

ASSOCIATION TREIZOUR

Musée du Bateau - 29100 Douarnenez

Juin 1998

N° 8

L'été, les vacances approchent et Douarnenez fêtera les bateaux du 13 au 17 août prochain. Aujourd'hui nous vous informons de notre vie associative au travers des diverses activités de TREIZOUR.

Bonnes vacances à toutes et à tous.

SOMMAIRE

Edito.....	p.1
Hommage à Eric TABARLY.....	p.2
La fête, Douarnenez 98.....	p.3/4
La chaloupe Telenn mor.....	p.5
Historique des chaloupes	
Yole AMITIE, Atlantic Challenge Lancement de Volonté.....	p. 6
Traversée de baie sur le St Efflam.....	p. 7/8
Pensée pour Anita CONTI.....	p. 8
Enquête sur la pêche de la sardine au filet droit.....	p.9/10
La Boutique de l'association.....	p. 10
Aperçu sur la radiomaritime.....	p.11/12
La T.S.F. à Douarnenez	
L'atelier maquettes interview de Pierre JOIN.....	p.13/14/15

EDITORIAL

Treizour, de 1979 à nos jours.

Un groupe de passionnés amoureux de la mer préserve l'histoire des bateaux, la mémoire des marins, avec leur savoir-faire, leur savoir-être.

L'énergie associative se perpétue, des hommes restent attentifs à l'évolution du patrimoine.

Aujourd'hui, Treizour maintient le cap et je rends hommage à tous ceux qui se sont investis pour la sauvegarde de la mémoire des anciens.

Je reprends le flambeau car douarneniste de souche, issu d'une famille de pêcheurs, je souhaite que Douarnenez retrouve une dynamique, que les douarnenistes retrouvent le plaisir de fréquenter le Port-Rhu. Dès son jeune âge, mon grand-père naviguait sur les chaloupes sardinières et je respecte aujourd'hui sa mémoire de marin.

Regardons l'avenir avec optimisme tout en étant fiers de notre patrimoine maritime.

Je vous donne deux rendez-vous cet été :

- l'ouverture de notre expo maquettes à la chapelle St Michel le samedi 4 juillet

- le lancement de notre yole « VOLONTE », le samedi 15 août, lors du grand rassemblement de Douarnenez 98.

*A bientôt
Le Président
Michel BALANNEC*

KENAVO ERIC

Par une nuit de juin, sur un mauvais coup de roulis, Eric TABARLY a quitté son Penn Duick I pour prendre un autre bateau, le « bagnoz », le légendaire bateau de nuit des Celtes qui transporte les âmes de l'autre côté du monde des vivants.

Eric TABARLY, on aura tout dit sur cet homme et tout ce qui nous le rendait attachant.

Est-ce parce qu'avec ses yeux clairs, son faciès de bourlingueur et ses épaules de lutteur breton prêt à affronter les coups durs, il représentait idéalement le marin dans l'imagination collective ?

Est-ce parce qu'en dépit de ses exploits maritimes qui lui avait valu une légitime notoriété, il avait su rester simple, proche de tous ?

C'est tout cela sans doute qui nous a fait aimer Eric TABARLY mais avec en plus pour nous, gens de Treizour, une dimension du personnage qu'il affichait : celle du marin attaché viscéralement à la tradition et à ses racines, ceci ne l'empêchant pas de vivre, sans complexe, la modernité et les innovations.

Car entre Eric TABARLY, Douarnenez, Treizour, il y avait une relation privilégiée.

Eric, quand son emploi du temps le lui a permis, a été de toutes les fêtes maritimes organisées à Douarnenez depuis 1986.

Il avait aussi toujours soutenu la création du Musée du Bateau, du Port-Musée. Dans le Conseil d'Administration de Treizour, il figurait en première place dans le comité d'honneur et il n'avait pas hésité à venir sur place en 1992 dans la salle des Ateliers de l'Enfer

pour l'installation du nouveau Conseil d'Administration présidé par Michel BELLION.

Il était aussi le parrain de l'opération « Défi jeunes marins 2000 » du Chasse Marée dans laquelle l'équipage de notre yole AMITIE est particulièrement impliqué.

Centre Nautique et du Musée du Bateau et la yole AMITIE avec un équipage au grand complet.

Nous avons bien de la peine à retenir notre émotion dans toute cette flottille rassemblée pour dire un dernier Kenavo à ce marin exceptionnel de qui chacun se sentait si proche.



4 décembre 1996 au Salon Nautique. Eric TABARLY face à la yole Amitié et Bernard CADORET annonçant le lancement du concours « Défi jeunes marins 2000 » Gérard D'ABOVILLE est à gauche caché par un aviron.

Photo Paul J.F. JONCOUR

Au Salon Nautique en décembre 1996 c'est bien devant la yole AMITIE, toutes voiles hissées qu'il avait, en compagnie de Gérard D'ABOVILLE, autre navigateur prestigieux, présidé au lancement de l'opération.

Nous savons aussi qu'il était prêt à soutenir la relance du site du Port-Rhu engagée par la Ville.

Ce sont toutes ces raisons qui ont fait que nous avons répondu présents à l'hommage qui lui était rendu ce dimanche 21 juin en rade de Brest devant l'Ecole Navale. Y participaient avec le Kermoor, le Sipadan, notre chaloupe Telenn Mor armée par des équipiers du

Le message si émouvant et si fort de sa femme est aussi allé droit au cœur de tous les marins et de tous ceux qui aiment la mer et les bateaux.

Eric, chom a ri da viken ganeomp !(*)

* Eric, tu resteras toujours avec nous !

Douarnenez 98

13, 14, 15, 16, 17 août

5 jours, 5 coups de cœur, 5 coups de projecteur...

Jeudi 13 : Ouverture, Journée Salon du Bateau en Bois au Port-Rhu

Vendredi 14 : Journée-Hommage "Cornwall-Cornouaille"

Samedi 15 : Journée Voile-Aviron et "Défi 2000" du Chasse-Marée

Mise à l'eau de la yole VOLONTE

Dimanche 16 : Journée du Sauvetage en Mer avec la SNSM

Lundi 17 : Journée "Douarneniste"

Tous les jours...

