

ASSOCIATION TREIZOUR

Musée du Bateau - 29100 Douarnenez

Décembre 1998

Bloavez Mad

Bonne Année

N° 9

EDITORIAL

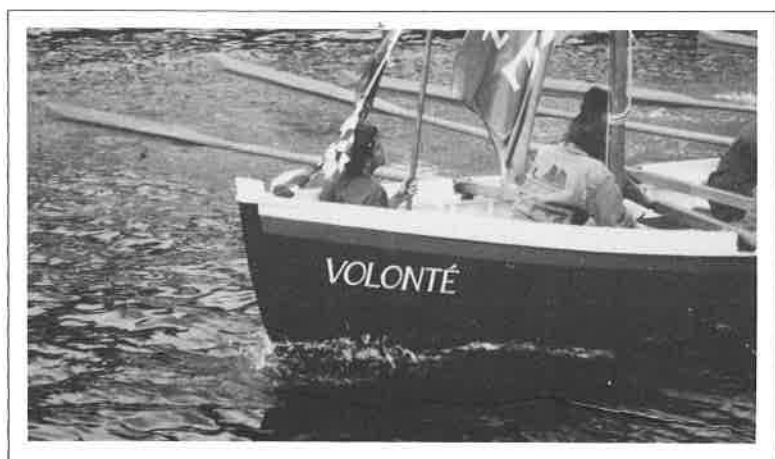


Photo F. HOLVECK

PORT RHU

**Un atout pour le tourisme.
Une relance à accompagner.**

Les lumières de Douarnenez 98 venaient à peine de s'éteindre que déjà Douarnenez reprenait contact avec la dure réalité : le Port en crise, l'annonce de fermeture de divers services publics.

Il faut tenir sous le grain, se battre pied à pied, ne pas se résigner, mais il faut aussi regarder la réalité en face : le Douarnenez de l'an 2000 ne sera plus le Douarnenez que l'on a connu avec ses quais et ses rues pleines de vie quand la pêche était encore le pilier de son économie.

Si l'on veut que Douarnenez se maintienne, il faut, bon gré, mal gré, recenser les richesses que nous pouvons localement faire fructifier et chercher des activités de reconversion.

Parmi ces atouts, il y a le tourisme. Ce n'est pas la panacée. Dans l'idéal, cette activité devrait être le

complément d'une économie saine mais, à défaut, il nous faut jouer pleinement cette carte. Nous avons une région, une baie, un port, des paysages magnifiques, un patrimoine, une histoire, des hommes à faire découvrir...

Et comme beaucoup de coins de Bretagne disposent, et c'est tant mieux, de toutes ces qualités, il faut que nous ayons un plus qui sachent attirer et retenir les visiteurs.

Et ce plus, à Douarnenez, c'est le Port-Rhu qui peut nous le donner avec une partie plaisance renforcée et un Port Musée original, attractif, retrouvant un nouvel éclat.

C'est dans ce mouvement de renouveau que notre association a son mot à dire.

Nous voulons mettre tout en œuvre pour que l'opération de réaménagement du site et sa remise en délégation par la Ville à un groupement privé, soit une réussite. Il n'y a aucune ambiguïté de notre part à ce sujet. Pour nous qui avons été à l'origine du Musée du Bateau, c'est une démarche logique. Nous sommes prêts à apporter notre concours pour que le Port-Rhu, après la crise qui l'a secoué, redevienne un lieu actif, un but recherché de visite.

Nous pensons aussi que cette relance doit se faire sur de bonnes bases qui mettent bien en valeur le lieu, son histoire, ses hommes, ses marins.

Car c'est sur les hommes qu'il faut compter. Ils sont tout dans ce type d'entreprise. Il faut savoir s'appuyer sur leur savoir, leur expérience, leurs compétences si l'on veut que les sujets présentés, l'animation qui les accompagne soit faite avec authenticité, vérité et sensibilité.

Le succès de l'opération de relance du Port-Rhu et de sa pérennité tiendra au soutien, à l'adhésion de la Ville, de toute sa population, mais, bien sûr, particulièrement de ses marins actifs et retraités.

Un premier pas intéressant en ce sens a été franchi avec la réussite de l'opération « sardine » mise en œuvre par Mme Mousset Pinard, le Conservateur. Elle a su, par cette initiative, faire comprendre aux marins professionnels

que ce Musée était le leur, qu'ils pouvaient s'y exprimer et y trouver toute leur place.

Cette démarche est à poursuivre et à renforcer.

Bonne année, Bloavez Mad 1999 pour le Port-Rhu et à tous les adhérents de Treizour.

Paul Le Joncour
Trésorier de l'Association

SOMMAIRE

| | |
|------|---|
| 01 / | Edito |
| 03 / | Atlantic Challenge 98 |
| 06 / | Atlantic Challenge 2000 |
| 07 / | Lancement de Volonté |
| 09 / | Le grand Pavois - La Rochelle |
| 09 / | Pose de la quille de la yole bigoudenne |
| 10 / | Stage de formation de chef de bord |
| 10 / | Découverte yole par les jeunes de Ramdam |
| 11 / | Section Maquettes - Réalisations et projets |
| 14 / | Construire un sloop de l'Iroise |
| 16 / | Septembre au Musée du Bateau Rendez-vous avec la sardine |
| 24 / | Visite d'un centre radiomaritime |
| 27 / | Les pêcheurs bretons en Mauritanie |
| 29 / | La pêche à la sardine au Maroc Interview de Pierre SERGENT |
| 33 / | Bibliographie maritime |

ATLANTIC CHALLENGE 98

Roskilde – Danemark

Un bon souvenir



Course à l'aviron - AMITIE à la lutte avec les Canadiens

Photo P. LE JONCOUR

Depuis des mois on y pensait à cette nouvelle édition de l'Atlantic challenge. Cette fois il allait falloir s'entraîner sérieusement ! Les résultats en Irlande n'avaient pas été trop mauvais, on pouvait encore faire mieux. Promis, juré, on en voulait et on allait voir ce qu'on allait voir !

Hélas, les bonnes résolutions n'ont pas suffi ; la volonté de gagner était pourtant là mais les résultats n'ont pas été à la hauteur . Finir sixièmes sur sept c'est assez décevant.

Il y a tout de même quelques explications à notre revers : « AMITIE » commence à sérieusement vieillir, sa garde-robe aussi, quant à son poids, un petit régime ne lui ferait pas de mal, elle accuse en effet quelques trois cents kilos de plus que la nouvelle yole américaine VERITE, par exemple. Et 300 Kg

supplémentaires quand on est en course ce n'est pas rien ! Notre insuffisante maîtrise de l'Anglais nous a également joué des tours dans l'épreuve de navigation. Et puis, il faut bien l'avouer, les autres étaient sûrement mieux préparés que nous ! A noter toutefois que nos résultats ont tout de même été plus que corrects dans certaines épreuves, notamment celle de style dite « Captain Gig » ou celle de « l'homme à la mer ».

Le voyage, lui, s'est très bien passé. Trois journées ont été nécessaires pour arriver au Danemark, avec une étape à Lille et une autre à Nijverdal aux Pays Bas. Au retour nous nous sommes arrêtés à nouveau à Nijverdal puis à Compiègne. Notre « caravane » se composait du camion tractant la yole, d'un minibus, d'un monospace et d'une voiture

fort trafic – du côté d'Hambourg ou d'Amsterdam notamment - nous ont donné quelques émotions ; la vigilance était de rigueur. Nous avons malgré tout englouti nos quatre mille kilomètres sans problèmes.

même mieux que le camping car le temps n'était pas terrible. Nous n'avons pas beaucoup vu le soleil danois mais nous avons goûté à la pluie et au vent nordiques.

Course à la voile - Virement de bouée

Photo P. LE JONCOUR



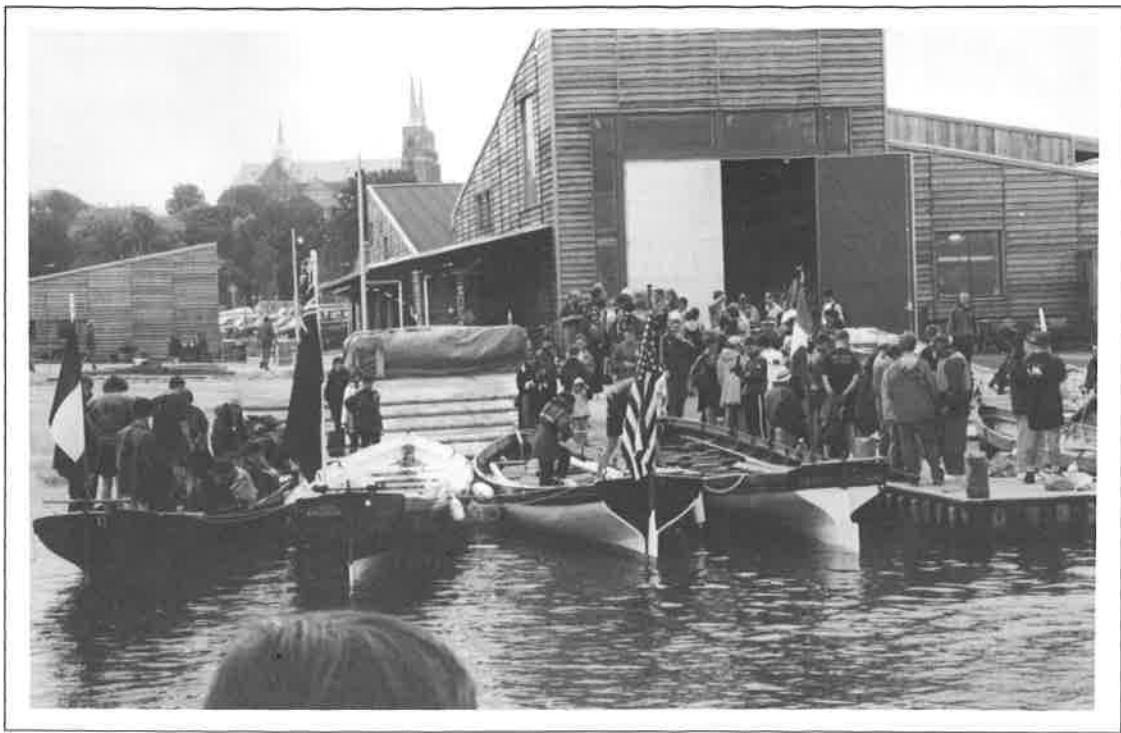
Sur place, l'accueil a, comme toujours, été sympathique. Ceux qui avaient déjà participé aux éditions précédentes ont retrouvé les copains irlandais, canadiens, américains... les autres ont fait connaissance. Immersion totale et obligatoire dans l'Anglais dès le début, nous sommes les seuls en effet – avec quelques éléments Québécois - à parler le Français. Mais dans l'ensemble tout le monde s'est assez bien débrouillé !

Nous étions hébergés dans une école d'instituteurs (l'équivalent de nos écoles normales en France). L'établissement en lui-même était très moderne et très fonctionnel, nos chambres plus spartiates puisqu'il s'agissait des salles de classes dans lesquelles on avait disposé des matelas par terre. C'était tout de

Les compétitions se déroulaient dans le fjord, devant le Musée de Roskilde. Certains d'entre nous connaissaient déjà le site pour y avoir disputé un Atlantic Challenge en 1990.

Le Musée et sa flottille de répliques de bateaux vikings s'étaient agrandis entre-temps. Le rythme des compétitions ne nous laissait pas beaucoup de temps libre mais nous avons tout de même tous pu le visiter librement.

Pendant la semaine de compétition, le lever n'avait pas lieu aux aurores mais presque. Aussitôt après un copieux petit déjeuner, l'équipage rejoignait AMITIE au port, Paul et Joëlle, qui faisaient partie du jury, se rendaient au « jury meeting »



Vue des yoles

Photo P. LE JONCOUR

prendre les instructions pour la journée. Il n'y a pas de temps mort pendant l'Atlantic Challenge, le rythme soutenu des compétitions est très éprouvant : une épreuve le matin, une autre voire deux l'après-midi, après une pause casse-croûte sur place à midi. Le soir, tous les participants se retrouvaient au foyer de l'école pour un repas en commun, souvent prolongé ... Inutile de vous dire qu'après tout cela, il n'était pas nécessaire de bercer l'équipage !

Les épreuves terminées, nous avons choisi de faire un peu de tourisme. Nous nous sommes rendus notamment à Copenhague où nous avons visité, entre autres, le fameux parc de loisirs de Tivoli. Puis nous avons pris le chemin du retour, en passant par le nouveau pont récemment inauguré reliant l'île principale au continent. Le détour en

valait la peine, ce pont est très impressionnant (au moins 20 km).

Le bilan des rencontres de l'Atlantic Challenge est toujours positif tant sur le plan sportif que relationnel. Et cette année il s'est encore une fois révélé très enrichissant.



