

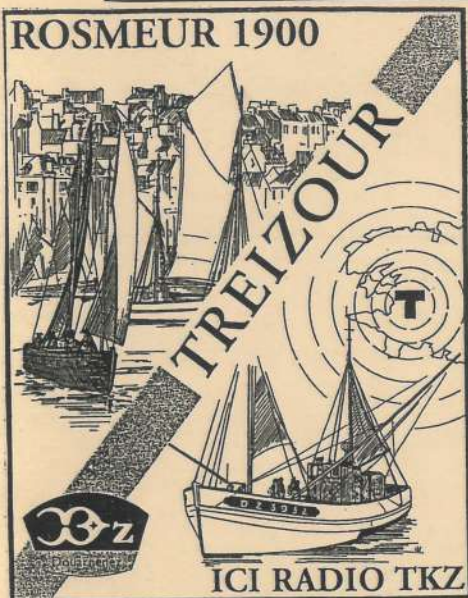
Musée du  
Bateau

29100  
Douarnenez

# ASSOCIATION TREIZOUR

Novembre 2000

N° 12



## Eté 2000 Atlantic Challenge

Photo Paul LE JONCOUR



**E  
X  
P  
O  
S  
I  
T  
I  
O  
N**

# EDITO

TREIZOUR n'avait pas craint, pour l'été 2000 de relever des défis en mettant en œuvre des projets d'importance :

- l'exposition « La radio et la mer »
- l'Atlantic Challenge.

- ☐ L'expo était prête dans les temps. Son ouverture s'est faite au jour J et dans une qualité de présentation technique et scientifique que même les experts en la matière s'accordent à reconnaître.
- ☐ L'Atlantic Challenge s'est déroulé à la satisfaction de tous et nos amis étrangers sont repartis chez eux avec en tête les images d'une jeunesse heureuse joutant sous le soleil dans le cadre d'une baie et de quais en fête.

Ces opérations réussies sont pour nous une grande satisfaction mais elles ne sont pas une fin en soi, elles doivent trouver un prolongement.

L'exposition qui a demandé un investissement soutenu de plusieurs mois de toute une équipe d'amis ne doit pas tomber dans l'oubli. Il faut qu'elle reste à Douarnenez et serve Douarnenez.

Dans cet objectif, nous allons solliciter le concours de la Ville pour que son contenu soit préservé et soit utilisé dans la nouvelle programmation - en préparation - du Musée.

Le groupe Yole a encore des ambitions et, en coordination avec le Chasse Marée et le milieu nautique douarneniste, il voudrait inscrire Douarnenez en tant que lieu de fédération des nouvelles yoles du Défi et de mise sur pied d'une rencontre annuelle de celles-ci en baie en mai à l'occasion de la Sizhun penn ar bed.

Ce sont donc des aides extérieures que nous allons solliciter pour prolonger et élargir nos actions.

Dans le même souci, c'est un appel à nos propres forces que nous lançons aussi car, au regard de notre centaine d'adhérents, les membres les plus actifs de notre association souhaiteraient être mieux soutenus..

Pour faire fructifier nos projets, c'est une invitation pressante au partage des tâches et des responsabilités que nous lançons et nous souhaitons que cet appel trouve un écho lors de notre prochaine assemblée générale.

# SOMMAIRE

- 02/ Editorial
- 03/ Atlantic Challenge 2000
- 05/ Quelques moments forts
- 07/ Les tribulations d'Enchanté  
La yole russe
- 10/ A propos du « Chant de  
guerre de Bantry »
- 11/ Exposition  
« La radio et la mer »
- 14/ 1671 khz
- 17/ Maman, les petits bateaux...
- 18/ Au fil du Saint Laurent
- 22/ Les ancres en bois

# L'ATLANTIC CHALLENGE 2000

## UNE EDITION EXCEPTIONNELLE

Depuis déjà deux ans nous pensions à cet Atlantic Challenge au millésime symbolique et nous avons tout fait pour qu'il ait lieu à Douarnenez.

Nous pressentions cette édition comme exceptionnelle car organisée dans le cadre de DZ 2000, une fête maritime d'importance et rehaussée par la présence des yoles et les équipages du Défi.