Le grand spectacle permanent des bateaux, voiles hautes, au Rosmeur et au Port-Rhu

Un programme varié d'animations nautiques :

Chaque matin, évolution des petits voiliers et des "voiles-avirons", manœuvres et démonstrations. Chaque après-midi, départ de 4 à 5 régates différentes (toutes les 20 minutes à partir de 14h).

Ce programme d'animation sur l'eau suivra le thème du jour : accueil des voiliers de Cornwall et régata des lougres le vendredi 14, démonstrations des yoles et gigs le samedi 15, régata et animations organisées en collaboration avec la SNSM le dimanche 16...

Concerts et animations musicales non-stop de 11 h à 01 h, sur les grandes scènes, au Cabaret du Rosmeur, à l'Estacade du Port-Rhu et sur les bateaux-scènes. Déambulation de fanfares et orchestres de rue.

Stands des charpentiers, des artisans et des associations maritimes au Salon du Bateau en Bois du Port-Rhu. Bourse aux bateaux traditionnels d'occasion (présentation à flot et à sec).

Les pôles d'attraction du Rosmeur : le Grand chapiteau de "Cornwall", le Village Agricole, le Village Entreprises...

La flottille de Dz 98

La qualité attendue, le nombre espéré !

Bateaux de Bretagne, bateaux des côtes françaises et britanniques

* des navires de prestige international au Rendez-Vous!

L' Etoile et la Belle Poule, le Mutin, la Grande Hermine, Urania, Zenobe Gramme, Oosterschelde, Kaskelot, Boa Esperança, Matthew, Bill of Rights,

* nos plus fidèles amis, les voiliers traditionnels de Bretagne :

La Recouvrance - la Cancalaise et la Granvillaise - le Renard- le Corentin - le Belle Etoile - le Ste Jeanne - le Belle Angèle - le Sant C'hireg - le Bergère de Domrémy et le Notre Dame de Rumengol - Fleur de Lampaul - Dahl Mad - le Cap Sizun...

Cornwall-Cornouaille, un riche et véritable échange...

Le Pavillon de "Cornwall" au Rosmeur : Bateaux, exposants, musiciens.

La journée-hommage du 14 août.

Un vaste chapiteau dressé sur le terre-plein du Rosmeur regroupera une vingtaine de stands cornouaillais. Inauguration officielle le vendredi 14 août avec le Falmouth Marine Band.

Plus de 70 bateaux de Cornouaille anglaise.

Le vendredi 14, Régate des Lougres : les lougres de Bretagne à l'initiative du Corentin défient (le plus amicalement du monde) les "Cornish Luggers"...

Salon du Bateau en Bois (organisé avec le partenariat du CHASSE-MAREE)

La vitrine des chantiers, des artisans, des associations et de tous les acteurs du patrimoine. Un pôle d'attraction majeur de Dz 98, un événement porteur d'avenir.

* Pendant cinq journées pleines et entières, tous ces professionnels vont ainsi pouvoir présenter leurs activités devant des centaines de milliers de spectateurs très motivés, dans le site exceptionnel du Port-Rhu. A ce jour sont déjà dûment inscrits une douzaine de chantiers - ainsi que des voiliers, des artisans, des commerces spécialisés... Le Salon accueillera également les associations qui œuvrent depuis des années à la sauvegarde, à la valorisation et au renouveau du patrimoine maritime. (Maquettes - dioramas - sculptures - ex-votos - tableaux - photos - costumes - collection d'objets, etc.) Une première : la "bourse aux bateaux traditionnels d'occasion"

(au Port-Rhu, à proximité immédiate du salon du Bateau en Bois)

Le rêve à portée de la main pour tous ceux qui veulent acquérir un canot traditionnel ou un voilier classique.

Au cœur du site, Place de l'Enfer, présentation de la Yole Volonté construite par les Ateliers de l'Enfer pour le compte de l'Association Treizour avec le soutien de la Ville de Douarnenez dans le cadre du Concours « Défi - Jeunes marins 2000 du Chasse-Marée ».

Lancement samedi 15, à 12h au môle de l'Enfer.

Animation - Animations - Animations -

- Une centaine de maquettistes attendus à Dz 98 !
- Les agriculteurs dans la fête !
- "Formule de Mer" ou le DaZibao marin!
(Un collectage, en temps réel et en direct d'expressions maritimes)
- La journée Sauvetage en mer du dimanche 16 avec la SNSM :

Au Rendez-Vous des musiques de fête

Musiques à flot et à quai, concerts sur scène et fanfares de rues... de Bretagne et de "Cornwall", des mers du Nord et du Sud. Jazz, Folk, Salsa, Classique et Chants de Marins..

- Tous les jours :
- * Matinées Classiques du Rosmeur (11h/13h)
 - * Apéro-Jazz du Port-Rhu (17h/19h)
 - * Concerts Grande Scène du Rosmeur (14h/01h)
 - * Groupes et spectacles sur les bateaux-scènes (14h/01h)

LA CHALOUPE TELENN MOR

Teless Mor (harpe de la mer) est un témoin vivant du passé maritime de Douarnenez et est représentative des chaloupes sardinières à la voile au début du siècle. C'est une des premières reconstitutions jamais entreprises en France d'un voilier de travail.

La possibilité vous est offerte de découvrir ce type de navigation grâce à l'association Treizour et au Centre Nautique de Douarnenez. Encadrés par deux moniteurs, vous pourrez participer aux multiples manoeuvres du bateau et prendre la barre.

Renouez ainsi avec la voile traditionnelle sur ce bateau mesurant 10 mètres, réplique conforme d'une unité du début du siècle. Les sorties sont programmées le matin de 9 h à 12 h et l'après-midi de 14 h à 17 h pendant les mois de juillet et août, l'embarquement s'effectue à la cale du Centre Nautique de Tréboul.