L'équipage des USA dans l'épreuve Captain Gig

Photo P. LE JONCOUR

L'équipage est rentré fatigué mais avec des souvenirs plein la tête. Quels que soient les résultats sportifs, participer à l'Atlantic challenge est toujours un moment très fort que l'on n'oublie pas de sitôt.

Et déjà on sait qu'on retrouvera copains, bateaux et surtout cette

ambiance unique, à Douarnenez en l'an 2000. Cette fois là, chez nous, on ne pourra pas faire autrement que de gagner (au moins certaines épreuves) !! Ce dont on est sûr, en tout cas, c'est qu'on va faire de notre mieux pour bien accueillir nos amis. L'Atlantic Challenge mérite bien ça.



Casse croûte à midi sur fond de musée

Photo P. LE JONCOUR

L'Atlantic Challenge 2000 Treizour - organisateur

A l'occasion de l'ouverture du deuxième millénaire, l'association Treizour a encore relevé un défi, celui d'organiser en cette année symbolique l'Atlantic Challenge international qui sera à sa huitième édition.

C'est une responsabilité qu'il lui faudra assumer dans l'accueil des équipages (peut-être 10), l'organisation des épreuves, etc.

Nous ne serons pas seuls car la compétition prendra place dans l'organisation de la fête DZ

2000 qui verra également la clôture du concours du Chasse Marée, le Défi Jeunes Marins 2000, alignant au moins vingt nouvelles yoles.

Les dix yoles du challenge, les vingt yoles du Défi paradant dans les eaux du port de Douarnenez, ce devrait valoir le coup d'œil !

Déjà les premiers jalons de l'organisation se posent entre DZ 2000, le Chasse Marée, et notre association.

Avec l'expérience des uns et des autres les formules sont déjà un peu rodées et progressivement les choses vont se mettre en place.

Déjà à Treizour, section Yole, on affûte son anglais et on se met à l'heure d'internet car bon gré, mal gré, il est important d'être à l'unisson

des équipages étrangers qui sont tous anglophones et qui, pour beaucoup, naviguent sur le web, à l'image du nouveau président de l'Atlantic Challenge International, le sympathique Ken WOODS, un inconditionnel canadien de ce nouveau moyen de communication.

La mise à l'eau de VOLONTE Un moment fort et émouvant

L'équipage rentrait à peine de ROSKILDE que déjà il lui fallait prendre en mains la mise à l'eau de sa nouvelle yole VOLONTE construite par les Ateliers de l'Enfer. Bernard, Olivier, Alain, les charpentiers, étaient sous pression pour que tout soit prêt pour le jour J. Les équipiers d'Amitié ont mis aussi la main à la pâte pour les finitions aidés en cela par des anciens et sympathisants de Treizour tel Gilbert CHENAY, Henri JACQ, qui a tracé amoureuxment le nom de VOLONTE à la proue du bateau.



Henri JACQ et son petit fils dénomment VOLONTE. Photo P. LE JONCOUR



Lancement de VOLONTE

Photo F. HOLVECK

Ce samedi matin 15 août, tout s'est déroulé comme prévu. La yole, sur son « chien », poussée par toute une troupe d'équipiers et de supporters (Michel MAZEAS, maire honoraire en était) s'est retrouvée sur la cale de lancement.

Ce fut le moment des allocutions, celle de Michel BALANNEC, notre président, de Gérard d'ABOVILLE, parrain du Défi, de Bernard CADORET, initiateur du Défi, de Jocelyne POITEVIN, maire de Douarnenez.

Tous ont expliqué le sens de leur engagement, de leur intérêt pour le concours Défi Jeunes Marins que VOLONTE ouvrait symboliquement.

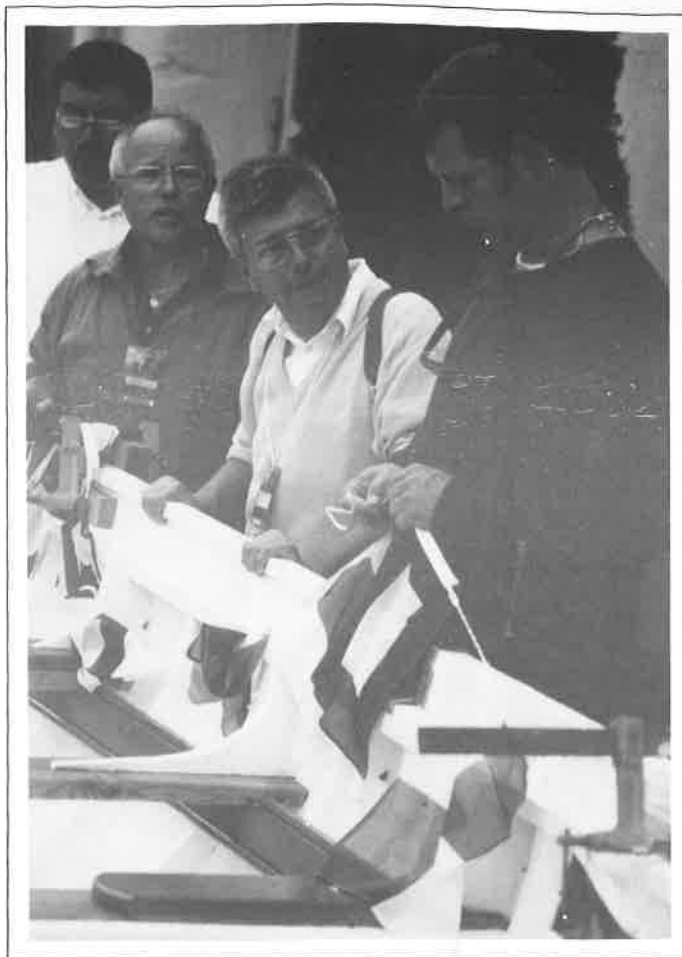
Une fois la bouteille de cidre brut pétillant versée à la volée sur la proue du bateau par sa marraine Françoise MOUSSET PINARD, conservateur du Musée, la yole glissait vers son élément, poussée par cent bras vigoureux.

Elle avait de la « gueule » la « petite jeune » VOLONTE tous pavois déployés avec son équipage impeccable, ses passagers, marraine et charpentiers, et son chef de bord Marcel toutes moustaches dehors.

Accompagnée « d'AMITIE » sa sœur ainée et de FRATERNITE, la yole brestoise, sous les applaudissements et les flashes, elle s'est élancée « avant partout - deux » pour son premier trait dans le bassin. Tout de suite l'après-midi elle a pris la direction de notre belle baie qui lui sera bientôt très familière.

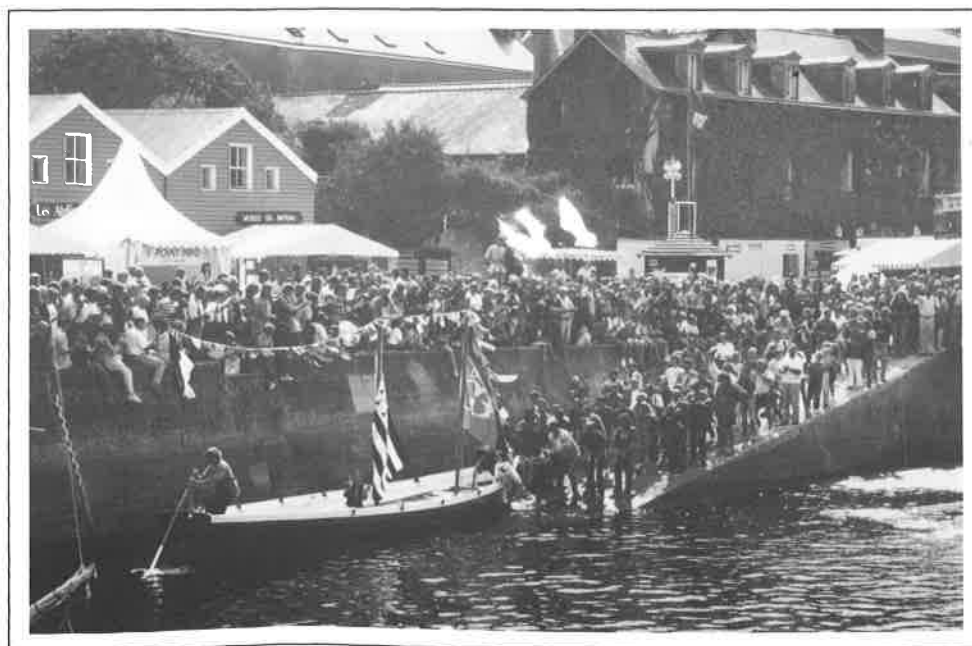
Bon vent, VOLONTE !

Avel vad dit !



Concertation entre Treizour, le Chasse Marée, les Ateliers de l'Enfer, avant la mise à l'eau.

Photo F. HOLVECK



Mise à l'eau de VOLONTE

Photo F. HOLVECK

Le Grand Pavois - La Rochelle

Un moment magique dans le vieux port

Dans le cadre du village bois de ce grand salon, l'équipage et la yole Amitié, jouaient pour le compte du Chasse-Marée les ambassadeurs du concours Défi 2000.

Ce samedi d'ouverture le 12 septembre où ils comptaient tirer quelques bords sous voiles dans l'avant port, c'est en fait un vent à écorner les bœufs qu'ils ont dû affronter à quai sous les toiles du salon qui parfois donnaient l'impression de vouloir s'envoler.

Heureusement qu'en soirée une éclaircie a permis le spectacle « Voiles de nuit » organisé dans le vieux port aux deux célèbres tours.

Il s'agissait d'une mise en scène son et lumière à grand renfort de pyrotechnie retraçant l'histoire mouvementée du port avec ses découvreurs, ses négociants, ses ligueurs et dans laquelle intervenaient de nombreux bateaux.

Le spectacle a plusieurs tableaux s'est déroulé devant une foule impressionnante et suivant une synchronisation remarquable.

Au signal, en pleine obscurité suivi par un projecteur qui prenait de face David, le chef de bord, AMITIE s'est ébranlée. Chacun à bord avait conscience qu'il ne fallait pas rater



La Rochelle. Dans l'avant port, Thomas à la barre.

Photo P. LE JONCOUR

sa prestation, il y allait de la réputation de l'équipage. Enveloppée d'une musique et d'un commentaire de circonstance, la yole a rejoint sous les bravos, son point d'amarrage. Prestation réussie. Un souvenir marquant pour les participants.

Pose de la quille de la yole bigoudenne

Le samedi 24 octobre, nous nous sommes rendus au Guilvinec, à l'invitation de l'association « Les Chemins de la Mer » et à la pose de la quille de la première yole baptisée « Spered ar Mor ». Nous devions, ainsi que les Brestois de Fraternité, promener le public intéressé sur les eaux du port. Le vent soufflait très fort du sud ce jour là et nous avons convoyé le bateau pour le laisser exposé devant le chantier Hénaff qui construit la yole bigoudenne. Les conditions étaient vraiment trop dures pour naviguer.

Nous n'avons pas pour autant regretté notre déplacement. Nous avons pu situer le projet bigouden, préciser sa programmation et

constater le soutien que lui apportent Mme le Maire du Guilvinec, la députée, et apprécier l'accueil de Guy LE RHEUN, le président de l'association.

C'est une satisfaction de voir cette réalisation sud-finistérienne proche de Douarnenez. Elle augure des joutes sportives « Penn sardins - bigoudens ».

Bienvenue à « Spered ar Mor » (*) dans la grande famille du défi et de l'Atlantic Challenge.

(*) Esprit de la mer, sens marin.

Stage de formation de chef de bord

L'équipage d'Amitié tient pour le moment un rôle de premier plan dans l'opération du concours Défi Jeunes Marins 2000.

- Construction de Volonté, la première yole du concours
- Accueil à Douarnenez des porteurs de projets pour leur faire découvrir le bateau
- Rôle de VRP à l'extérieur : Grau du Roy - La Rochelle, Le Guilvinec, etc.

L'évolution positive du concours (plus d'une vingtaine de yoles en réalisation et en projet) incite le Chasse Marée à mettre sur pied un

stage de formation de chefs de bord capables de prendre en main les nouveaux bateaux..

L'équipage de Treizour a répondu présent pour la mise en œuvre de ce projet prévu dans le courant de l'été 1999.

Sachant que le stage s'adressera à des personnes déjà amarquées les enseignements seront surtout d'ordre pratique.

Comment mener ce type de bateau, à la voile, à l'aviron, connaître ses techniques particulières, sa conduite, les ordres, les erreurs à éviter, etc.

Encore un challenge pour l'équipage mais, jusqu'à présent, n'a-t-il pas été dans ses habitudes de les relever ?

