mais pas assez la solidité.

Dépanneur de la mer : « sans remorqueur, sans scaphandre, par les moyens du bord les plus ordinaires », il a fait de nombreux sauvetages de bateaux échoués ou coulés.

Il continuera à un âge avancé à imaginer ses bateaux et même à barrer en course de façon occasionnelle.

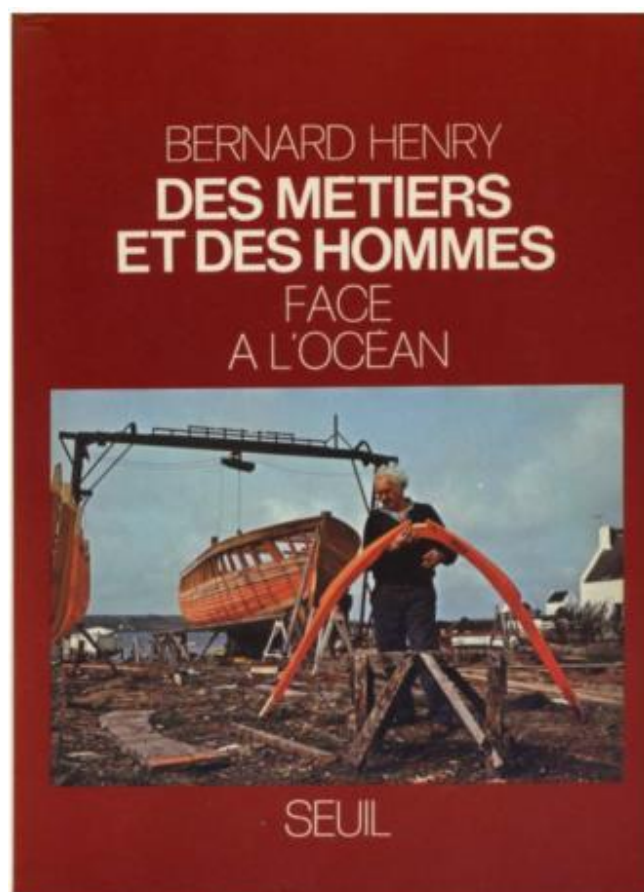
Sa devise

Auguste a déclaré : « Dans un métier comme le nôtre, on ne doit pas aimer le billet de banque ». Il se refusait à construire vite et il reconnaît qu'il était souvent à la traîne mais le résultat était là.

Bibliographie :



"Le charpentier de Rostellec" de Joseph Perrin -
Edition. France - Empire 1974

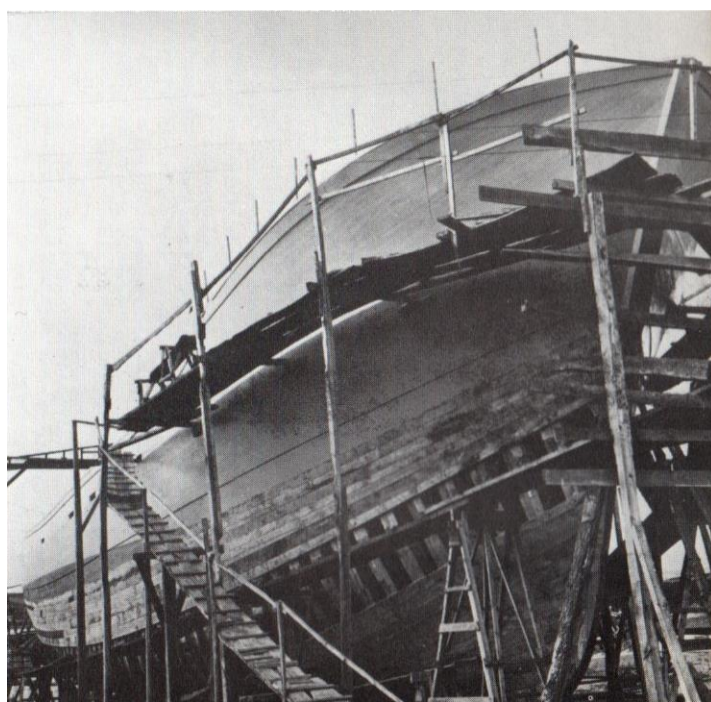


"Des métiers et des hommes - Face à l'océan".
Tome 5. Bernard Henry. Ed. Seuil.