HISTORIQUE DES CHALOUPE

(extrait du manuel du patron à la pêche, société d'éditions maritimes, 1926)

Les chaloupes, bâtiments légers, pontés ou non, ont été, pendant de longues années, exclusivement employées en Bretagne, dans le sud Finistère, en particulier, pour la pêche aux palangres, ainsi que pour celles du maquereau et de la sardine. Ces chaloupes avaient pour elles leur grande rapidité d'évolution, due à leur grand tirant d'eau AR ; elles tenaient, d'ailleurs, admirablement la mer, présentant de grandes qualités nautiques. Toutefois ce type de bateau est de plus en plus abandonné ; à Douarnenez, notamment, on ne construit plus de chaloupes pour le port même, et détail caractéristique, on transforme en côtres les meilleures de celles qui ont été construites ces dernières années. C'est qu'aussi bien la manoeuvre, en particulier le démâtage obligatoire sur les lieux de pêche, lors de la pêche au maquereau de dérive, en vue de remplacer la mâture et la voilure de route par une mâture plus légère et moins haute, devenait très pénible avec les chaloupes de fort tonnage. Il en était de même, par grand vent, des virements de bord qui obligent à amener la

voilure. Ces chaloupes, dont le tonnage variait entre 15 et 20 tonnes, étaient munies de deux mâts, légèrement inclinés vers l'arrière et portant une misaine, et une grand'voile au tiers. Les chaloupes de 20 tonneaux, pontées, répondaient aux caractéristiques suivantes :

Longueur de tête en tête, 12 à 14 mètres

Largeur, 4,50 m à 4,70 m

Longueur de quille, 8,70 m

Tirant d'eau AR, 1,80 m

En outre, le développement de la pêche au large et l'extension des zones de pêches ont contribué à l'abandon de ces bâtiments qui ne permettaient plus l'embarquement de l'équipage et du matériel suffisants et n'offraient plus la sécurité désirable. Seuls subsistent pour la pêche à la sardine des chaloupes creuses plus petites et de gros canots de 15 à 17 tonneaux portant une misaine et un tape-cul, mais ces derniers disparaissent pour laisser la place à la pinasse ou à la vedette à moteur, ou encore au gros canot muni d'un moteur auxiliaire de 15-20 CV.

Yole Amitié

L'Atlantic Challenge 98 Lancement de Volonté

La fièvre commence à gagner les équipiers d'AMITIE à l'approche des échéances importantes qui sont pour eux la participation à l'Atlantic Challenge, et le lancement de leur nouvelle yole VOLONTE.

- **L'Atlantic Challenge** : tous les week-ends on peut les voir samedi et dimanche matin s'entraîner aux diverses épreuves du challenge. Quand on sait qu'il y en a six épreuves différentes, aux techniques bien particulières, et qu'à chacune les équipiers ne sont pas forcément les mêmes, on devine que l'organisation de tout cela n'est pas une sinécure. Mais l'ambiance et la bonne volonté sont au rendez-vous des vingt filles et gars qui forment l'équipage.

Les deux plus jeunes auront 15 ans, le doyen en l'occurrence Marcel LE BERRE, le chef de bord, environ trois fois plus. Pour trois épreuves David, Claude, Konan, assureront aussi respectivement le rôle de patron. La concurrence va être rude sur le fjord de Roskilde où l'on sait que les Danois, maître des lieux et tenants du trophée en 1997, ont depuis longtemps

commencé leur entraînement. Les autres équipages, Irlandais, Américains, Canadiens, Britanniques, Russes affûtent aussi leur technique chez eux.

- **Le lancement de VOLONTE** : parti fin juillet et rentrant dans les premiers jours d'août, l'équipage d'AMITIE sera à pied d'œuvre pour le lancement de VOLONTE, leur nouvelle yole construite par les Ateliers de l'Enfer.

Cette opération prendra place dans le cadre de la fête DZ 98 dont elle constituera un point d'attraction. Elle se déroulera le samedi 15 août face au Musée du Bateau aux abords duquel se tiendra le Salon du bateau en bois.

L'événement qui mobilise Treizour, la F.R.C.M. et ses ateliers, le Chasse-Marée pour le concours « Défi jeunes marins 2000 » dont VOLONTE est la première yole concurrente, les partenaires publics financeurs, vaut d'être bien préparé et mérite quand même, une certaine solennité. Le lancement et le baptême d'une yole toute neuve ça se soigne !

ESCAPADE MEDITERRANEENNE

AMITIE n'avait pas encore eu l'occasion de toucher les eaux de la Méditerranée. C'est chose faite depuis la fin mai après son séjour du week-end de l'Ascension au Grau du Roi où se déroulait la Vogua Monstra « la fête de la rame et de la culture méditerranéenne ».

AMITIE et son équipage ont cotoyé avec plaisir et sans complexe les bateaux méditerranéens de tous types et de toute régions, Italie, Catalogne, Languedoc, Provence. L'ambiance, le soleil, étaient au rendez-vous. L'accueil aussi a été des plus sympathiques et la venue des bretons a été appréciée. On leur a même promis la participation en l'an 2000 à DZ des joueurs locaux. Une attraction qui par sa nouveauté devrait déplacer des foules.



La Vogua Monstra dans le Grau du Roi

Les Graulais, c'est ainsi qu'on les appelle, nous ont rappelé avec une pointe de regret que c'était DZ et son Musée qui détenait leur dernier Mourre de Ponar, un

ancien bateau de pêche représentatif de leurs côtes. C'est vrai que le St Lazare, avec sa belle voile latine, maintenant classé, figure dans les collections et se trouve exposé au Musée dans la salle des gréments.

UN SOUVENIR SYMPATHIQUE

Une traversée de baie sur le Saint Efflam

Ce dimanche 24 avril dans l'après-midi en ramenant la yole AMITIE au mouillage, un bateau curieux amarré au ponton nous intrigue. Rapidement nous reconnaissons dans cette silhouette le ST EFFLAM, le grand curragh mis à l'eau il y a quelque temps à Landévennec pour refaire le périple des saints fondateurs des pays celtiques.

Le bateau doit repartir sur Morgat, son port d'attache, et Julian, le chef de bord, me propose de compléter l'équipage car un de ses membres souffre d'un mal de mer terrible et ne veut pas retraverser la baie.