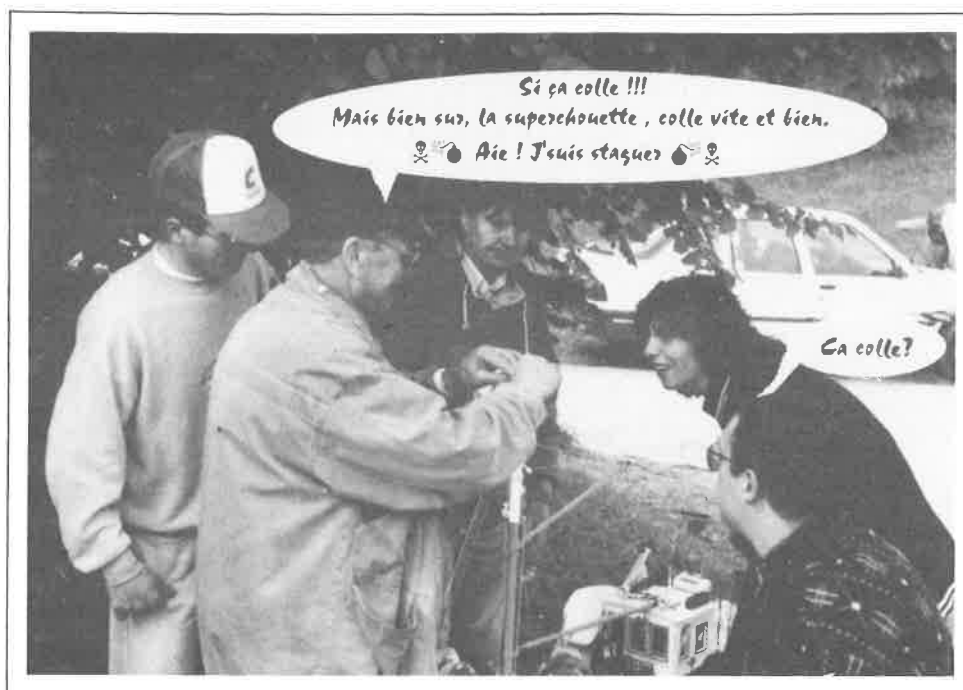
Découverte yole par les jeunes de Ramdam d'Auray



Novembre 1998 - Les jeunes de Ramdam d'Auray découvrent AMITIÉ

Photo P. LE JONCOUR

Section Maquettes Réalizations et projets



■ Réalisations et mise en place durant l'été de deux expositions :

- Chapelle Saint MICHEL du 4 juillet au 31 août 1998

Cent cinquante maquettes, demi coques et dioramas ont été présentées ainsi que l'exposition sur les « Vaisseaux de Pierre ». Merci à M. le curé ROPARS, de Douarnenez, pour le prêt de la chapelle et l'ex-voto « Notre Dame des Naufragés » fait par la famille ROCHEDREUX et restauré dernièrement par Edouard ANSQUER. Merci également à tous les maquet-

tistes qui nous ont prêté leurs maquettes. Celles-ci venaient de tous les coins du Finistère (Douarnenez, Daoulas, Rosporden, Pleyben, Chateaulin ainsi que de Paimpol, de Normoutier et de la section Maquettes de Treizour.

Josick PEUZIAT nous a également prêté l'exposition sur les « Vaisseaux de Pierre » et nous a donné des renseignements très précieux sur les fresques de la chapelle.

Les visiteurs : 1300 personnes hors fête DZ98, car en intégrant la période des fêtes la chapelle a attiré 4000 visiteurs.

Nous avons aussi participé avec cette exposition aux

journées du patrimoine les 19 et 20 septembre et nous avons à nouveau contribué à la mise en valeur de la chapelle Saint Michel.

- Exposition de Maquettes navigantes

Cette exposition sur les quais du Port-Rhu fut un succès avec la démonstration des maquettes sur le bassin très appréciée par les enfants.

Plusieurs clubs de maquetistes avaient fait le déplacement, certains modélistes venant du sud de la France.

Voici par régions la présentation des différentes maquettes :

Maquettisme Naval de la Côte d'Azur : Jean Claude FOURNIER pilotait un chalutier du Guilvinec de belle finition : lumière tamisée en cabine. Jean Pierre GUIRADO, Frédéric PROST, André BENEZ, Daniel COLOMBARA, du même club nous présentaient des maquettes de la Méditerranée. Egalement présentés : un langoustier de Camaret, le Pen Duick (1m58), deux goélettes Atlantis (1m40), La Mariette (2m).

Région Alpes : André CHANAL et Christian VABRE exposait un caseyeur breton et un chalutier.

Région Centre France : Jean Durieux, des Espadons Nivernais, montrait une gabare de la rade de Brest.

Région d'Orléans : José Rioual, avec La Granvillaise, une vedette fluviale bien connue des modélistes.

Le Finistère : club de Chateaulin, de Landivisiau ainsi que la section Maquettes de Treizour. Présentation d'une gabare, le remorqueur Abeille Flandre, le Solveig, la chaloupe « An Eostig », le langoustier Tropic deux, Fleur de Lys, un chalutier, vedette de sauvetage « Alain Le Gall » de Douarnenez, celle du Havre « Charles Le Meur », Elfe des Mers, un remorqueur, L'Enez Sun », « Fanny », le Saint Léonard, etc.

Egalement présents: René Morlat avec le remorqueur « Cap Sizun » de 1m60, à vapeur.

Christian Minguez de Quimper était venu avec 13 maquettes des années 1900-1920 navigantes avec mécanisme et horlogerie.

Côtes d'Armor : Yves JOLY, de Saint Brieux, avait fait le déplacement avec son superbe vaisseau du 17^{ème} de 3m de long qui devrait naviguer pour l'an 2000.

Rueil Malmaison : le club Arc en Ciel représenté par Raymond Giraud exposait un remorqueur à vapeur et une chaloupe à vapeur.

Savigny sur Orges : Philippe Laisieux et Yves Maréchal exposaient un bateau-feu (1m92), un thonier (1m33), une vedette fluviale (1m05).

Région parisienne : Jean Jacques Nicolas, des Mousqemers originaire de Douarnenez, une chaloupe à vapeur.

Catherine Orioux, fidèle de nos expositions, seule femme modéliste exposante, avec deux chaloupes à vapeur, un voilier navigant pour l'an 2000.

Marseille : Paul Fenlupt, ancien officier mécanicien, une chaloupe, plusieurs moteurs à vapeur.

Grenoble : Michel Damelt, Jany Cœur, une jonque à vapeur et plusieurs moteurs à vapeur.

Landivisiau : Franck Livet, qui a participé à plusieurs concours, un thonier du Guilvinec

Bordeaux : Jean Marc Cloup présente sur les tables d'expositions de petits bijoux de moteurs à vapeur.

Rueil Malmaison : Roger Matigot, avec ses automates « Les Amoureux du Bois de Boulogne », La Rieuse, le Gardon à l'aviron, le Va et Vient à la godille « Ingrid ».

Voilà l'ensemble des maquettistes que je tiens à remercier pour leur collaboration ainsi que les maquettistes de Treizour qui, pendant 5 jours et 5 nuits ont donné le meilleur d'eux-mêmes et dormi sur place durant 4 jours pour garder les maquettes.

Pour les deux expositions nous avons employé le matériel suivant : 43 tables, un meuble de 4 étagères, 6 prises de 10 ampères pour les chargeurs de batteries, 44 m de barrière, une embarcation pour la mise à l'eau des maquettes.

■ Projets

- La maquette du Port du Rosmeur avec deux éléments en finition

Nous allons construire la partie de l'ancienne glacière et le reste du quai. Cette maquette comprendra des chaloupes sardinières, et sur

le quai il y aura aussi des scènes d'embarquement de filets.

- Un autre grand projet : une flottille de maquettes jouet pour Douarnenez 2000.

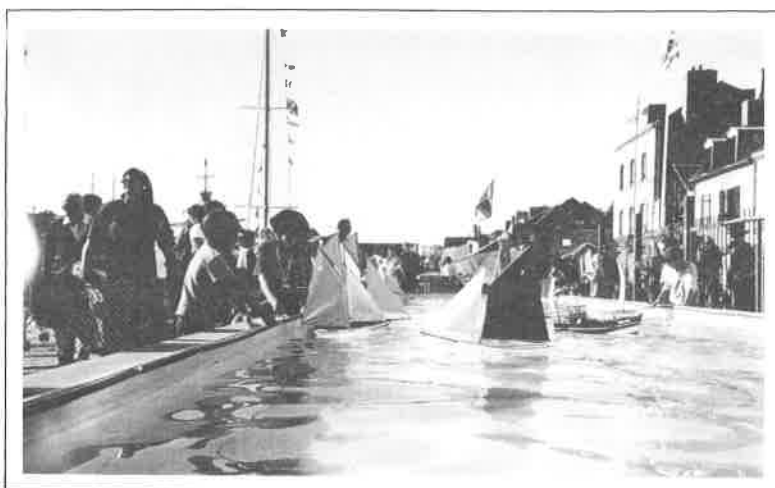
L'objectif est de donner suite au succès des animations de DZ 96.

L'intérêt de ce projet d'utilisation du bassin de modélisme s'est confirmé par l'accueil enthousiaste que le public et particulièrement les enfants ont un nouvelle fois réservé aux expositions et démonstration de maquettes de bateaux lors des fêtes de DZ 98.

Notre but est de proposer une animation de qualité, culturelle et attractive tant pour le public que pour les participants. Ceux-ci seront des enfants de 4 à 6 ans pour les voiliers, et de plus de 6 ans pour les maquettes radiocommandées. Ils seront accompagnés de leur famille, douarneniste ou visiteur, en groupe de 20 maximum

Au départ nous aurons sur le site 16 maquettes, 8 voiliers, 8 radio-commandés.

Une participation de 10 francs sera demandée pour pallier les avaries et à l'entretien de ces maquettes.



Nous sommes passionnés par ce projet d'éveil, par la voile et le modélisme et nous voulons être les « charpentiers » et les « Animateurs » de ce projet qui intègre les plus jeunes dans le renouveau de la culture maritime initié sur nos côtes.

Pour que le charme puisse opérer dans ce cadre naturel magnifique nous souhaitons

une qualité d'animations, une ambiance détendue, une atmosphère poétique d'enfance retrouvée autour du bassin, accueillant à l'année une flottille de belles maquettes jouets.

Pierre JOIN

Construire un sloop de l'Iroise

Une initiative à soutenir

Jean Pierre PHILIPPE, charpentier au Musée aime, c'est notoire, construire des bateaux, il a ça dans le sang. Tout jeune il hantait les chantiers de Douarnenez et de Tréboul pour apprendre les tours de main et les secrets des professionnels. Il a su en tirer profit.

Il a construit lui-même plusieurs bateaux dont le dernier « An Askell » (l'aile) est la réplique d'un langoustier de l'Iroise. La construction de ce bateau qu'il a mené avec une équipe d'amis sur la place de l'Enfer a créé une belle animation. Son lancement avait constitué un événement devant un public énorme que montre les photos du moment.

Chacun a encore dans les yeux la glissade rapide du bateau, son brusque redressement et son virage à presque 180 degrés qui l'avait ramené à quelques mètres du môle de l'enfer.

Depuis Jean Pierre fait naviguer ce bateau pour le grand plaisir des yeux.

Mais voilà, la navigation seule ne le satisfait plus pleinement et le maniement de l'herminette se met à lui manquer. Jean Pierre a envie de construire un nouveau bateau qui serait en l'occurrence la réplique du Cap Lizard, dont les restes torturés sont visibles en bordure du boulevard du Port Rhu.



Photo

Pour mener à bien cette construction il projette la création d'une association particulière dont les bases ont été tracées lors d'une réunion à la Maison du Nautisme.

Le projet a reçu un bon accueil général dont le nôtre.

Le dossier est peaufiner mais il n'y a aucune raison de penser qu'avec toutes ces compétences et bonnes volontés Jean Pierre ne soit pas à même de transformer son rêve en réalité.

Le projet est ses motivations sont décrits dans la page suivante.

Un langoustier neuf pour Douarnenez : La première étape d'une nouvelle association

L'association Treizour a montré dès 1980 avec le début de la construction de Telenn Mor son sens de la réplique. Douarnenez a, grâce à cette initiative, ouvert la voie à de nombreuses réalisations telles que : la Barbinasse, la Belle Angèle, la Cancalaise, le Corentin...