Treizour s'était beaucoup investi pour mener en parallèle les deux opérations :

- l'Atlantic Challenge : en organisant sur place en septembre 99 la réunion des responsables internationaux, en recrutant de nouveaux équipiers et en assurant leur entraînement.
- Le Défi : en organisant, en concertation avec le Chasse-Marée, deux stages de formation de chefs de bord en juin 99 et avril 2000 ainsi que l'accueil régulier d'équipages en demande d'apprentissage.

L'Atlantic Challenge 2000 n'a pas déçu nos attentes.

Le soleil était au rendez-vous comme par enchantement offrant aux régates des conditions de déroulement idéales : mer plate la matin et vent d'ouest, nord ouest se levant progressivement dans l'après-midi.

Les 7 pays attendus étaient tous là : le Canada, le Danemark, la France, l'Irlande, le Royaume-Uni, la Russie, les USA, même si la participation de la yole russe a été incertaine jusqu'au dernier moment.

### SOUVENIRS

Les équipages étrangers sont repartis heureux, la tête pleine de lumière, de couleurs, de quais en fête, de courses ardentes, de bateaux splendides, le tout sur fond de jeunesse, de passion, d'enthousiasme.

Ils garderont dans leur souvenir qui, un incident de course, qui, un aviron ou un mât qui se brise, qui, au port, une bataille de seaux d'eau entre équipiers de l'Atlantic Challenge et du Défi, qui, le « chant de guerre » des Irlandais sur l'estrade, lors de la remise des prix.

Au port, sur l'eau, c'était la fête de la fierté, de la convivialité, de l'amitié partagée.

### LES PENN SARDIN

Les Douarnenistes de Treizour accueillent, organisaient mais aussi concouraient.

Ils alignaient un équipage pour l'essentiel composé de nouveaux par rapport aux précédentes éditions et qui était renforcé par Flavie, Québécoise et Ruslan, de nationalité russe, en séjour à Quimper.

**Volonté dans l'épreuve  
du Captain Gig**

Photo Ken WOODS



Pour en savoir plus  
Sur l'Atlantic Challenge  
<http://www.atlanticchallenge.org>

Nos Douarnenistes se sont battus avec ardeur mais classés à la 6<sup>ème</sup> place, ils ont pu mesurer le niveau technique et la préparation des équipages étrangers. L'enseignement sera profitable pour les éditions à venir. Les 3 premières places ne sont accessibles qu'au prix d'un entraînement intensif. Il reste que VOLONTE semblait d'un poids plus important que ses concurrentes, qu'une collision dans la course à la voile nous a exclu d'un classement. Notons tout de même notre 2<sup>ème</sup> place remarquée dans le Capitain Gig, dernière épreuve de style et de manœuvre à quai.

### AMITIE dans le Défi

Tandis que VOLONTE se mesurait aux yoles internationales avec Marcel, Claude, Thomas en chefs de bord, AMITIE, notre courageuse doyenne d'Amérique (depuis 12 ans elle nous sert fidèlement) s'alignait pour le Défi avec un équipage formé pour l'essentiel d'anciens équipiers.

David avait pris la barre. Paul l'avait fait au prix d'une belle extinction de voix pour la course à l'aviron. L'objectif n'était pas la compétition, il s'agissait principalement d'être là, de vivre à plein l'événement, de ne pas rater sur l'eau et les quais les moments forts.

Les attentes des équipiers ont été comblées. Ils étaient dehors chaque jour et ils gardent un souvenir ébloui de leurs diverses sorties.



**Daniel FLETCHER et Ken WOODS**  
s'essayent à la danse bretonne

*Photo Atlantic Challenge*

### L'AVENIR

L'Atlantic Challenge est à un tournant crucial de son évolution. Il lui faut négocier au mieux une phase développement important.

La Belgique, la Suisse membres du Défi, frappent déjà à la porte et la Norvège fait aussi acte de candidature pour 2002.

Il y a aussi maintenant les 30 yoles françaises qui toutes ont capacité de rejoindre la Fondation internationale. Leur représentation au sein du mouvement est à définir de même d'ailleurs que leur fédération au niveau national.

### VERS L'ATLANTIC CHALLENGE 2002

Tous ont le regard tourné vers les USA où se dérouleront dans deux ans les épreuves de la 9<sup>ème</sup> édition de l'Atlantic Challenge.

Une vingtaine de yoles devraient pouvoir s'inscrire dans cette compétition ce qui tendrait à laisser une dizaine de places possibles pour les yoles françaises. Nous avons deux ans pour discuter des modalités de leur participation.