C'est une occasion inespérée d'essayer le ST EFFLAM. Ce n'est pas tous les jours que j'aurai l'occasion d'embarquer sur la réplique d'un bateau du début de l'ère chrétienne. Il fait beau et Julian se propose de me ramener sur Douarnenez où il doit reprendre l'équipier laissé sur place.

Nous sommes à cinq : Julian, Stéphanie, Gendry la canadienne de Toronto, Christian de Plomodiern et moi-même. Nous débordons l'île Tristan à l'aviron. La position de nage est bonne et les avirons malgré leur lourdeur apparente se manient bien.

C'a avance, mais c'est un peu juste. A huit nageurs, c'est sûr, on doit être capable de faire du chemin. Encore qu'avec un vent debout et une mer formée ça ne doit pas être de tout repos.

Passé l'île Tristan, les voiles sont hissées, misaine et taille-vent. La dérive latérale est mise à poste.

Les gars du ST EFFLAM ont modifié le gréement carré en glissant le point d'accroche de la vergue sur le mât pour approcher au mieux la voile au tiers. Sur le gréement reconstitué, la misaine est largement plus petite que la taille vent. Le montage proposé pour remonter sur Morgat fait que la première appuie au vent du mât tandis que la seconde est sous le vent du mât. C'est l'inverse de la voilure de la chaloupe douarneniste.

Le cap est mis sur Morgat et nous montons au plus près. Somme toute nous marchons bien. Le bateau attaque bien la vague mais on sent une certaine dérive. On remarque que le ST EFFLAM est particulièrement sensible à tous ses éléments, la place de la dérive, celle des voiles, la répartition de l'équipage à bord. C'est vrai pour

tous les voiliers, mais là sans doute plus encore car un bateau de peau n'a pas la même réaction qu'un bateau de bois. Sachant que le gouvernail est peu efficace (son montage est à améliorer, me dit Christian) c'est sûr qu'il faut beaucoup de pratique et d'expérience pour mener le bateau au maximum de ses possibilités.

Nous approchons de Morgat alors que le jour commence à décliner. Nous sommes trop tombés pour passer au-dessus de l'île de l'Aber. Christian essaie de remonter au vent mais c'est peine perdue. C'est curieux de voir comment le curragh accuse des arrêts subits voire des reculs. C'est le défaut de sa légèreté.

On vire de bord pour remonter au vent tribord amure. L'impression au début est étonnante car pendant quelque temps j'ai eu le sentiment que le bateau faisait exactement en sens inverse le cap qu'il venait de quitter. Impression contredite tout de même au bout d'un moment car sur ce trait Christian réussit à remonter suffisamment pour nous approcher de l'ilot ar Werc'hez plus à l'ouest.

Nouveau virement de bord et nouveau cap sur Morgat mais il nous semble que, pendant ce temps, le vent est encore monté un peu ce qui nous fait peiner de plus en plus. Pas la peine de se leurrer sur nos capacités à remonter au vent. Nous armons les avirons ; deux d'abord puis les quatre.

Ce n'est pas très facile de nager avec un bateau gardant sa toile et qui penche sous les risées qui sont néanmoins les bienvenues car elles nous font progresser. Il nous faut, quand même, à la longue, affaler.

Je pense que nous sommes maintenant sur le bon cap et que nous aborderons vite. L'équipage habitué des lieux me fait déchanter en me faisant comprendre que je



Le Saint Efflam devant Morgat

Ass. «Aux Marches du Cranou »

UN SOUVENIR SYMPATHIQUE

Une traversée de baie sur le Saint Efflam

m'illusionne sur les distances. Nous avons au moins, me dit-il une heure et demie de route à l'aviron. La suite leur donnera raison, il nous faudra souquer sans relâche pour trouver notre poste d'amarrage à Morgat, alors que la nuit est maintenant pleinement tombée. Ouf ! çà fait du bien quand on arrête. C'est vrai que, par moments, en prenant mes repères sur la côte, j'avais l'impression que le bateau faisait du surplace. Quatre nageurs, vent debout, un courant de marée descendante de fort coefficient, il ne fallait pas faire semblant de tirer dessus ! On s'inquiétait aussi déjà sur le quai de voir le ST EFFLAM et son équipage revenir aussi tard d'une simple virée en baie. Avec Julian, j'ai retrouvé vers 11h30 Douarnenez, et l'équipier du ST EFFLAM requinqué.

Pas banale cette traversée de baie sur un bateau d'un autre âge. Un bon souvenir en tout cas car, en dépit de sa rusticité, de ses particularités,

le ST EFFLAM m'a paru sûr et manoeuvrant.

Quand on sait toute l'histoire et la symbolique dont le bateau est porteur on comprend que des jeunes s'enthousiasment pour refaire le périple des moines qui ont été pour beaucoup aux origines de notre civilisation celtique et bretonne. Qui ne se prendrait à rêver d'être à bord de ce grand curragh cabotant le long des côtes parmi les plus rudes mais aussi les plus belles du monde ? Ce sont des rencontres avec des mers, des ciels, des sites et, plus encore, des gens qui ne peuvent laisser indifférents. Comme quoi l'aventure peut être encore à nos portes !

Mais l'aventure n'est pas l'improvisation. Nos anciens ne parlaient pas sur les mers comme on dit « sans biscuits ». L'équipage du ST EFFLAM a relevé et réussi son premier défi, celui de construire le bateau. Il lui reste encore à bien le connaître et à trouver des fonds pour

manière satisfaisante les besoins de la logistique de son expédition.

N'étant pas tout à fait prêt sur ces plans, il préfère, avec sagesse, remettre la réalisation de son projet à 1999.

Avec la foi et la pugnacité qui le caractérisent, soyons sûrs qu'aux premiers beaux jours de l'année prochaine nous verrons le ST EFFLAM quitter Landévennec pour Quessant, première étape d'un voyage qui le conduira de Bretagne en Nord Ecosse via la Cornouaille britannique, le Pays de Galles et l'Irlande.