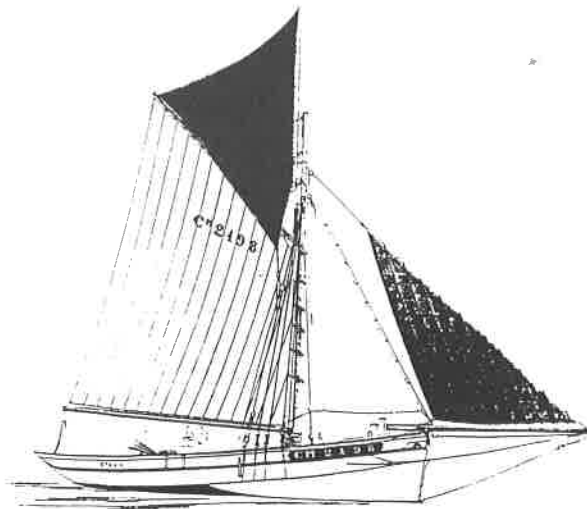
Une association se crée aujourd'hui afin de continuer à défendre tous ces voiliers de travail menacés de disparition. Son activité commencera par la construction d'un sloop de l'Iroise, réplique du Cap Lizard. Il mesurera une quinzaine de mètres et pourrait être construit sur les lieux même des anciens chantiers Alfred Le Gall, constructeurs des célèbres langoustiers « mauritaniens » depuis trois générations. Ces voiliers purs pratiquaient, du début du siècle aux années 40, la pêche aux casiers en Comouaille Britannique, et pour les plus grands, jusqu'aux côtes portugaises. Le Cap Lizard actuellement sur le site du Port Musée pourrait être l'objet de mesures conservatoires d'urgence. Ce dernier sloop, construit en 1924 à Camaret, sera un élément de référence d'intérêt majeur de la recherche historique engagée depuis de nombreuses années grâce aux travaux du groupe Ar Vag. Ce projet a pour ambition de réhabiliter non seulement le site d'un chantier traditionnel, mais aussi, dans un cadre

associatif, de transmettre, en collaboration avec d'autres organismes, comme le Musée du Bateau et les Ateliers de l'Enfer, tout un savoir également menacé de disparition. Le langoustier, au-delà de son aspect scientifique et technique, pourra être prétexte à recréer un lien culturel avec la construction de bateaux traditionnels, notamment par son montage accessible au public et à la création d'ateliers pédagogiques.

La réalisation de cette construction se posera en termes de qualité du plus haut niveau, depuis sa conception même, à partir d'une demi-coque de chantier, jusqu'aux détails d'accastillage réalisés selon les savoirs-faire et les tours de main des forgerons de marine et des gréeurs. Les voiles seront l'objet d'une étude et d'un soin très particuliers. Elles interviennent, en effet, de façon très spectaculaire dans l'aspect d'authenticité d'une pareille reconstruction.

La navigation traditionnelle, fidèle à cette démarche, sera accessible au plus grand nombre. Elle servira de base expérimentale aux manœuvres décrites par les anciens marins qui évoquent encore aujourd'hui, avec la même passion, les qualités marines exceptionnelles de ce bateau de travail.

Le Cap Lizard et sa réplique seront alors les ultimes témoins d'une ancienne civilisation nautique et en un mot de toute une culture.



Dessin : Henri Kerisit

La première présentation du projet, qui a eu lieu le 2 octobre 1998, a suscité l'intérêt d'une trentaine de personnes. Nous avons obtenu le soutien de professionnels (Amzer'zo, Ateliers Mandegloire, Chasse Marée, Fiacre, Scop Naval), d'associations (Chaloupe de l'Île-Tudy, Treizour), de la ville de Douarnenez (équipe municipale, Centre Nautique, Musée du Bateau) et de nombreux particuliers.

Nous les remercions tous sincèrement et vous invitons à nous rejoindre.

Contacts : Jean-Pierre Philippe, 89 rue du Préfet Colignon, 29100 Dz Tel 02.98.74.31.54.

Angélique Branco, 28 rue Duguay-Trouin, 29100 Dz Tel 02.98.92.32.03.

SEPTEMBRE AU MUSEE DU BATEAU

Rendez-vous avec la sardine

Par Véronique LE BIHAN

Depuis 8 mois, le Musée du Bateau a entamé un programme de recherche sur "la capture de la sardine au filet droit de la fin du XIXe aux années 50".

Pratique immuable dont les premières descriptions précises remontent au début du XVIIIe, la pêche au filet droit atteint son apogée pendant la première moitié du XXe siècle avant d'être détrônée par la bolinche en 1958.

1900 - 1920 - 1950 : trois dates, trois bateaux pour une même demoiselle, la sardine. On l'attend, on la nourrit, on surveille sa ligne... C'est elle qui donne le tempo. Fidèle au rendez-vous, et Douarnenez vit, qu'elle aille voir ailleurs et Douarnenez pleure. Ce passé sardinier a forgé des caractères, pétri des personnalités, façonné une culture.

50 ans après, les grands parents s'en souviennent, les parents en ont entendu parler, les enfants l'ignorent parfois. Pourtant, comme le dit cette dame en quête de ses origines "On ne peut pas grandir si on ne sait pas d'où l'on vient".

Pour revoir, comprendre ou découvrir une page de l'histoire douarneniste, nous sommes allés les voir. Elles, ils ont 60, 75, 91 ans. Ils étaient mousses, "sako"¹, conserveurs, elles étaient filles, soeurs et femmes de sardiniers.

Devant un bol de café fumant, dans l'intimité d'une cuisine, dans le brouhaha d'un bistrot, ou lovés au creux d'un fauteuil, ils ont raconté : odeur de friture qui s'échappe des ruelles, s'incruste dans les cheveux des femmes, parfum de roque flottant sur les quais de Port Rhu, calvacade des sabots qui résonnent dans la nuit, rumeurs des commises sur le môle, murmure des voiles, noir des chaloupes, brun des voiles et vareuses, bleu des nappes diaphanes qui volent au vent, couleurs mêlées des pinasses, fraîcheur argentée des caisses à peine débarquées... mais aussi paupières lourdes de sommeil derrière le filet à ramender, doigts déchirés par l'aiguille à rapiécer la lourde toile, dos trop tôt meurtris par les assauts d'une mer déchaînée, désespoir du mousse qui fait connaissance avec le mal de mer, larmes d'un petit garçon de 6 ans qui comprend que son papa ne reviendra plus...

Ces pans de vie, les hommes et les femmes de Douarnenez nous les ont dévoilés, offerts avec



Paniers et caisses,
Symboles de deux époques

confiance, parfois teintés de révolte, d'humour, de tendresse, toujours enveloppés de pudeur.

Septembre. Déjà 6 mois que nous recueillons ces témoignages plus riches les uns que les autres. Les cours de récréation ont fait le plein, les plages et terrasses se sont vidées, les amoureux de fin d'été traînent sur les quais.

Septembre, est aussi le mois que choisit généralement notre demoiselle pour quitter les lointains horizons et venir se réfugier dans la baie. C'est celui que nous avons choisi pour mettre en place trois moments forts : "Rencontre de sardiniers" à partir du 5 septembre, l'animation "On débarque la sardine" le lendemain, une expérimentation "Pêche au filet droit" le 24.

Trois moments forts qui ont nécessité une longue préparation pour retrouver le matériel nécessaire, réunir les hommes.

¹ Sako : bon pêcheur

Des hommes, des objets : des mois de préparation

1958 - 1998 : entre ces deux dates, 40 ans, deux générations, suffisamment de temps pour que les mousses deviennent grands-pères, pour que le matériel disparaisse au fond des greniers, pour que la réglementation change, pour que les hommes vieillissent... et perdent peut-être ce savoir-faire que l'on se transmettait dans les familles, un peu comme un héritage.

De cave en grenier, de bouche à oreille, caisses, paniers, filets, ronvoals¹, seaux, bailles sont sortis d'une couche de poussière ou des mains expertes d'artisans.

Pour les hommes nous savions que nous pouvions compter sur le savoir-faire des marins. Dès la première réunion (mi-juillet) une quinzaine de marins a répondu à l'appel, bientôt rejoints par copains, cousins... En tout 27 marins chaleureux et efficaces.



Les nappes de filets sont ressorties des réserves du Musée et des greniers... pas toujours prêtes à l'emploi. Tout un travail de patience : monter les lièges, ramender, vérifier la solidité, avoir le moule adapté.

Condition indispensable : se procurer de la rogue, repas préféré de la sardine.

3 avril 98 : salage de la rogue de morue par Joël Perrot et René Losq grâce à la collaboration des chalutiers « Lappart Bihen » et « Marie Joséphe ».



Août 1998 : Pierre Join

*Septembre 98 : Jean Laouenan, Jean Losq, Roger Marec.
Equipement des bailles et fous rires.*

¹ Ronvoal : épuisette

5 SEPTEMBRE : RENCONTRE DE SARDINIERS
6 SEPTEMBRE : ON DEBARQUE LA SARDINE

« Quand l'écrin présente le bijou (les maquettes), il prend sa haute valeur.

Des petits bijoux qui retracent une histoire qui sent fort la sueur et les tripes, parfois la grillade, des petits écrins qui les renferment précieusement, un rouge que l'on retrouve ; un petit pas pour un Musée, un grand pas pour Douarnenez et ses anciens pêcheurs.

Un proche »

Extrait du livre d'or « Rencontre de sardiniens ».



René Urvois, ancien pêcheur, artiste peintre.
Coupure de presse Ouest France 07/09/98

un peu plus loin, dans la salle qui tout à l'heure avait du mal à contenir tout le monde, on vérifie que le maquettiste n'a oublié aucun détail, on fouille dans sa mémoire pour retrouver la date de construction d'une pinasse ayant appartenu au frère de la belle-mère du père de

Samedi 5 septembre, 16 heures :

Les tableaux de René Urvois sont solidement accrochés au mur ; les dioramas et maquettes de Jean Noël Le Roux, André Berlivet et Eugène Pendezec attendent sous leur cloche de verre ; portraits de pinasses et chaloupes collectés par Louis Hénaff sont prêts à être feuilletés ; quelques objets ont pris place dans un coin de la salle d'exposition temporaire et vont y rester jusqu'à la fin des vacances de février.

Modeste, cette exposition ne prétend pas jouer un rôle pédagogique encore moins être la synthèse des travaux de recherche entrepris depuis mars, mais plutôt le prétexte à des rencontres et discussions.

16H45 :

les premiers invités arrivent. Première entrée au Musée pour certains, vieille habitude pour d'autres. Ils ont plus souvent des cheveux gris que des nattes blondes, normal, ils ont presque tous connu le filet droit.

Une heure plus tard, le hall d'accueil résonne des discussions animées, les verres s'entrechoquent, une dame s'étonne de ne pas avoir eu l'occasion de discuter avec une vieille connaissance depuis plus de 20 ans ;



J.M. Le Berre - E. Ansquer
« Le Télégramme » 07/09/98

Rendez-vous est pris pour le lendemain après-midi.

Le programme est annoncé : arrivée sous voiles et aux avirons des chaloupes, au moteur d'une pinasse, séchage des filets, débarquement de sardines (caisses et paniers), démonstrations d'artisans (ramendage, tonnellerie, fumage de poisson) et grillades en plein air.

Dès le matin ciel et mécanique semblent comploter contre nous : pluie, vent défavorable et panne de moteur.

Résultat : arrivée de Telenn Mor , An Eostig et Per Couz remorquées, des filets qui refusent de se faire sécher sous la pluie.

Tout n'est pas perdu : la météo daigne nous accorder quelques rayons de soleil, paniers et caisses de sardines intriguent ou ravivent les souvenirs, sardines grillées et fumées sont délicieuses... mais surtout la journée semble comme la veille un moment privilégié fait de rencontres, retrouvailles, complicité et chaleur.



Complicité



Rencontre de générations



Une affaire sérieuse



*An Teuzar **



Delicious, isn't it ?

** Excellent*

Rencontre de cultures

24 SEPTEMBRE : EXPERIMENTATION "PECHE DE LA SARDINE AU FILET DROIT" A BORD DE TELENN MOR ET PER COUZ

Outil précieux de la recherche dans le domaine technique, l'expérimentation prend ici toute son importance : elle permet par le biais de la visualisation de comprendre des gestes difficiles à décrire, de confronter et vérifier les données recueillies en entretien, de poser des constats d'infaisabilité, de constituer des images fixes et animées en vue d'une validation ultérieure.

Réalisée 40 ans après la fin d'une pratique, l'expérimentation exige la prise en compte de nombreux paramètres : choix des bateaux, âge des participants, réglementation en matière de

sécurité... Beaucoup de craintes, d'interrogations, d'incertitudes de la part des marins : la sardine sera-t-elle au rendez-vous ? Se souviendra-t-elle du goût de la rogue ? Les filets seront-ils du moule adéquat ? Comment se comportera un bateau que l'on ne connaît pas (la chaloupe) ? Autant de questions, de doutes auxquels la sortie du 24 a tenté de répondre.

Initialement programmée le 5 septembre, la pêche a été repoussée jusqu'au 24 en raison des conditions météorologiques.

Judi 24 septembre : récit et impressions d'une pêche en baie

Les équipages se sont constitués, les rôles ont été distribués depuis quelques semaines. A bord de la chaloupe Telenn Mor : 5 marins, Bernard Lagadec, André Le Bars, Albert Le Bihan, Pierre Sergent et Jean Losq ; pour la navigation à la voile et aux avirons Jean Pierre Philippe et Michel Philippe ; Françoise Mousset-Pinard observateur.