Quelques documents :



Construction du Banc d'Arguin
Langoustier de 37,60 m



Le Françoise-Christine
Navire congélateur



Le Movarc'h



Première régates et premier
Auguste Tertu à la barre du Kotik

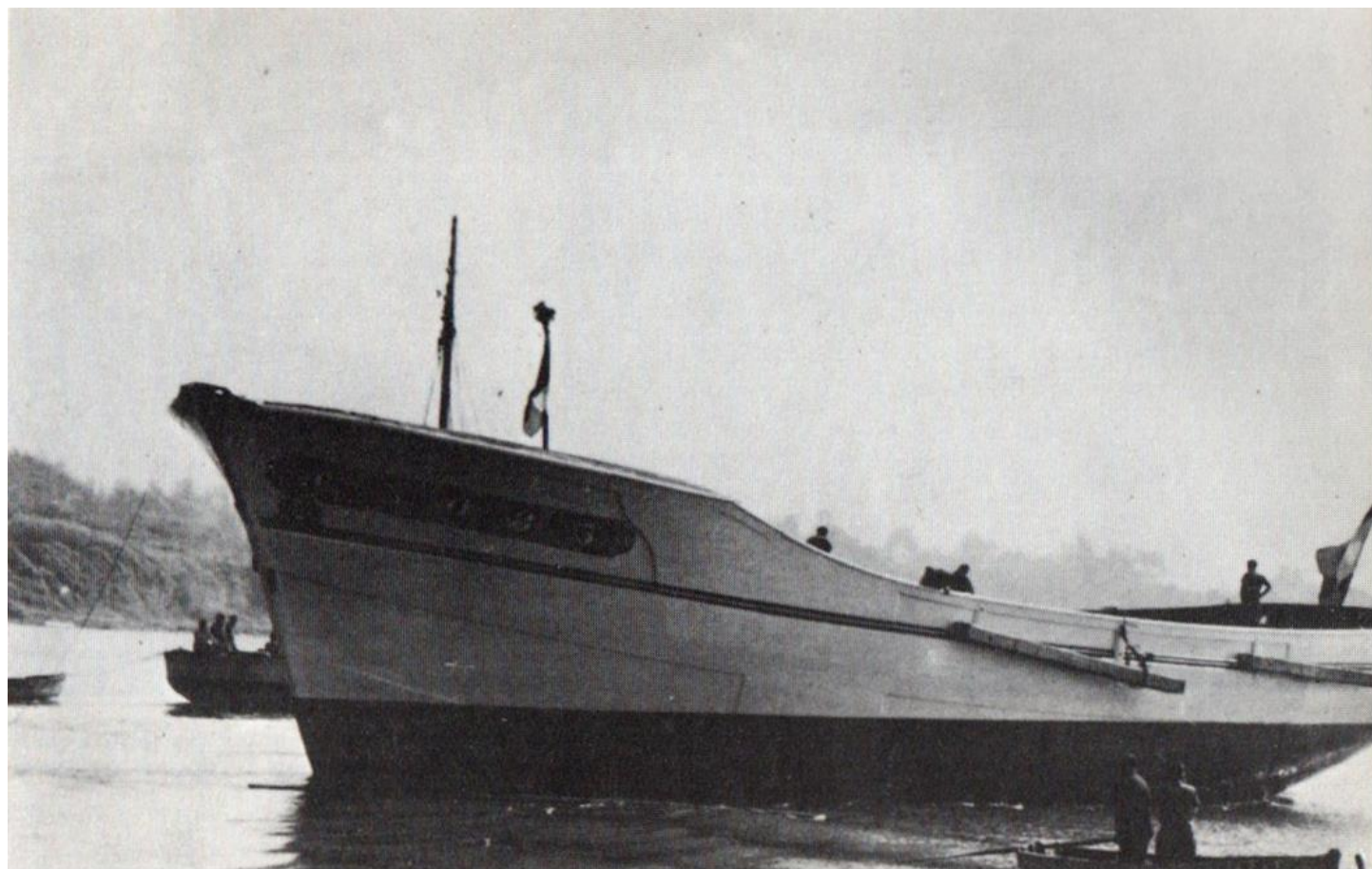


"L'Alerte" - Construction Auguste Tertu - longueur 11 m largeur 3,70 m

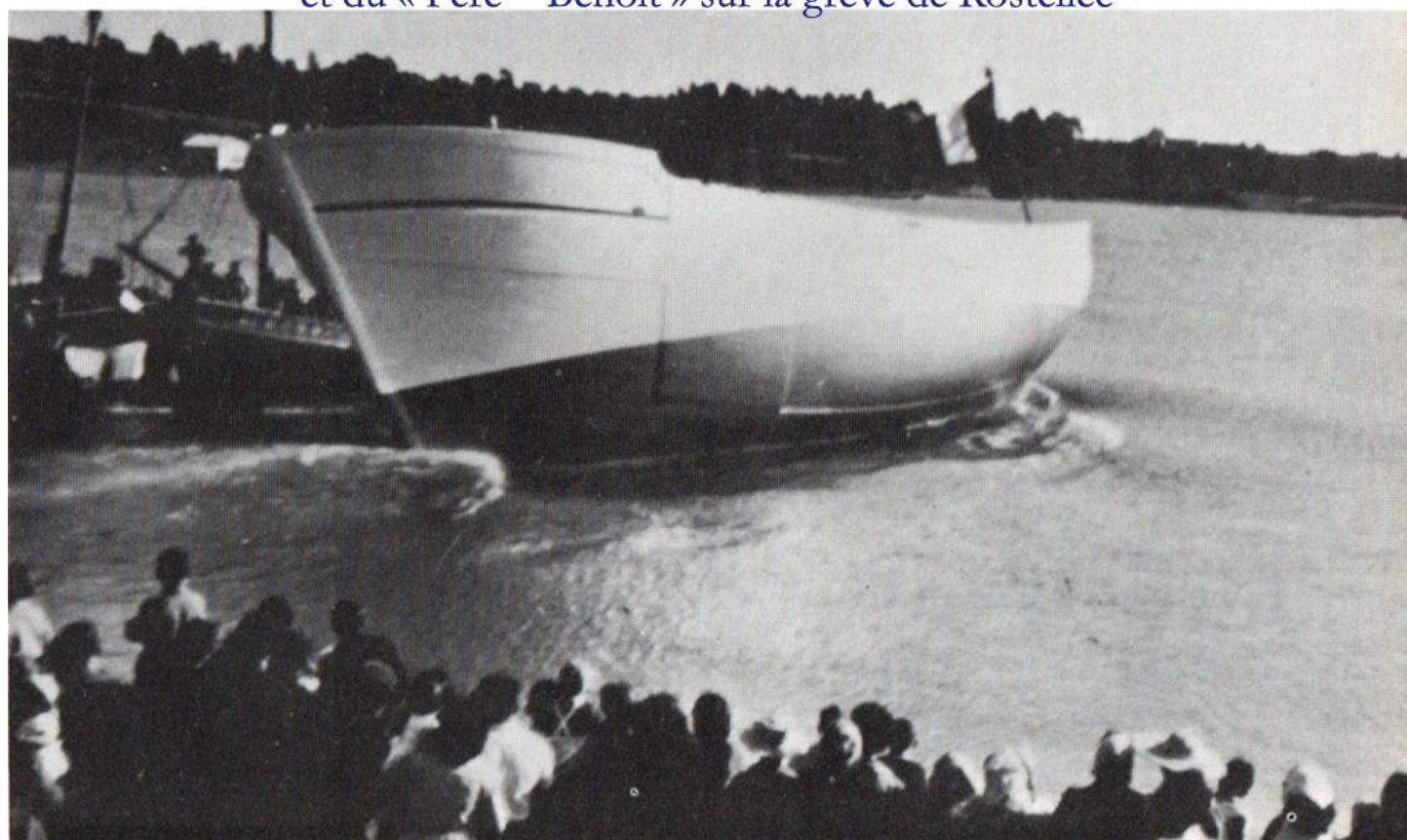


Lancement et départ pour sa première campagne du « Banc-d'Arguin »
le plus grand mauritanien d'Europe





Lancement du « Françoise - Christine » (ci-dessus)
et du « Père – Benoit » sur la grève de Rostellec





Le Frétois construit par Auguste Tretu en 1934 navigue toujours à Camaret

Le navire percuté mis au sec au port de Saint-Guérolé, après un renflouage de longue haleine

Par **Guirec Flécher**

Après avoir coulé la veille dans le port de Saint-Guérolé, le renflouage du bateau de pêche percuté par un chalutier a été effectué ce mardi 23 décembre 2025, à Penmarc'h (29). L'opération de sauvetage a duré toute la journée et s'est terminée en début de soirée.



L'installation de ballons de levage a été nécessaire pour permettre à la SNSM de remorquer le navire coulé, de l'autre côté du port de Saint-Guérolé. Là, deux grues attendaient le bateau pour le mettre au sec.