*Paul LE JONCOUR
Yole AMITIE*

A bord du Telenn Mor, en baie de Douarnenez, le 2 mai 1998

Pensée pour Anita CONTI

PARTANCE

La baie est presque étale près de Pierre Profonde,
La conque se soumet aux volontés de l'onde,
Les navires amis déchirent l'ultime cri.
« Télenn Mor », notre harpe marine s'allie
A notre sœur de mer, de ses ailes de lin,
L'ANITA mêle aux senteurs grises de l'embrun
La dérisoire grandeur de la poussière de l'âme.
Avec pour viatique un mystère de femme,
Gracile mouette en cosmique portance,
Voyageuse de l'éther en éternelle partance,
Que le grand vaisseau du temps,
Embarque tes enchantements,
guidé sur l'Océan
Par le plus bleu des vents.

Jean Pierre
(d'An Askell)

Pêche de la sardine au filet droit de la fin du XIXème aux années 50

Des hommes et des femmes racontent des bateaux

Depuis le mois de mars le Musée du Bateau a mis en place un programme de recherche pour une durée de six mois sur le thème « Capture de la sardine au filet droit de la fin du XIXème aux années 50 ».

Ce projet s'inscrit tout naturellement comme prolongement du travail de reconstitution de chaloupes et canots disparus, et de la navigation à leur bord, réalisé dans le cadre du Musée du Bateau et du Port-Musée depuis dix ans. Il s'appuie sur une série « d'objets » de la collection du Musée et de l'Association des Amis du Musée « Treizour » représentative de cette pratique professionnelle spécifique.

- la réplique de chaloupe utilisée à la charnière XIXème / XXème siècle « Telenn Mor ».
- la réplique de chaloupe pontée des années 1915/20 correspondant à l'évolution ultime de ce type de bateau, « An Eostig ».
- la pinasse sardinière « Catherine » du début des années 50, qui témoigne de la fin de la pratique au filet droit pour la capture de la sardine.

En raison du temps imparti relativement court mais également du souci d'éviter toute redondance avec les travaux déjà réalisés, notre



Equipage remontant le filet droit sur la pinasse « RENE »

Photo de René RALEC
Début des années 50

choix s'est porté sur l'étude de la chaîne opératoire allant de la préparation du bateau à la vente de la sardine, replacée dans son environnement socio-économique, symbolique et psychologique. Les activités situées en amont et en aval de la chaîne (construction marine, conserverie, industrie de la roque, voilerie et filature) ne feront pas l'objet ici d'une étude approfondie.

L'approche comparative ainsi adoptée devrait permettre de souligner les permanences et les ruptures qui ont forgé les comportements, les croyances, les modes de vie et donc une identité sur laquelle la société de Douarnenez est fondée, dans laquelle elle semble se reconnaître et qu'elle doit

faire reconnaître aux héritiers de cette culture ainsi qu'à ceux qui la regardent (ses visiteurs).

Intégrer la dimension humaine du Musée sans y faire rentrer l'homme nous apparaissant comme une gageure voire un non-sens, nous avons privilégié la collecte de témoignages oraux (directs et rapportés) tout en restant conscients des imprécisions, contradictions et doutes souvent inhérents à ce type de démarche. Enfin il s'agit également de donner la parole aux témoins acteurs directs de la période, de leur permettre de se réapproprier un patrimoine en leur offrant ainsi la possibilité de jouer un rôle central dans la transmission d'une mémoire

collective. A ce jour une vingtaine de témoignages a été recueillie dont deux tout particulièrement précieux car rapportés par deux anciens marins ayant navigué sur des chaloupes des années 20.

Dans le but de ne pas isoler l'activité de son contexte, outre les marins, les femmes sont également sollicitées non pas cette fois pour leur expérience d'employées de conserverie, mais en tant que filles, soeurs et épouses de sardiniers, ainsi que des représentants d'activités périphériques tels que mareyeurs, employées ou tenancières de bistrot. Quant à la compétence des auteurs de travaux relatifs à la question (historiens, spécialistes de vieux gréements...), elle sera précieuse pour apporter un éclairage sur les points restés en suspens et pour ouvrir de nouvelles pistes de recherche.

Dans un souci de rigueur scientifique, nous nous

sommes entourés d'un groupe de pilotage constitué de professionnels de la pêche, d'un charpentier de marine, d'un représentant de l'association Treizour et d'un spécialiste praticien de la navigation à bord des chaloupes, ayant un rôle de cadrage, d'orientation et d'interprétation des données recueillies.

D'autre part, pour appuyer les témoignages oraux, une expérimentation faisant appel à la mémoire des gestes est prévue fin août (période idéale, la sardine étant généralement proche), à bord des trois unités représentatives de la période étudiée (les chaloupes « Telenn Mor » et « An Eostig », une pinasse navigante).

Une première phase consistant à réunir le matériel nécessaire (filets, caisses, rogue...) a démarré grâce à la contribution des équipages des chalutiers « Lappart Bihen » et « Marie Josèphe »

qui ont bien voulu nous fournir la rogue de morue, actuellement conservée au Musée après avoir été salée et pressée.

Enfin nous proposons qu'une première forme de « restitution » au public, ait lieu dès l'issue de cette recherche pendant l'été 98, sous forme d'une animation / démonstration d'une scène de « débarquement / retour de pêche / séchage des filets » pour rester cohérent avec le contexte portuaire (il ne s'agit pas de faire une reconstitution de pêche de la sardine... dans le Port Rhu !).

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui par leur précieux témoignage, l'apport de photos et objets contribuent ou contribueront à mener à bien cette recherche. Nous sommes particulièrement sensibles à l'accueil chaleureux qui nous est réservé et à la volonté ainsi exprimée d'être acteurs de la transmission d'un patrimoine.

La Boutique de l'association

L'an passé à la demande de Madame le Conservateur, la Municipalité nous avait confié la gestion de la Boutique du Musée du Bateau. Nous avons assurée cette gestion, disons-le sans forfanterie, de manière professionnelle à la satisfaction de tous. Pour 1998, nous étions restés pendant un certain temps dans l'expectative car nous savions la Mairie engagée dans une négociation avec le groupe Jouvance - Grevin pour la gestion du site. Les discussions

pouvaient éventuellement conduire à une mise à disposition de la boutique du Musée au profit du groupement. Ce n'est pas le cas, et Mme le Maire par courrier du 11 mai dernier a accepté que nous poursuivions en 1998 cette gestion.