A bord de la pinasse Per Couz : les marins, Jean Poriel, René Urvois, Roger Marec, Henri Sinou et Henri Olivier ; Véronique Le Bihan observateur.

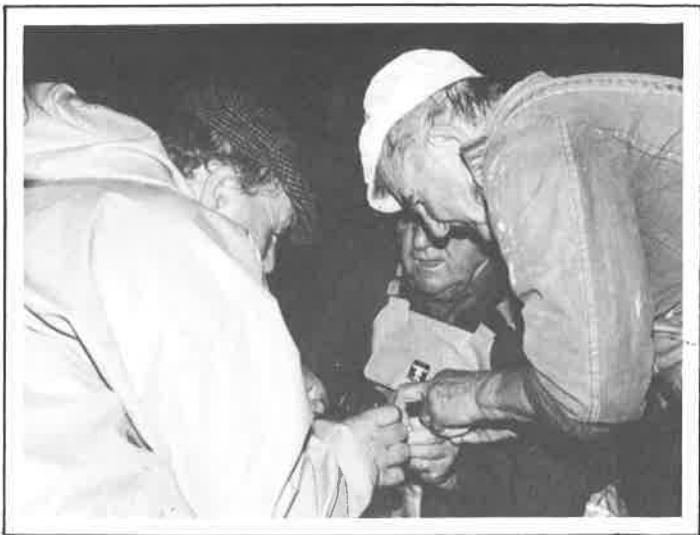
Sur Kermoor ont pris place marins et observateurs. Un zodiac du Centre Nautique assure le transfert d'Emmanuel Audrain, cinéaste et de Michel Thersiquel, photographe bien connu des marins.

7H30 : Rogue, tourteau d'arachide, filets sont chargés.

8H00 : Sortie du port de plaisance. Route pêche dans la nuit encore noire. Telenn Mor hisse ses voiles. Per Couz remorque son annexe.



Teleonn-Mor - En pleine discussion
Surprise : inutile d'élever la voix pour couvrir le bruit du moteur



Per Couz - Dernière vérification du moule
à la lueur de la lampe.

8H30 :

Arrivée sur zone à 2 milles des côtes entre la Pointe du Leyldé et les Roches Blanches.
 Un moment fort : la première poignée de rogue. Un défi : tenir bout au vent.



Per Couz : duo « boëtteur / dalc'h-a-ben » !
Quand l'expression faire équipe prend toute importance.

Teleonn Mor : émotion ou hésitation
du « boëtteur » ?



Teleonn Mor :
 - « Avant les vieux étaient des forces de la nature ».
 - « Non, ils étaient jeunes ! ».

Dans les mailles du filet : 30 Kg de sardines, pas de quoi faire couler un bateau mais suffisamment pour le plaisir de "dibesker".



Per Couz- « Dibesker, c'est comme faire la Bicyclette, ça ne s'oublie pas ! »

10H30 : Route terre.

Quelques constats : - la sardine n'a pas oublié le goût de la rogue.
- la sardine était trop grosse (ou le moule du filet était trop petit)
- pour tenir la chaloupe au vent il aurait fallu démâter



Telenn Mor : précieuse captive.



Per Couz : dernière toilette avant l'arrivée.



Per Couz : complicité.

11H00 : Arrivée au port. Partage de la godaille.

Si le retour plus tôt que prévu n'a pas permis de prévenir la presse assez tôt, il nous a laissé tout le temps de nous retrouver à la Maison du Nautisme autour d'un casse-croûte improvisé.

Là, équipages de Per Couz et de Telenn Mor se sont livrés à des discussions animées mêlant souvenirs de jeunesse, premières impressions sur le comportement de la chaloupe, souhait de participer à une autre expérience de ce type.

Les impressions et réflexions recueillies à chaud ont été diffusées sur les ondes de RBO le soir même.

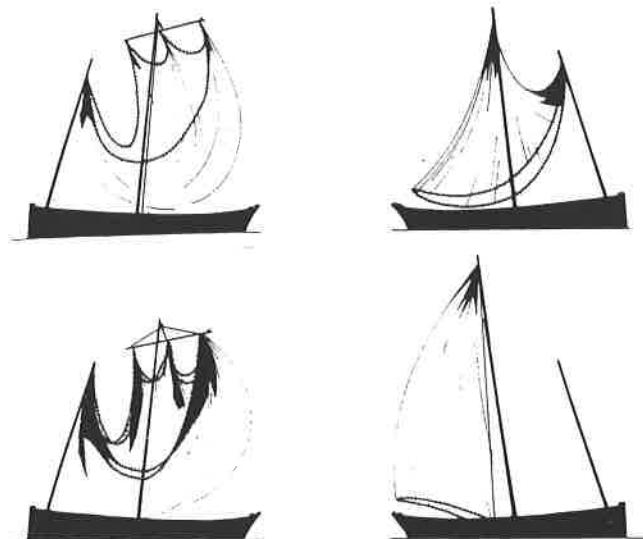


A l'heure du café, Clet Mauguen et son épouse Françoise nous ont rejoint. Pour eux les chaloupes ne sont pas des dinosaures mais toute leur jeunesse !

En 1921, Clet faisait ses premiers pas dans la cour des grands sur le Miribelle, DZ 2007.

L'expérience de cette recherche nous a permis de prendre la mesure de la richesse des hommes et des femmes de Douarnenez, de confirmer le rôle qu'ils ont à jouer dans la transmission du patrimoine.

Une dernière question pour conclure : Quel serait le sens d'un bateau sans marins ?



Visite d'un centre radiomaritime

Profitant des vacances de l'été 1995 nous sommes allés (Bernard POULIQUEN, Michel MATHIEU et moi-même, Michel BALANNEC), visiter le centre radiomaritime du Conquet.

Nous sommes reçus par M. LAMBERT, adjoint au chef de centre. Accueil chaleureux et après les présentations auprès de M. BODO, chef de centre, j'expose le but de notre démarche visant la préservation du patrimoine radiomaritime et je présente le travail accompli après deux ans et demi de recherches ainsi que l'objet de notre visite : obtenir des renseignements détaillés sur le début des transmissions sur l'île d'Ouessant et sur la station du Conquet-Radio.

Messieurs BODO et LAMBERT, très intéressés par ce projet, nous montrent les archives en leur possession et quelques photos de la station, et ainsi, nous apprenons : « Dès 1904, les Postes et télégraphes installent une station expérimentale sur l'île d'Ouessant qui, au début se contentait d'assurer l'échange des télégrammes officiels émanant de la marine et participait aux exercices éventuels sur la demande des autorités. La station était ouverte nuit et jour avec deux agents, assurant la veille par vacation de 12 heures, et son ouverture officielle date du 10 octobre 1904.

A partir de 1906, des contrats sont passés avec des compagnies maritimes étrangères et peu à peu le trafic s'internationalise. Parallèlement, la sécurité en mer s'organise et la conférence de Berlin de 1906 énonce l'obligation de donner priorité absolue à tous les messages de détresse. Cette conférence modifie le signal de CQD en SOS. Ouessant veille en permanence la fréquence de 500 khz mais ce n'est que la conférence de Londres de 1912, à la suite du naufrage du Titanic qui imposera la veille radio à bord des navires d'un certain tonnage et effectuant des traversées au long cours. La station radio de Ouessant (indicatif FFU) prend part à de nombreux trafics de détresse et les instructions stipulent aux agents d'aviser la



Photo M. BALANNEC

préfecture maritime et les entreprises de remorquage qui en font la demande. Le trafic commercial est également intense durant toutes les années 20 à 40, époque des grands transatlantiques.

En 1939, le service reste assuré par le Centre dans les conditions habituelles mais l'échange des télégrammes privés n'est autorisé qu'avec les navires appartenant aux flottes marchandes non belligérantes.

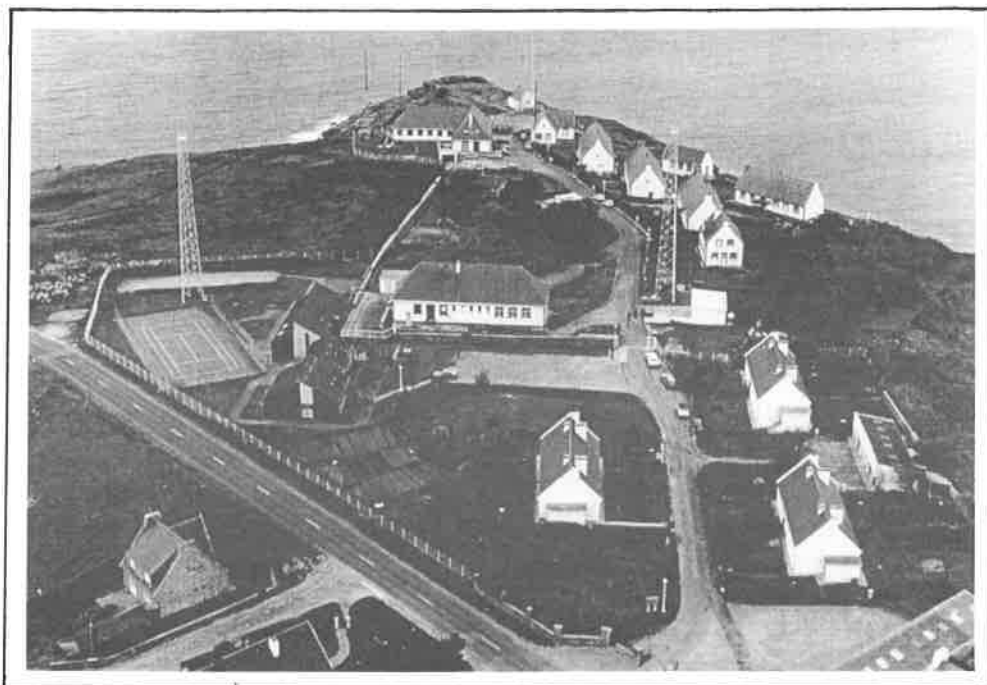
L'invasion de juin 1940 bouleverse l'exécution du service : toutes les émissions sont interdites, seule la veille reste assurée jusqu'au mois d'octobre de la même année, date à laquelle le personnel se voit muté dans les centres de Paris et Roanne.

En 1945, à la libération, une station provisoire est montée à Gouesnou dans la proche banlieue de Brest. Cinq agents et un chef de centre mettent en route FFW qui ne travaille qu'en radio télégraphie sur 500 khz.

Le Directeur des Services radioélectriques recherche un site favorable pour l'installation d'un centre radio moderne associant graphie et phonie.

A 25 km de Brest, une avancée rocheuse de la commune du Conquet répond aux critères définis par les ingénieurs des Postes-Télégraphes-Téléphones.

Sur cet emplacement, plusieurs systèmes de



Vue de la station du Conquet-Radio

Photo collection M. BODO

transmissions de signaux avaient existé pour les navires : signalisations par pavillons sous le premier empire, puis de 1861 à 1881 un poste électro-sémaphorique pour remplacer l'ancien système de télégraphe optique Chappe.

En 1948, des essais sont effectués : un shelter de camion militaire « gmc » posé au sol au bout de la Pointe permet l'installation de matériel pour l'écoute et la transmission en phonie en ondes hectométriques, les liaisons graphie continuant à être assurées de la station de Gouesnou.

La première intervention de Conquet Radio liée à la sauvegarde de la vie humaine en mer date de cette période.

Dès février 1949, des baraques remplacent le shelter et quatre opérateurs se relaient.

Il y a alors deux stations radiomaritimes PTT :

- Gouesnou radio pour la télégraphie
- Le Conquet pour la phonie

L'exploitation commerciale du Conquet s'avérant intéressante, la Direction des Services Radioélectriques décide de construire un centre regroupant les deux activités et le permis de construire est signé en mairie du Conquet le 1^{er} février 1950.

En septembre 1951, la nouvelle station « Brest Le Conquet-Radio » indicatif FFU est

opérationnelle regroupant les graphistes et les phonistes.

Le 27 septembre 1951, afin de répondre au SOS du cargo français BAKALA, les émetteurs graphie sont, pour la première fois, utilisés en opérationnel.

On construit également un bâtiment émetteur à Plougonvelin et de 1953 à 1956, on installe :

- un émetteur LMT graphie,
- un émetteur PTT phonie double bande,
- un émetteur sur 1673 khz.

La VHF automatique est mise en place durant l'année 1981.

A compter du 1^{er} janvier 1982, en application d'accords internationaux le Conquet-Radio n'émet plus qu'en bande latérale unique.

En 1990, le centre assure sa 500^{ème} détresse durant les violentes tempêtes de février, cette année arrive également la modernisation.

En décembre 1991, livraison de positions industrielles et le 13 février 1992 l'exploitation est basculée sur les nouvelles installations informatiques.

En novembre 1993, désarmement de la station d'Arcachon.

En 1996, la station de St Nazaire-Radio est désarmée et le trafic est transféré à la station du Conquet-Radio.