Mais entre temps, les activités du groupe yole continuent. Il faut le reformer après les vacances, recruter encore et aller de l'avant pour travailler avec le Chasse-Marée en vue d'inscrire Douarnenez comme lieu de fédération des yoles françaises. Il est aussi en gestation le projet de rencontre des yoles du Défi en mai de l'année prochaine à l'occasion de la Sizhun Penn ar Bed.



**Volonté lors de la cérémonie d'ouverture**

*Photo Paul LEJONCOUR*

## QUELQUES MOMENTS FORTS ...

• **OUVERTURE.** L'ouverture de l'Atlantic challenge au Port-Rhu, le samedi 15 juillet, a donné lieu à une parade impeccable des yoles partant de la porte à marée pour venir s'amarrer face aux estacades.

David et Pierre, sonneurs des Korriged Is donnaient le ton dans la "chambre" de VOLONTE. Attention remarquée, les yoles étrangères arboraient toutes, d'une façon ou d'une autre notre Gwenn ha du breton.

Ce fut l'occasion d'une présentation et d'accueil de Paul LE JONCOUR, d'une intervention de Bernard CADORET, Henry GLIN, Ken WOOD et Mme le Maire.

La prestation des danseurs du cercle Korriged Is a été très applaudie.

Le pot aux Ateliers de l'Enfer, avec petits dés de Kouign Aman fut des plus appréciés.

• **OUBLI.** Les manœuvres des remorques et conteneurs ne sont pas que fastidieuses. Elles ont aussi leur lot de surprises presque amusantes. C'est ainsi que le conteneur venant du Morbihan, et supposé contenir la yole Canadienne, s'est ouvert sur du vide, le bateau ayant été oublié sur le quai de Larmor Baden. Cela a valu au chauffeur un aller-retour précipité pour récupérer le bien précieux avec toutefois le problème de ne plus pouvoir accéder à la grue du port de plaisance pour cause des festivités du 14 juillet.

• **ARMADA.** L'accueil de l'armada n'a sûrement pas déçu. La sortie avait de quoi enthousiasmer les plus blasés. C'était un réel ravissement de naviguer au plus près de bateaux plus beaux les uns que les autres, de toutes nations, de toutes tailles, de tous types convergeant vers Douarnenez. L'entrée dans le vieux port pour rejoindre le quai des yoles fut, dans une joyeuse confusion, un moment inoubliable. C'est à cette occasion qu'on apprécie la maniabilité de nos bateaux.

• **DISPARITION.** Un certain mardi midi les équipes affamées de l'Atlantic Challenge ont attendu en vain leurs casse-croûtes. 280 unités et les bouteilles d'eau correspondantes s'étaient

mystérieusement envolées dans la nature. On en avait jamais retrouvé la trace jusqu'au jour d'octobre où Michel PHILIPPE qui s'occupait du Défi et des questions protocolaires reconnut avoir pris en toute bonne foi livraison de sandwiches pour les cadets du SEDOV qu'il accompagnait pour la journée. Le mystère est donc levé. Les sandwiches préparés n'avaient donc pas été remis à leurs vrais destinataires.



**Toute l'ardeur des Américains à l'épreuve du transfert de sac**

*Photo Paul LE JONCOUR*

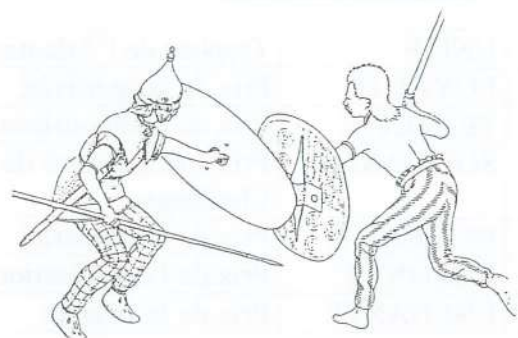


**Réparation de Solidarité. Wibeke et John KERR (au premier plan au travail)**

*Photo Paul LE JONCOUR*

la  
e  
u  
z  
n  
e  
s  
e  
e  
s  
i  
s  
s  
é  
c  
e  
e  
e

## A propos du « Chant de guerre de Bantry »



*Mat MURPHY avec l'humour qui le caractérise nous a écrit au nom de l'équipage irlandais.*

« Nous avons beaucoup apprécié la fête et la compétition. Dommage que notre séjour fût si court. Il nous aurait fallu quelques jours de plus ».