Nous remercions la Municipalité pour cette marque de confiance.

Nous saurons, comme l'an passé, en être dignes.

LA RADIO-MARITIME

La radio peut se comparer à une longue suite de recherches et de découvertes. Elle est jalonnée d'hommes divers, de toutes nationalités, dont les travaux ont contribué et réussi à faire de la radio, et de l'électronique en général, ce qu'elle est maintenant.

Le succès des expériences de radiocommunications menées par Guglielmo MARCONI en 1895 et les progrès ultérieurs auxquels celui-ci a ouvert la voie ont véritablement révolutionné les communications en mer.

Le terme de Radiotélégraphie est officiellement adopté à partir du premier juillet 1908 pour désigner les télégrammes transmis par T.S.F. (télégraphie sans fil).

Aujourd'hui le sujet abordé concernera l'application de la T.S.F. à la pêche.

La Société Française Radioélectrique (SFR) fondée en mars 1910 a construit les premiers postes de T.S.F. destinés à faciliter la pêche maritime.

En 1911, la S.F.R. équipait le chalutier « La Manche », bateau-école de l'Institut de Boulogne-sur-mer. Peu après, des émetteurs de 500 W étaient installés sur les chalutiers « Sacha » et « Marguerite Marie » de la Société nouvelle des Pêcheries à vapeur d'Arcachon.

L'amélioration dont bénéficiait la campagne de pêche incita plusieurs armateurs de Boulogne-sur-mer à équiper leur flottille.

- En 1914, la S.F.R. avait déjà équipé 50 chalutiers.

- Le 24 avril 1919, fondation de la Compagnie Radio Maritime (C.R.M.)

- En 1921, application de la radiotéléphonie aux petits bateaux, notamment aux chalutiers et réalisation par les savants français LANGEVIN et FLORISSON du premier sondeur avec analyseur optique.

- En 1924, la Compagnie Radio Maritime installe les premiers radiogoniomètres pour la recherche des navires en détresse et l'atterrissage par brume grâce aux radiophares.

Bateau équipé de la T.S.F. (S.F.R. 1914)

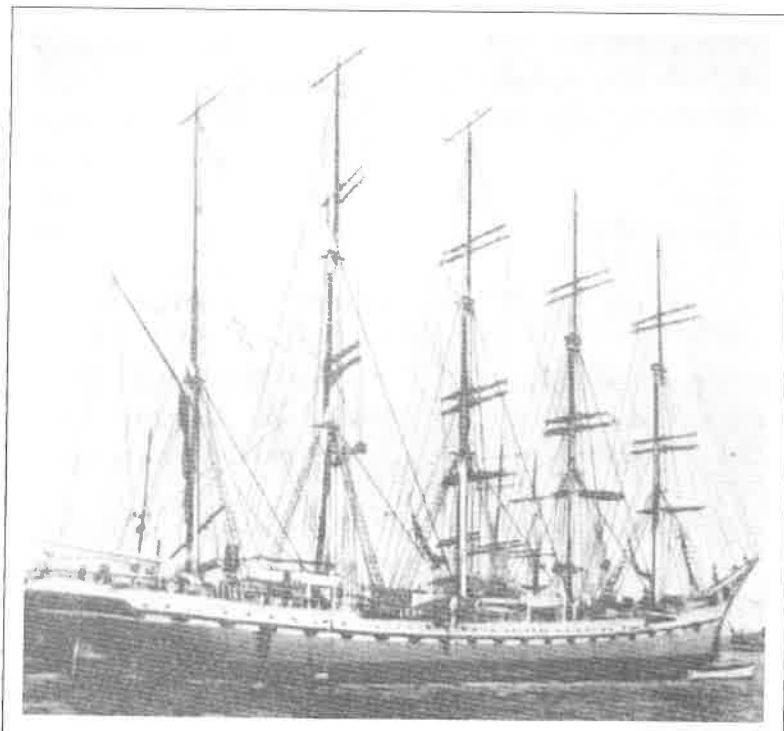


Photo collection Guy BIRAUD

La T.S.F. à Douarnenez

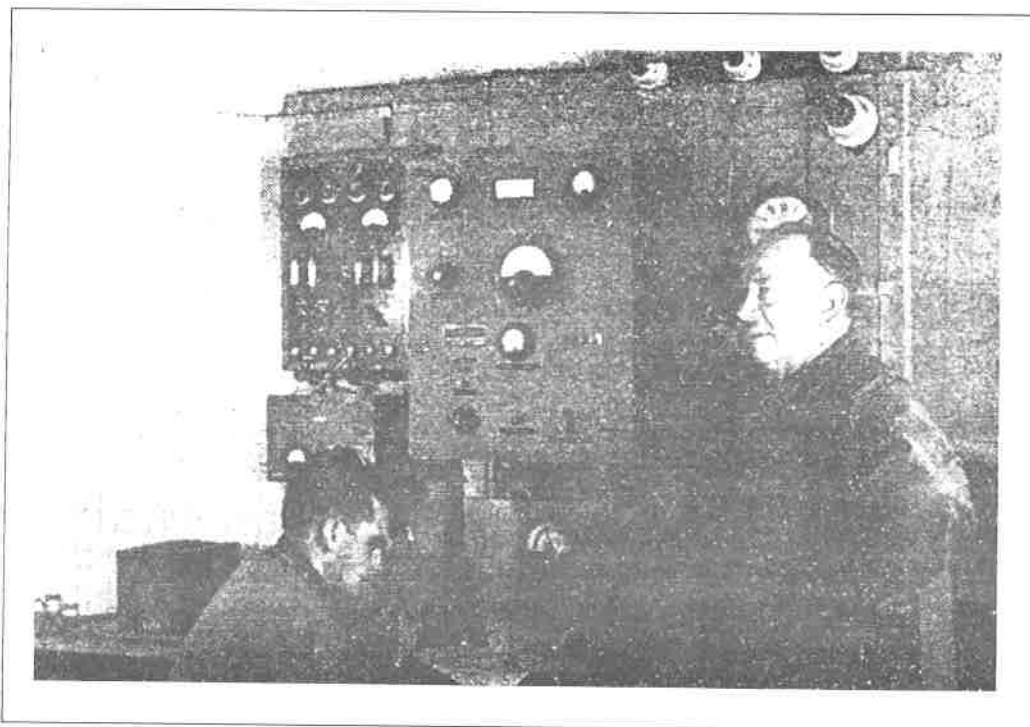


Photo LE GARREC

L'émetteur TKZ installé dans l'abri du Marin à Douarnenez et son directeur M. MORIO (à droite) qui est en contact avec la flottille. L'opérateur est M. Jean LE GARREC.