La veille est alors assurée sur 500 khz et 2182 khz, ainsi que sur 2 positions VHF et une position de suivi de pêches : 350 abonnés.

Le trafic comprend chaque jour :

- 200 liaisons VHF
- 50 liaisons sur ondes hectométriques
- 5 messages télégraphie
- 80% du trafic est établi sur ondes hectométriques

En 1996, la station du Conquet-Radio a émis 92 messages en morse et en a reçu 983.

Aujourd'hui victime du progrès, l'usage du morse a laissé la place à la radiotéléphonie.

Le 31 janvier 1997, à minuit, les veilleurs du Conquet ont envoyé le dernier message dans ce mode de transmission fait de points et de traits.

La station TKZ (abri du marin de Douarnenez), cesse ses émissions le 1^{er} décembre 1951.

SUPPRESSION DE LA STATION LOCALE DE RADIO-MARITIME T.K.Z.

Installée depuis cinq ans dans notre grand port de pêche, la station radiotéléphonique de Radio-Maritime T.K.Z. avait rendu de grands services à notre flottille et à la population locale maritime.

Il y a deux ans, l'administration des P.T.T. avait eu l'intention de supprimer cette station privée, pour la remplacer par la station officielle de Radio-Conquet.

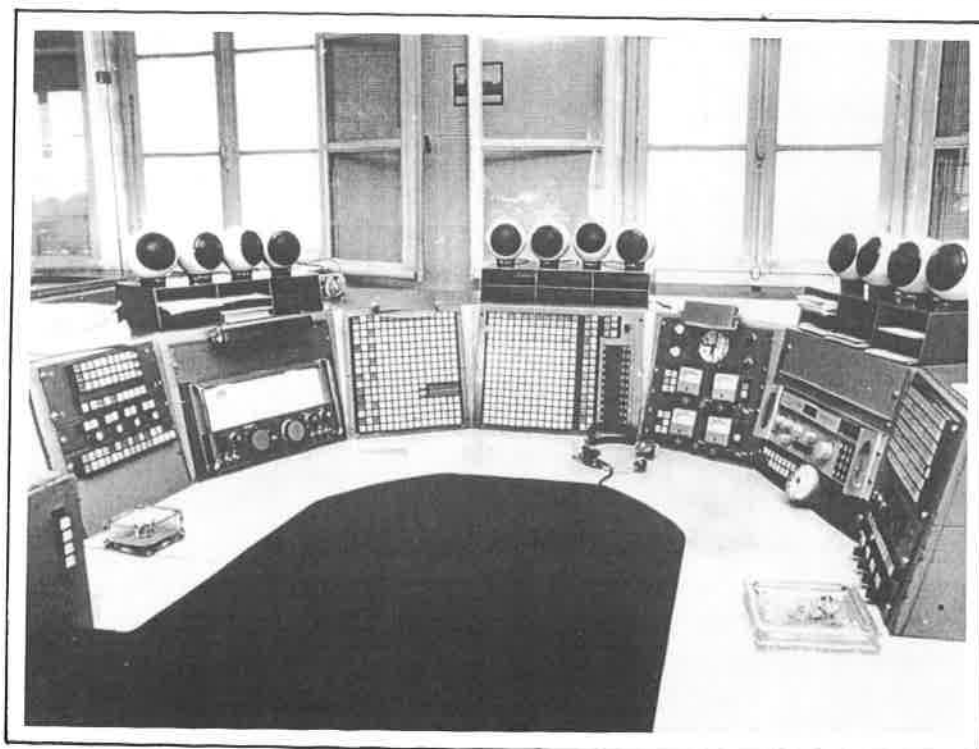
Les patrons-pêcheurs avaient protesté et la station locale avait été maintenue.

Par décision de l'administration, la station T.K.Z. avait cessé ses émissions au 1^{er} décembre 1951. Elle était remplacée provisoirement et jusqu'au 25 décembre, par la station de Radio-Conquet. A partir de cette date, les patrons-pêcheurs devaient se réunir pour envisager la question.

Le jeudi 27 décembre, le syndicat des patrons de la pêche au large et hautinière se réunissait. Sur 75 patrons, qui ont à leur bord un poste de radiotéléphonie, 42 seulement assistaient à la réunion et prenaient part au vote qui donnait les résultats suivants : pour Radio-Conquet : 22 voix ; pour T.K.Z. : 17 voix ; bulletins blancs : 3 voix.

Donc la station locale se trouve ainsi purement et simplement supprimée. T.K.Z. disparaît, au profit de la station officielle de Radio-Conquet.

Ainsi ont décidé les patrons, mais on remarque que beaucoup trop d'entre eux se sont désintéressés de cette question.



Les pupitres en 1976

Photo collection M. BODO

Les pêcheurs bretons en Mauritanie

extrait de la revue *Le Yacht* du 6 janvier 1912

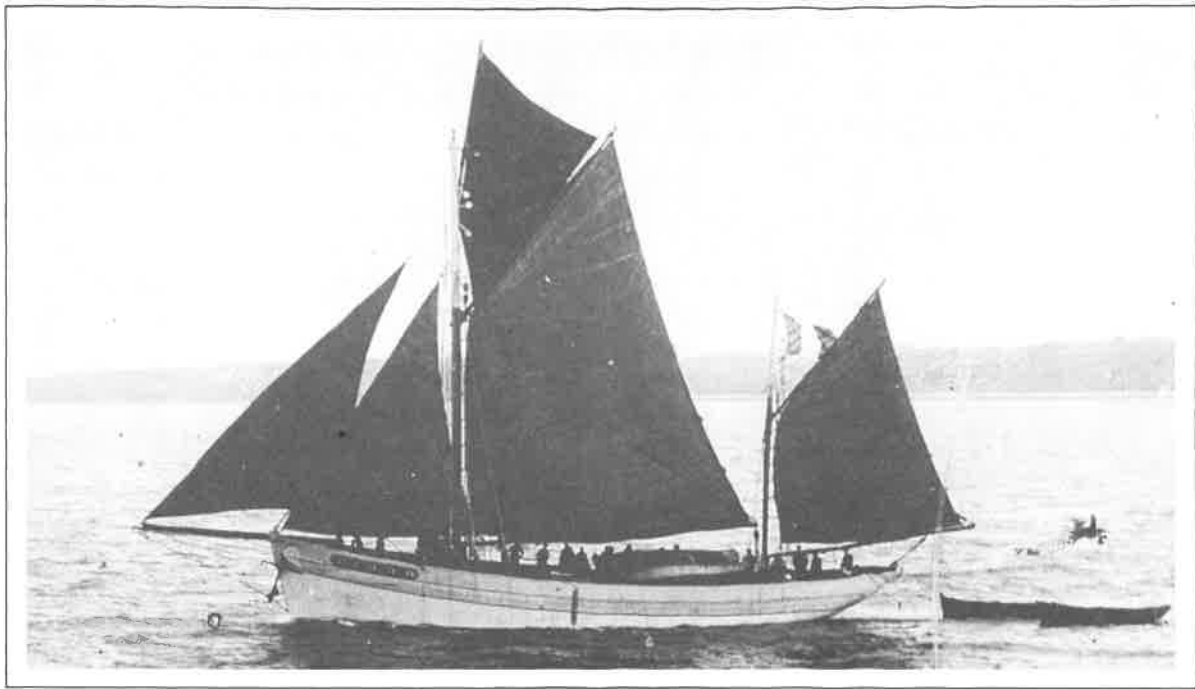


Photo collection Henry KERISIT

Une flottille de huit voiliers va appareiller de Douarnenez pour Port-Etienne, au fond de la baie du Lévrier, à l'abri du Cap Blanc, sur la côte mauritanienne. Le poisson y abonde, et sur le banc d'Arguin, en face, des langoustiers aventureux ont fait l'année passée, des pêches presque miraculeuses.

Il y a quelques jours, quatre bateaux de Groix et de Port-Louis ont pris les devants : la tempête les a surpris.

Trois d'entre eux ont pu rallier Las-Palmas ; le quatrième est rentré à Groix, d'où il est peut-être reparti, à l'heure qu'il est.

A Concarneau on se prépare. Mais ce sont les huit bateaux douarnenistes, avec leur total de soixante quatre marins qui composent le gros de l'exode, et dont le départ est le plus attendu.

L'entreprise est syndicaliste.

Les soixante quatre marins de Douarnenez se sont groupés en une coopérative dénommée « Société de pêche coloniale ».

La société a deux conseils d'administration :

- l'un, composé de quatre patrons-pêcheurs et de quatre matelots, aura la charge du matériel et l'organisation du travail ;
- l'autre, comprenant le directeur de l'Ecole de pêche, le maire de la ville et le commissaire de l'inscription maritime, assume la mission délicate de veiller sur le côté financier de l'entreprise à laquelle n'ont point manqué les sollicitudes d'en haut : le gouvernement lui accorde une subvention de 19.200 francs. La colonie prend à son compte les engins estimés à 25.000 francs, sous réserve qu'ils lui reviendraient, en cas d'échec.

Elle offre, en plus, une somme de 3000 francs pour le voyage, aller et retour, de dix femmes ; somme d'ailleurs insuffisante, puisque le

voyage de chacune d'elles monterait à 500 francs.

Il se ferait par paquebot. Elles embarqueraient à la fin de janvier à Bordeaux ou à Saint-Nazaire, et seraient débarquées à Port-Etienne, elles feraient d'excellente besogne à Port-Etienne, surtout comme raccommodeuses de filets.

Les voiliers devraient accoster à Port-Etienne avant le paquebot.

On compte de quinze à vingt jours pour leur traversée.

Ce sont, de forts dundees ou, plus exactement des sloops à tape-cul, jaugeant de 40 à 60 tx, solides et bons marcheurs.

Ils sont construits sur le gabarit des jolis thoniers des Sables, de Concarneau ou de Groix, mais ils disposent, en plus, d'un vivier à langoustes.

Comme engins, ils auront chacun 2 trappes, 7 sennes, 300 tramails, 10 nasses et 4 palangres de 1000 hameçons.

Une bonne précaution qui est d'ailleurs de règle, quoique les thoniers aient mis du temps à s'y soumettre : ils emportent à bord une caisse de médicaments avec un livre médical. Le tout est qu'on sache s'en servir.

Mais, pour les cas graves, il y a aura le médecin-major de Port-Etienne et le professeur GRUVEL, de Bordeaux.

C'est à ce savant que revient l'initiative de l'expédition. C'est lui qui a imaginé des procédés nouveaux pour conserver, sous ce climat difficile, le poisson pêché.

L'expédier frais, il n'y faut pas songer.

Il n'est pas davantage question - pour le moment - de conserves à l'huile, de salaisons non plus : le poisson salé, sur la côte marocaine ou mauritanienne, se corrompt, ou du moins jaunit et rancit : cela tient surtout à ce qu'il est trop gras.

Reste le séchage. C'est à quoi l'on s'est résolu. Déjà le patron BERROU, de Concarneau, avait rapporté du banc d'Arguin du poisson séché

par ses soins et encore très mangeable au bout de six mois. Le principal obstacle à l'opération, c'est la rosée intense des nuits tropicales. On doit y obvier par des hangars qu'on fermera le soir, et qui pourront aussi prévenir l'action néfaste du Simoun en un pays de sable.

Pour la vente et le transport du poisson, la société a traité avec trois compagnies :

- deux d'entre elles prendront à Dakar celui que les pêcheurs y auront expédié à leurs propres frais et par leurs soins, de Port-Etienne.
- la troisième fera charger à Port-Etienne même.

Il ne s'agit point là des langoustes, qui seront conservées vivantes dans les viviers du bord.

On connaît depuis un an ou deux ces langoustes marocaines, comme on les appelle en Bretagne, bien qu'elles soient généralement pêchées plus au sud, ces langoustes vertes et bleues, à grosse tête, plus vive que celles de nos côtes, et vraiment aussi savoureuses, ou peu s'en faut.

Un bateau de Groix vient d'en rapporter à Douarnenez toute une cargaison : 6 ou 7000.

Les bénéficiaires de l'équipage seront répartis également entre tous, avec cette clause que le bateau représentera quatre parts d'homme.

Lire également revue «Mémoire de la Ville» n°9, article page 63.

La pêche à la sardine au Maroc

Un épisode un peu oublié

Entretien avec Pierre SERGENT



Douarnenez 1967 - Pierre SERGENT à la passerelle du Géo-André.
Photo « Le Télégramme ».

Sur les quais du Port-Rhu, lors de l'opération « Sardines » organisée par le Musée nous avons rencontré beaucoup de marins ayant pratiqué cette pêche. Un témoignage parmi d'autres a retenu notre attention, celui de Pierre SERGENT, qui nous a parlé de sa quête à la sardine bien au-delà des eaux familières de la baie et du sud Bretagne.

C'est au Maroc qu'il est allé à la poursuite de ce poisson capricieux et que pendant de nombreuses années il a contribué à alimenter les conserveries locales et les entreprises de mareyage.