À Penmarc'h, l'opération de renflouage du Kavellig s'est poursuivie ce mardi 23 décembre 2025, au port de Saint-Guérolé. [La veille, dans la matinée, ce bateau de 14 m avait coulé à quai, après avoir été percuté accidentellement par le chalutier de 24 m, L'Estran, appartenant à l'armement La Houle.](#)

Ce mardi, un important dispositif a été mis en place dès 8 h 30, afin de mettre le navire au sec et empêcher les cuves de carburant de se déverser dans le port, en cas de rupture. L'entreprise concarnoise SOS Plongée a été dépêchée pour installer des ballons de levage et procéder au renflouage du navire. Plusieurs tentatives ont été nécessaires pour remonter suffisamment le bateau, afin de le transporter.

Via sa vedette, la SNSM de Saint-Guérolé-Penmarc'h s'est alors chargée de remorquer le Kavellig, de l'autre côté des quais du port. Là, deux grues ont été installées pour sortir le bateau de pêche mais celles-ci ont connu des difficultés durant leurs manœuvres. Après une première tentative, les techniciens sont finalement parvenus à mettre le côtier sur la cale du port, au sec, vers 19 h.

Quant au Louarn Couz, également victime d'une voie d'eau après la collision, celui-ci doit être escorté par la vedette SNSM, jusqu'à l'élévateur à bateaux du port de Léchiagat, en vue d'être réparé.



Le Kavellig a été mis au sec au port de Saint-Guérolé, vers 19 h, ce mardi 23 décembre 2025. (Capitainerie du port)

Une cagnotte pour aider le pêcheur

Afin d'aider le patron pêcheur du navire coulé, la cousine d'Anthony Le Brun, Audrey Lagadic, a lancé, ce mardi, une cagnotte en ligne. « Profondément touchée », elle rappelle que « les conséquences matérielles et financières » de la perte du bateau « sont lourdes ». « J'ai souhaité lancer cette cagnotte pour lui apporter un soutien concret et solidaire, et permettre à celles et ceux qui le souhaitent de l'aider à traverser cette épreuve », explique la cousine du marin. À l'heure où nous écrivons ces lignes, 1 187 euros avaient déjà été collectés, sur un objectif de 2 800 euros.

Cagnotte à retrouver sur le site gofundme.com/f/soutien-solidaire-pour-anthony-et-le-kavellig

« Le bateau est foutu » : mis au sec, le chalutier coulé à Penmarc'h ne devrait pas être réparable

Par **Guirec Flécher**

Deux jours après sa collision avec un chalutier, le patron pêcheur du Kavellic a pu constater, ce mercredi 24 décembre 2025, les dégâts sur son navire. Gravement endommagé, celui-ci ne



Le Kavellic a été mis au sec mardi 23 décembre, après une journée de renflouage. Selon le patron pêcheur Anthony Le Brun, les dégâts sur son navire suite à la collision avec un chalutier sont extrêmement importants.

Au lendemain du renflouage du Kavellic et de sa mise au sec, l'heure était ce mercredi 24 décembre 2025 au constat des dégâts, au port de Saint-Guérolé, à Penmarc'h. Et pour Anthony Le Brun, le patron du navire percuté par un chalutier de 24 m lundi 22 décembre, le constat est amer : « Tout a bougé [au moment de l'impact NDLR] », souffle le marin-pêcheur. Des bordés ont été sérieusement endommagés, tout comme la structure interne et la passerelle. Le pont du navire s'est également soulevé lors de la collision. « Il a été écrasé comme un tonneau », soupire un autre marin présent sur le terre-plein du port.

Pour Anthony Le Brun, le constat est simple : « Le bateau est foutu » et pourrait ne pas être réparable en l'état. Celui-ci avait fait l'achat du Kavellic en 2019, un chalutier côtier en bois daté de 1974.

Des expertises doivent désormais être menées dans les prochains jours afin d'étudier la nature exacte des dommages. Afin d'aider le patron pêcheur du navire coulé, la cousine d'Anthony Le Brun, Audrey Lagadic, a lancé une cagnotte en ligne, avec déjà 1 767 € collectés.



Louarn Couz est arrivé, depuis Saint-Guérolé, au port de Léchiagat ce mardi 23 décembre 2025. Il a été accompagné par la vedette Prince d'Eckmühl, de la SNSM Saint-Guérolé Penmarc'h durant sa traversée.

Le Louarn Couz accompagné à Léchiagat

Quant au Louarn Couz, également endommagé lors de la collision au port de Saint-Guérolé, il a été escorté mardi 23 décembre par sécurité par la vedette Prince d'Eckmühl, de la SNSM Saint-Guérolé Penmarc'h jusqu'à l'élévateur à bateaux au port de Léchiagat. Un examen complet de la coque sera effectué bien au sec. Une légère voie d'eau avait été constatée après l'accident.