La C.R.M. (Compagnie Radio Maritime) s'est implantée à Douarnenez en 1946. Elle installe plusieurs stations pour communiquer avec les navires.

<i>A Douarnenez</i>	<i>indicatif</i>	<i>TKZ</i>
<i>A Concarneau</i>		<i>TKL</i>
<i>A Lorient</i>		<i>TKC</i>

*Chaque jour, à Douarnenez, des vacations sont établies pour communiquer avec les marins aux heures suivantes : 0800-0830 1145-1200
1530-1600*

et le dimanche de 0800 à 0830 (heure locale).

Les émissions se font uniquement en téléphonie et M. LE GARREC opère la station TKZ dans une pièce située au premier étage de l'abri du Marin de Douarnenez.

En 1947, le palangrier « LIBERATION » s'équipa d'un poste T.S.F. (poste Aviphone de la CRM). Ainsi « LIBERATION » fut le premier bateau douarneniste à utiliser la radio. Le second bateau équipé fut « LE STEREDENN VOR », patron : Jean MAREC.

Ensuite très rapidement les autres bateaux s'équipèrent de stations radio et les gonios et sondeurs furent installés à partir de 1950 ; les gonios pour la pêche au thon, les sondeurs pour les besoins des palangriers.

A Douarnenez, c'est le langoustier « BELLE BRETAGNE », patron : Jean Baptiste FIACRE, qui disposa du premier sondeur. Ce matériel de la firme ELAC fut mis en place par les Ets BIDEAU.

Pierre JOIN - un adhérent Treizour

Un retraité infatigable

Tout le monde ou presque connaît Pierre à Douarnenez et sur le port-rhu plus particulièrement. Du fait de ses activités, on l'a vu forcément quelque part, remarquable avec sa casquette et son look de marin pêcheur qu'il a été sa vie durant.

Sur le port-rhu, Pierre est un animateur de premier ordre. N'embauche t-il pas comme un vrai salarié ponctuellement tous les jours à 10 heures dans son atelier de maquettisme du bord de quai à partir duquel il informe inlassablement les visiteurs de la vie de Douarnenez, de la pêche, de l'avenir du port-rhu, etc...

Pierre n'en tire aucun mérite à venir ici tous les jours : « c'est mon assurance santé ! » dit-il en souriant.

Nous voulions quand même en savoir davantage et nous sommes allés le voir pour lui demander de se présenter et de présenter le groupe « maquettes » qu'il anime.

Treizour. Pierre, quand as-tu commencé ta carrière de marin ?

J'ai embarqué en juillet 1946. J'avais 14 ans. Je n'ai pas fait l'école de pêche, j'ai appris comme on dit, sur le tas. Mon premier diplôme de conduite d'un moteur marin (100 CV), je l'ai eu à 18 ans. Plus tard, j'ai passé mon diplôme de 750 CV et j'ai terminé ma carrière chef mécanicien.

T. Quel type de pêche tu as fait ? Sur quels bateaux ?

Un peu de tout. Le premier c'était une pinasse, la « Sainte Anne » (Joseph SERGENT). Après « L'Alea Jacta Est », pêche au maquereau et aux palangres. J'ai fait 10 ans sur ce bateau. J'y ai fait ma formation de marin pêcheur avec le patron Louis GUILLOU qui a été un peu mon tuteur, car j'étais orphelin de père depuis l'âge de 6 ans. J'ai embarqué ensuite sur le « Maria Goretti » (Henri Guillou) pendant un an. On pratiquait la pêche au thon à l'appât vivant dans le golfe de Gascogne.

Puis ce fut la Mauritanie avec le « Danielle et Marie-Pierre » (Pierre LASTENNET), le « Friant Bras » (Jean Marie Gloaguen), le « GOTTE » (Eugène QUERE).

J'ai appris ensuite à Concarneau le métier du chalut et j'ai embarqué à Douarnenez sur le

« Bengali » (René GUYADER), le « Francis Anne » (Gaby URVOIS), et j'ai fait un remplacement sur le « Chenonceaux » (Jean BIHAN). J'ai fait aussi une incursion au commerce sur les tankers de la Navale des Pétroles, ligne Golfe persique parfois l'Amérique du sud. J'ai fini ma carrière de marin en Afrique du sud sur le langoustier de l'armement France Langouste, « l'Astarte » et le « Plomarc'h », patron (Fanch PERNES). J'y ai fait au moins 15 ans.

T. Comment se faisait cette pêche ?

Nous pêchions au casier dans les eaux internationales et nous débarquions à Capetown. On fréquentait l'île St Paul, l'île Amsterdam, Tristan da Cunha. C'était la langouste brune très goûtée et très résistante. Elle était conditionnée à bord et expédiée en France en carton avec de la paille et une bouteille de plastique d'eau de mer congelée. L'équipage était moitié Bretons, moitié Africains surtout des Zoulous.

T. Quel souvenir tu gardes de cette pêche ?

Très bon : on travaillait assez dur, on restait 9 mois sur le bateau sans rentrer mais on gagnait bien et le pays me plaisait beaucoup. Il m'arrive d'en rêver et d'avoir envie de le revoir.

Pierre JOIN- un adhérent Treizour

Un retraité infatigable

T. Tu as quand même fini par raccrocher ?

Oui, c'était en 1982. J'ai décidé de prendre ma retraite car ça finissait par être pesant la séparation avec la famille. Et puis mes deux filles n'étaient plus à ma charge.