L'épisode de ce trafic direct Maroc - Douarnenez, un peu méconnu voire oublié nous a paru intéressant à faire revivre et c'est le pourquoi de l'interview à laquelle nous nous sommes livrés.

Nous avons trouvé chez Pierre SERGENT un marin en retraite fier de son ancien métier mais sans ostentation. Il en parle avec sérénité et philosophie : « C'était comme ça, le poisson n'était plus là, on nous empêchait de le pêcher, et bien, tant pis, on allait ailleurs ».

Pierre né en 1931 a suivi le parcours classique des marins nés avant la guerre et embarqués à la libération. Il a connu les pêches traditionnelles : la sardine sur la « Marguerite », la « Marie Thérèse » ; le maquereau sur le « Sacré Cœur », la « Pieuse Paysanne » ; la palangre sur le « Bleiz ar Moriou »...

Nous le retrouvons en 1956,

- C'est en 1956 que j'ai pris contact avec les pêches africaines quand j'ai embarqué en mai, puis avec Hervé SEVELEDER sur le « Intron Varia ar Mor », malamock de 25 mètres. Nous sommes allés d'abord à St Jean de Luz apprendre la technique de la pêche à l'appât vivant.

Nous avons pêché un peu de germon suivant cette technique. On tâtonnait mais le rendement était correct. Puis en novembre nous sommes descendus à Dakar pêcher l'albacore. Nous nous retrouvions sur place avec les Basques. C'était un peu expérimental pour nous.

Nous sommes rentrés en mars 57 puis retournés en 1958, année où il y a la mévente du thon. Cette année là j'ai embarqué pour une marée de chalut sur « l'André Ampère » de Lorient et quelques voyages de maquereaux à l'Aber-Wrach sur le « Reine de la Paix » et une campagne de chalut de juillet à décembre avec Jean CELTON, comme patron sur le « Pen ar C'hoat ». Pour des raisons obscures, tout l'équipage du bateau dont l'armateur, était M. PENSEC filature, a été débarqué le 12 décembre 58. Ça m'a plutôt arrangé car le 30 décembre suivant je me mariais.

T. Tu n'as pas eu le temps de partir en voyage de noce, je crois ?

- Non, car le 12 janvier 59 j'étais déjà à Bayonne pour embarquer sur le « Balbaya », un bateau congélateur de 35 mètres pour lequel M. BADIOLA, un armateur basque marié à une Douarneniste, Julia LE GALL, cherchait un équipage. Jean CELTON avait le commandement et j'étais son second.

C'est le début de l'aventure de la sardine marocaine.

T. Comment se pratiquait cette pêche ?

- On pêchait en Atlantique à une nuit de route au sud d'Agadir, à l'est du cap Juby (d'Ifni au cap Juby, à plage blanche, cap Dra, Oued dra, Tan-Tan, Tarfaya, et Puerto Cansado).

On pêchait avec une senne de 800 à 1000 mètres. Une fois la senne bouclée elle était fermée en partie basse et ramenée progressivement vers le bateau. On la maintenait ainsi ouverte le long de celui-ci le temps de ramener le poisson à bord. Suivant l'importance de la capture on

utilisait quelquefois une petite senne à l'intérieur de la grande. Le poisson était monté à bord au moyen d'une salabarde, une sorte de grand haveneau que l'on hissait sur le pont à l'aide d'un treuil électrique. Le contenu de la salabarde était du pont versé dans une goulotte qui amenait le poisson dans une cuve de saumure réfrigérée à moins 20, 25°C. dans laquelle le poisson était saisi et congelé. Une fois cette opération faite le poisson était mis dans les caisses de 25 kg prêtes à la commercialisation. Le bateau disposait d'une hélice d'étrave (propulseur transversal) et de gouvernail actif à l'arrière, ce qui permettait au bateau de compenser la dérive et de maintenir la senne toujours bien déployée. Les sardines y restaient vivantes le temps qu'on les amène à bord.

L'équipage était composé de Bretons, de Nazairiens, l'armateur prenait aussi quelques espagnols et portugais. Plus tard le Maroc a exigé que l'on embarque un certain nombre de ses nationaux. En général on les prenait à Agadir en descendant sur les lieux de pêche et on les débarquait à Agadir. On s'approvisionnait souvent en sel aux Canaries à Arrécife de Lanzarote.

T. Où débarquiez-vous la pêche ?

- Avec le « Balbaya » on débarquait à Bayonne. Les opérations de débarquement et de réarmement nous prenait une semaine. Une partie de l'équipage montait à Douarnenez, pour d'autres les femmes venaient à Bayonne le temps de la présence du bateau.

T. Tu es resté longtemps sur le « Balbaya » ?

- Presque deux ans et demi, jusqu'en 61. Entre temps on avait été témoin de l'épisode du tremblement de terre d'Agadir en 1960. Les dégâts et le nombre des victimes étaient effrayants. On nous a même questionné sur l'état des fonds car les scientifiques pensaient que les fonds sous-marins avaient subi des modifications. Nous n'en n'avons pas constaté.

En 1961, on me propose le commandement d'un bateau de Bordeaux, « La Belle Caravelle », ancien thonier. J'y fais quatre voyages en 1961, trois en 1962, et le 11 juin 62 alors qu'on partait sur les lieux de pêche après un mois de réparation à Bordeaux, au large des Verlingues face au Portugal, le bateau a pris feu. Il y a eu une explosion dans la salle des machines et le feu s'est propagé tellement vite qu'il a fallu abandonner le bord. On a mis les canots à l'eau et nous étions là comme au spectacle à regarder notre bateau brûler et couler. Ça fait une drôle d'impression surtout qu'on se retrouvait tous en chemisette sans avoir eu la possibilité de prendre à bord quelques affaires. Il faisait très beau et nous étions sur une route fréquentée. C'est un pétrolier grec qui nous a récupéré. J'ai été ramené à Brest et le temps de prendre une valise à Douarnenez que j'étais aussitôt à Bordeaux pour faire mon rapport de mer. Le montage de la machine présentait un vice de conception que j'avais signalé ce qui fait que l'affaire a été classée.



Le « Guy Boniface » commandé par Pierre SERGENT

Pour l'armateur ça a été un coup dur et son entreprise d'Arcachon n'y a pas survécu. Cet épisode passé, je repars à Dakar faire le thon à l'appât vivant sur le « Pouldoran », un bateau de la Cobrecaf de Concarneau. Ce bateau racheté a des Américains a fini sa carrière sous la rocade de Douarnenez dans les années 68 - 70.

On pêchait debout sur un balconnet en surplomb au dessus de l'eau, ce qui fait que lorsqu'il y avait du roulis tu pouvais quelquefois être dans l'eau jusqu'aux genoux. En redressant la canne le thon venait cogner derrière toi sur les cuves de congélation et tombait directement sur le pont. Comme les hameçons n'avaient pas de barbillon le poisson décrochait tout seul. On a débarqué une fois 120 tonnes à Abidjan. On avait fait le plein de thon en un rien de temps car on était tombé sur un secteur encore inexploité.

T. A quelle époque commencent les navettes Maroc - Douarnenez ?

- Le 24 février 63 je suis rentré pour prendre le commandement d'un bateau neuf de 50 mètres construit à Nantes, le « Christiad », qui deviendra rapidement le « Géo André », suite au décès de l'armateur, repris par André GUELFY, de la Rochelle. On a fait des essais à Safi et on est rentré à St Nazaire pour repartir aussitôt. L'équipage était moitié douarneniste, moitié nazairien. Les premières pêches étaient bonnes, 180 à 200 tonnes.

Fin 1963, notre armateur meurt subitement et voilà le bateau racheté par son associé André GUELFY. Notre port d'attache sera alors La Rochelle et comme ce port n'a pas d'usine, nous livrions à St Nazaire puis progressivement de plus en plus régulièrement à Douarnenez.

En 1965, le 5 février, on a livré 174 tonnes au port et ça continuera ainsi jusqu'à 1968. En 1968 l'armement GUELFY me confie le commandement du « Guy Boniface ». C'est un bateau de 52 mètres. Je livre toujours à Douarnenez, le 20 novembre : 215 tonnes, le 24 décembre : 225 tonnes.

1969, 1970, 1971, les voyages s'enchaînent avec presque exclusivement des débarquements à Douarnenez, 242 tonnes, 250 tonnes. Certains voyages sont très rapides. Quand la pêche donne bien. Le record a été 13 jours, 10 jours de voyage, 3 jours de pêche (du 14 au 27 sept : 240 T ; du 2 oct au 16 oct : 241 T). Mon plus beau coup de senne a été de 90 tonnes embarquées, c'est à dire de la senne à la cale de congélation. On n'avait pas pu tout traiter et pourtant on n'avait pas chômé.

En 1972 s'annonce la mévente de la sardine, l'armement GUELFY met la clé sous la porte et le bateau est mis en gérance à la Cobrecaf de Concarneau.

C'est en 1973 que le Maroc porte ses eaux territoriales à 70 milles et s'en est fini pour nous de la pêche marocaine. Les Camarérois qui pêchaient la langouste rouge dans ces eaux subiront eux aussi de plein fouet cette mesure et ce

sera pour eux le commencement de la fin. On s'arrangeait souvent avec eux quand on faisait escale à Agadir pour débarquer nos matelots marocains. On en profitait pour leur donner de la sardine pour boëtter leur casier. En contre partie ils nous donnaient des langoustes qu'on ramenait à la maison et des araignées qu'on dégustait à bord.

T. Il n'y a pas eu de réaction diplomatique à cette mesure du gouvernement marocain ?

- Non, pas que je sache. C'était comme ça, le Maroc était souverain et il a fixé unilatéralement la limite de ses eaux. Qu'est ce qu'on pouvait faire ?

J'ai fait encore deux livraisons de sardinelles (pêchées en Mauritanie) à Abidjan et je suis rentré.

J'ai fait trois mois d'école de pêche pour obtenir le brevet de patron de pêche spécial équivalent à capitaine de pêche mais en définitive en 1974 j'ai embarqué au commerce comme lieutenant dérogataire sur les pétroliers puis sur les vraquiers. En 1976, 1977, j'ai suivi une année d'études à l'école d'hydro de Paimpol pour obtenir le brevet de chef de quart, ce qui m'a stabilisé dans cette fonction.

J'ai fini ma carrière un peu prématurément en 1985, commencement du bradage de la flotte de commerce car on débarquait d'abord les plus anciens, mis en préretraite. Au commerce, j'ai fait les grands lacs Américains, la Russie, la Mer Noire, Amsterdam, Suez, Panama. J'ai même fait la Chine en traversant le Pacifique via le canal de Panama et retour par Vancouver et Panama pour Marseille.

T. On voit que tu as gardé un peu de nostalgie de la pêche au Maroc.

- Oui, je ne m'en cache pas. Pour quelqu'un qui avait été actif le commerce c'était fonctionnaire, routinier, on s'emmerdait. A la pêche, sur le bateau, même si l'équipage en bavait, quand la pêche donnait, il y avait un bon esprit, on formait une grande famille. Je garde toujours le souvenir des fins de voyage, quand on avait viré la dernière palanquée et, que les cales pleines à bloc, on buvait un coup ensemble avant de faire route terre. C'est une ambiance que l'on n'oublie pas.

T. Est-ce que tu te souviens d'un moment où vraiment tu as eu peur ?

- Pas vraiment. Les gros bateaux ont du répondant et quand on tient bien la cape on ne prend pas trop de risque. En revenant du Maroc, je me souviens d'un sacré coup de tabac, par vent de sud qui nous a empêché de rentrer vent arrière. On a tenu la cape pendant trois jours. Une fois aussi au commerce, on a rencontré du force 11-12. On marchait vent arrière. Les vagues dépassaient de beaucoup l'arrière du bateau qui avait pourtant une hauteur de 17 mètres. Elles faisaient au moins 25 mètres. Rétrospectivement, je pense aussi que j'ai vécu quand même des situations assez limites sur le « Bleiz ar Moriou » quand on faisait la palangre sur les côtes d'Irlande.

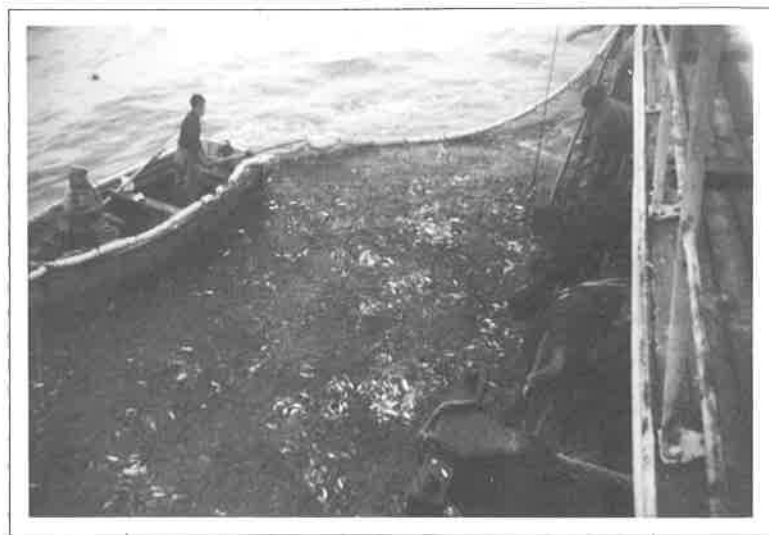
T. Qu'est ce que tu penses de la situation du Port de Douarnenez ?