D'après ce que je sais, « l'Astarté » a fini son existence, mais le « Plomarc'h » naviguerait toujours sous armement sud africain.

Treizour. Tu es en retraite. Comment t'es-tu rapproché du Musée ?

Jean-Pierre PHILIPPE, mon neveu, m'a demandé de l'aider à l'armement de la chaloupe Telenn Mor, construite en 1983. Pendant deux ou trois jours je suis allé avec Jean Pierre et son fils au Fret au chantier STIPON où j'ai monté le gréement du bateau. J'ai fait les épissures, le fourrage des vergues, etc...

Après, de temps en temps, j'étais appelé pour déplacer les bateaux. J'ai participé au sauvetage de la gabare Ste Anne, peint une baleinière de la marine nationale et avec le Port-Musée, je me suis retrouvé faisant des casiers sur le Rocamadour. Avec Jean Pierre et Gilbert CHENAY, j'ai travaillé sur le gréement d'An Eostig, la grande chaloupe.

T. Comment t'es-tu intéressé au maquettisme ?

Déjà à bord, surtout en Afrique, quand j'avais du temps libre, je prenais mon couteau et un morceau de bois que je taillais. J'aimais aussi graver. Je tenais cela je crois, un peu de mon père, car j'ai retrouvé dans le grenier familial une maquette de yacht ancien qu'il avait confectionné.

T. Comment s'est constitué le groupe maquettes ?

Progressivement, à partir de l'exposition de maquettes que j'avais organisé en 1994 aux

Halles. Elle a connu un certain succès et ensuite des jeunes ont eu envie de former une association. Comme TREIZOUR existait, j'ai pensé qu'il était préférable d'en faire partie et d'y former une section. Michel BELLION, Président à l'époque, nous a très bien accueilli et voilà comment nous sommes à TREIZOUR.

T. Comment fonctionne le groupe ?

Bien. L'ambiance est bonne. Nous sommes une dizaine dont trois retraités. Tout le monde s'épaule. On recherche ensemble des solutions techniques. Par exemple, nous avons eu le concours de l'entreprise Armorelec de Poullan pour fabriquer des circuits imprimés pour les éléments de télécommande de nos maquettes. Nos coûts ont été ainsi réduits de 90%.

T. Comment ça se passe ? Chacun vient avec son idée de maquette ?

Chacun à son projet en tête. Certains sont branchés bateau de pêche, d'autres, bateaux de sauvetage, etc... Ils travaillent en partie chez eux, en partie à l'atelier, et à leur rythme. Parfois nous avons des plans, parfois non. Alors, il nous faut en chercher. L'autre jour, nous avons eu par Véritas le plan complet d'un bateau détaillé jusqu'à l'interrupteur de cabine. On aimerait bientôt travailler sur les plans des bateaux du Musée.

T. Quels sont les projets de la section ?

Pour cet été, une exposition à la chapelle St Michel avec des maquettes d'un peu partout. Nous raccrocherons aussi l'exposition Treizour « Vaisseaux de pierre ». Le prix d'entrée sera 15 Frs dont 5 Frs pour la paroisse.

Nous organiserons aussi pendant DZ 98, la présentation de maquettes navigantes. Beaucoup de participants sont déjà inscrits.

Pierre JOIN - un adhérent Treizour Un retraité infatigable

T. Et à long terme ?

Nous avons en chantier la maquette du Port du Rosmeur dans les années 1900 - 1913. Nous y travaillons à deux. Michel COLNE et moi-même. Ça avance mais c'est du boulot. Nous avons fait le côté de la cale du canot de sauvetage et celui de l'usine rouge, les falaises des plomarc'h. On s'attaque à l'ancienne glacière dont on a trouvé les plans.

T. Est-ce qu'il y aura des bateaux ?

Oui. Comment imaginer le Rosmeur sans bateaux ? Ce sera majoritairement des chaloupes et il en faudra des dizaines et des dizaines. Nous allons travailler avec un système de moulage de coques, se reproduisant facilement et que nous habillerons ensuite.

T. Comment vois-tu l'évolution du groupe maquette ?

Je suis optimiste. On aimera toujours les maquettes. Il faudra bien sûr que progressivement les jeunes prennent la relève. Déjà notre idée est que les expos maquettes se fassent non plus sur un mois mais un week-end. C'est plus simple à monter et ça attire plus de monde. A Chateaulin, récemment, les

maquettistes ont fait 3000 entrées pour une opération de ce genre.

T. Sur un autre sujet. Tu es sur le site tous les jours. Qu'est-ce-que les gens te disent ?

Les gens ont envie que ça continue. Il faut aussi en permanence s'évertuer à informer. Beaucoup croient que le site est fermé depuis la liquidation de la S.E.M. C'est difficile de faire contrepoids à des informations télé erronées ou tendancieuses. Le public, en tout cas, est en attente d'un redémarrage et suit avec intérêt le projet en cours de reprise du site par le groupe Grévin-Jouvance.

T. Et toi, quelle est ton opinion ?

Je pense que Douarnenez a des atouts. Le port-rhu en est un. Mais il faut se retrousser les manches, crocher dedans. Si certains au lieu de critiquer et de gémir, les mains dans les poches, voulaient construire, proposer des choses, ça irait déjà beaucoup mieux. On a été capable de choses extraordinaires à Douarnenez dans le domaine de la pêche, de la conserverie, dans l'organisation des fêtes.... Il faut garder la foi en sa ville, en ses hommes et aller de l'avant.

APPEL A PARTICIPATION
« Les Amis du Port-Musée, Treizour »
Musée du Bateau
29100 Douarnenez

EMBARQUEZ
RE-EMBARQUEZ
AVEC NOUS !

Cette association est la vôtre
et nous avons besoin de votre énergie, de vos idées,
pour dynamiser TREIZOUR

**N'oubliez pas notre rendez-vous le premier dimanche
de chaque mois à 11h00
à la Maison du Nautisme au Port de Plaisance de Tréboul.**

Cotisation 1998

150 F Individuel adulte

250 F Couple

320 F Famille (parents + enfants à charge)

Renseignements : Boutique du Musée du Bateau

Nom :Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

Montant versé :