• Ça me fait mal au cœur de voir le port périlcliter. On ne voit pas bien malheureusement comment il va s'en sortir. Le problème de Douarnenez, c'est quand même, à la base, un problème d'hommes et de marins. La crise était prévisible, la génération comme la mienne et peut-être encore la suivante n'a pas pu ou n'a pas su assurer la relève. On a pu combler les manques par des marins de l'extérieur mais il est venu un moment où il a fallu

regarder la réalité en face. Il n'y avait plus assez de jeunes marins.

Les raisons elles sont nombreuses et connues, dureté, risques du métier, rendements aléatoires, orientations vers des professions plus sécurisantes et plus valorisantes. Si l'on ajoute l'image des crises qui ont secoué les pêches (sardine, langouste, etc.), l'appauvrissement des fonds, les mesures européennes de casse des bateaux...

On ne peut pas dire que le contexte général incite à l'optimisme.



1960 - Un joli coup de senne sur le « BALBAYA »

T. Qu'est-ce que tu penses du musée, de l'aménagement du Port-Musée ?

• Je ne suis pas contre. Le bassin me paraît une bonne chose mais il aurait fallu, sans doute, garder les pieds sur terre. On a vu trop grand tout de suite. Quand on est marin on sait aussi ce que coûte l'entretien d'un bateau quand on a fini l'anière, il faut déjà reprendre l'avant et on comprend qu'on ne pourra pas garder tous les bateaux du port rhu à flot.

Il faut aussi que le musée travaille avec les anciens marins. Des erreurs ont été faites dans ce domaine car on ne les a pas toujours écoutés alors que c'étaient bien eux qui avaient fait le port de Douarnenez, qui étaient les marins dont le Musée voulait parler.

Mais il y a maintenant des pas dans le bon sens. L'opération « sardines » par exemple est une très bonne initiative. La preuve c'est que les marins ont répondu présents.

Propos recueillis par P. LE JONCOUR.

Bibliographie Maritime

Cette modeste rubrique bibliographique n'a bien entendu pas la prétention de présenter la quasi totalité des multiples ouvrages qui sortent en librairie et qui concernent le patrimoine maritime.

Ceux ci sont le plus souvent des ouvrages de vulgarisation, qui s'adressent au grand public. Ceux que j'indique ci-après sont plus spécifiques au monde maritime, il s'agit soit d'éditions nouvelles soit de rééditions d'ouvrages anciens.

Beaucoup de ces ouvrages sont des rééditions de textes des XVII et XVIII ème siècle qu'il est extrêmement difficile de consulter, peu de bibliothèques publiques les possédant. Aussi est-ce une chance pour tous ceux qui s'intéressent au patrimoine maritime

Ils seront présentés en plusieurs grands thèmes (ouvrages généraux, architecture navale, navigation, pêche, vie sociale, romans etc...).

Dans un premier temps Je n'indiquerai dans cette rubrique que des ouvrages que l'on trouve actuellement dans le commerce. Par la suite, j'essaierai de donner une bibliographie plus complète d'ouvrages anciens axés essentiellement sur la construction navale et son évolution (ouvrages publiés de la fin du XVII ème siècle au milieu du XIX ème siècle.

Ouvrages généraux :

Catalogue des plans des bâtiments à voiles conservés dans les archives de la marine.

Par *Alain ERLANDE-BRANDENBURG* et *Catherine VICH*.

(édi. du service historique de la Marine 1996. Vincennes. IN-4 263 p. 18 Ill. relié).

Ouvrage indispensable pour connaître les richesses conservées aux archives de la Marine à Vincennes.

Construction navale :

L'Architecture navale de *F.DASSIE*
1677-1695.

(édi. Oméga 1994.in-8. 201 p.3 planches dans le texte et 5 planches et un tableau hors texte).

Réédition de cet ouvrage qui est très certainement le premier traité d'architecture navale publié). Ouvrage indispensable pour l'étude de la marine de Louis XIV.

L'Art de bâtir les vaisseaux et d'en perfectionner la construction. Par Ms. *WITSEN, VAN EYK, ALLARD* etc.....1719.

(édi. Oméga 1990.in-4. 186 p.20 planches hors texte et 229 figures dans le texte).

Réédition d'un ouvrage écrit par les meilleurs auteurs hollandais du début du XVIII siècle, et plus connu sous le nom de l'*ALLARD* français, il apporte une remarquable documentation sur la marine de la fin du règne de Louis XIV, avec en outre une description complète et illustrée de

dessins d'époque des outils de charpentier de marine.....

Traité de construction de *Blaise OLLIVIER* 1736

(édi. Oméga 1993 in-4. 390 p. 4 planches hors texte. Relié.).

Réédition d'un ouvrage qui est une véritable encyclopédie sur la construction navale, le traité fournit des détails pratiques que l'on ne retrouve dans aucune des publications imprimées du XVIII siècle.

Eléments de l'architecture navale ou Traité pratique de la construction des vaisseaux. de *Henri Louis DUHAMEL DU MONCEAU*.

(édi. Oméga 1994 in-4.530 p.29 pages de tableaux et 24 planches hors texte. Relié). Il s'agit de la réimpression en fac-similé de la deuxième édition de 1758.

C'est le plus célèbre des ouvrages français sur l'architecture navale. Ouvrage de base, il se doit de figurer dans toutes les bibliothèques.

Je signale que pratiquement toutes les constructions de bateaux en bois réalisées depuis le milieu du XVIII siècle l'ont été sur les principes et théories émis par *DUHAMEL DU MONCEAU*. (dessin des charpentes, différents types d'assemblages etc.).

Construction pratique des vaisseaux 1771 de DURANTI de LIRONCOURT.

(édi. Oméga 1998 in-8. 304 p. avec deux tableaux hors texte donnant les dimensions et proportions de la mâture des vaisseaux de 80, 74, et 64 canons et celles des sabords des vaisseaux de tous les rangs). Relié.

Présenté par son auteur comme le prolongement concret des études théoriques de *DUHAMEL*

Maquettisme :

Construction des modèles réduits de bateaux par *J. de CATUS, P. DAUCHEZ, G. LEQUESNE*

(édi. Chasse marée Douarnenez in-8 320 p. Plans dépliant. Relié.)

Réédition de trois manuels du modélisme publiés entre 1890 et 1950 réunis cette fois en un seul volume.

Barrot de Gaillard

(édi. Chasse marée Douarnenez in-8 367 p. Croquis, Plans, grand format. Relié.)

Matelotage :

Manuel du gabier 1875

(édi. Oméga. Nice 1992 in-12. 474 p. 198 figures dans le texte. Relié.)

Réédition de ce manuel qui fut publié par ordre du ministre de la marine en application du décret du 11 mai 1866 et d'un règlement du 30 novembre de la même année, organisant la formation et l'instruction de gabiers brevetés.

Tous les marins des bâtiments de la Royale et des grands voiliers, ainsi que tous les inscrits maritimes ont utilisé ce manuel.

DU MONCEAU, il est le livre essentiel pour la connaissance de la construction navale à la fin du XVIII siècle.

Description de l'art de la mâture 1777 et de l'art de la voilure 1781 de Nicolas ROMME.

(édi. Oméga 1998 in-4. 82 p et 8 planches pour l'ouvrage concernant la description de l'art de la mâture de 1778. Et 68 p. et 9 planches pour l'art de la voilure de 1781).

L'art de la mâture nous donne une description détaillée sur la fabrication des mats et vergues simples ou d'assemblage ainsi que des dispositions prises pour gréer les vaisseaux.

L'art de la voilure est un complément de nos connaissances en indiquant les pratiques des voiliers concernant la construction des voiles et leur établissement sur les vaisseaux.

Le grand classique du maquettisme naval.

Modèles historiques du musée de la Marine par *Jean BOUDRIOT*

(édi. Ancre. Nice 1998 in-4 260 p. 360 Ill. dont 340 photographies en quadrichromie.

Ouvrage de prestige, qui présente les somptueuses collections de maquettes du musée de la Marine. Ouvrage indispensable pour l'historien et le maquettiste.

Outil de premier ordre pour connaître les gréements, l'art des nœuds et les manoeuvres à bord des voiliers, cet ouvrage intéressera les historiens maritimes, les charpentiers de marine et les maquettistes.

Matelotage et voilerie de Georges DEVILLERS

(édi. Chasse marée Douarnenez 1997 in-4 304 p. 500 dessins, 400 photographies, relié).

Nœuds, épissures, surliures, poser une cosse, tout

est expliqué dans le détail, cet ouvrage peut être considéré à bien des titres comme le complément du manuel du gabier.

Vie sociale, ethnologie etc. :

La cale ronde de Charles MADEZO

(édi. Calligrammes Quimper 1985 in-8.88 p.br.).
Toujours en vente aux éditions Calligrammes, ce très beau texte de *Charles MADEZO* nous plonge dans un Douarnenez des années d'hier à travers le regard d'un enfant: ses joies ses émerveillements, ses découvertes ses peines dans le petit monde coloré et pittoresque du Rosmeur
Un chant d'amour à cette terre Douarneniste qu'il aime...Un hymne aux marins pêcheurs....
A relire ou à découvrir.....

Paimpol au temps d'Islande par Mgr. Jean KERLEVEO (édi. Chasse Marée Douarnenez 1998. In-4 840 p.100 ill. relié).

La réédition de cet important ouvrage publié en 1944 est capitale pour mieux connaître l'une des facettes du monde de la grande pêche en France. L'histoire des Islandais nous y est retracé dans les moindres détails. C'est aussi l'histoire d'une petite ville entièrement vouée à la grande pêche.

Histoire de la pêche et de ses répercutions sur l'économie d'une ville et d'une région, mais également et surtout l'histoire des hommes qui la vécutent.

Les seigneurs de la mer. Par le *Docteur MEVEL.*

(édi. Mémoires de la ville Douarnenez 1998. In-8 123 p.100 ill. br.).

Ce bel ouvrage publié pour la première fois en 1927, est un hommage à Douarnenez et à ceux qui en furent les acteurs: Marins pêcheurs, Femmes travaillant dans les conserveries etc....

Marins du Finistère

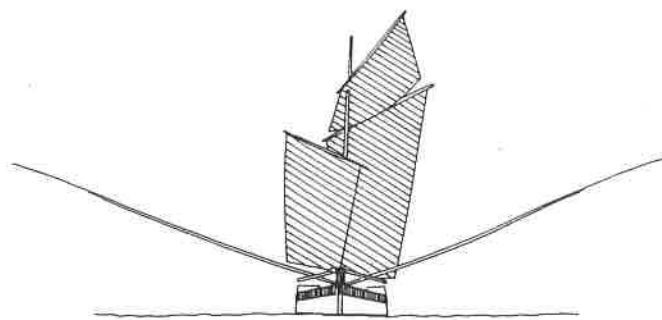
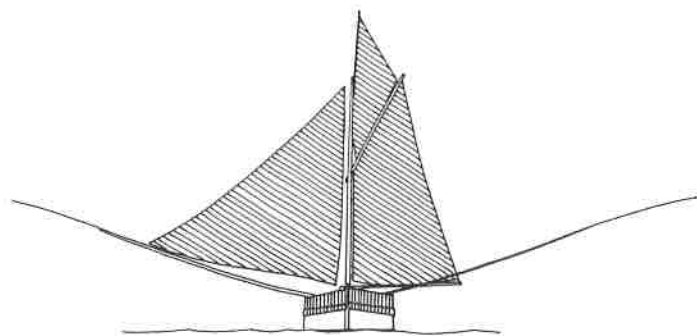
Catalogue de l'exposition du musée départemental breton de Quimper 1998 in-4 ill.96p.).

Catalogue de la très belle exposition qui s'est tenue pendant la saison estivale au musée départemental consacrée à l'œuvre de Jacques de Thézac.

Des documents photographiques exceptionnels nous restituent l'histoire des Abris du Marin.

A suivre...

Robert ROYER



Dessin « AR VAG »

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

Cotisation 1999

150 F Individuel adulte

250 F Couple

320 F Famille (parents + enfants à charge)

Envoyez ce bulletin avec votre cotisation. Vous recevrez en retour votre carte d'adhérent et serez informés des activités de l'association par notre bulletin périodique.

BULLETIN D'ADHESION

Nom :Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

Montant versé :