Venons-en à notre rituel de chant et de danse.

Ce rituel a été appelé par erreur « haka » qui est une danse tribale de Nouvelle-Zélande exécutée avant les matches de rugby.

C'est, en réalité, un chant celtique précédant la bataille ainsi que l'attestent de nombreux témoignages littéraires.

Les guerriers de Munster avaient un chant appelé « Ros Catha na Mumhan » et au début du millénaire un autre était appelé le « Dord Fiann ».

Notre chant du club d'aviron de Bantry adopté depuis près de 50 ans est appelé « Ros Catha Beantraighe » c'est-à-dire le chant de guerre de Bantry.

Avant, nous pouvions seulement chanter, vu la taille réduite de nos bateaux. Maintenant dans la grande yole nous pouvons aussi danser.

Pour ne pas choquer les non Celtes nous avons quand même introduit un changement significatif dans notre rituel car les anciens Irlandais l'interprétaient nus seulement couverts de peintures.

Le beau temps aurait sûrement permis cette tenue mais nous avons pensé que ce rituel traditionnel aurait choqué la population catholique de Douarnenez.

Nous ne l'avons donc pas mis en pratique pour cette raison.



**Nos cousins celtes. Des gaillards qui ont de la « pêche » à revendre !**

# Exposition « La radio et la mer »

## Diorama du Port de Douarnenez période 1900 - 1913



Michel BALANNEC, Pierre JOIN et le maire, Jocelyne POITEVIN  
Photo Le Télégramme (03/07/2000)

L'association Treizour et le Port-Musée s'inscrivent dans l'avenir. Treizour, association à l'origine de ce patrimoine maritime est omniprésente sur le site.

Pour démarrer cette saison estivale, le 1<sup>er</sup> juillet a été un moment fort et historique pour la radiomaritime.

L'inauguration de l'exposition temporaire a attiré un large public attentif et intéressé par l'évolution technologique des moyens de communications.

Durant deux mois et demi nous avons invité le public à visiter l'exposition « La radio et la mer » et le diorama du Port du Rosmeur au début du siècle.

Michel BALANNEC, Président de l'association a accueilli Mme le Maire, Messieurs les adjoints et les a invités à découvrir l'histoire de la radio au service des marins, sans oublier, bien sûr, l'observation du diorama de Port du Rosmeur (période 1900 / 1913) réalisé par Pierre JOIN, pilier de l'association; travail fabuleux et exceptionnel qui mérite une place de choix dans notre ville pour que chacun d'entre nous puisse se souvenir du passé.

Michel BALANNEC nous rappelle ensuite les étapes diverses de l'évolution de la T.S.F..

### Inauguration de l'exposition radiomaritime du 1<sup>er</sup> juillet 2000

*Texte de la présentation de l'exposition faite par  
Michel BALANNEC.*

TREIZOUR créée en 1979 est une association forte d'une centaine de membres dont l'objectif est de protéger, de transmettre et de mettre en valeur le patrimoine maritime douar-neniste « prioritairement », et par extension breton et français.

On lui doit la création en 1985 du Musée du Bateau devenu maintenant municipal.

TREIZOUR a dans son appellation l'idée de passage (il signifie « passeur » en breton), de la transmission du savoir et de la connaissance d'une génération à l'autre. Il s'agit de ne pas oublier tout ce qui est l'acquis et l'essence même de notre société de gens de mer.

C'est dans cette optique que les sections « maquette » et « radio » se sont développées. La section « maquette » sous la houlette de Pierre Join œuvre depuis trois années pour la réalisation du diorama du Port du Rosmeur au début du siècle.

Cette maquette nous ramène un siècle en arrière et rappellera de nombreux souvenirs à nos familles.

La section radio créée en 1993 avait pour but premier de redonner vie au PC radio du bateau-feu SCARWEATHER. Devant l'enthousiasme et la curiosité des estivants, il m'a paru nécessaire d'aller plus loin dans cette action afin de sortir de l'ombre ce métier de TSF, de Sans Fil, puis de radiotélégraphiste.

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 et la foi inébranlable en la science ont contribué et réussi à faire de la radio et de l'électronique en général ce qu'elle est maintenant.

En 1890, Edouard BRANLY découvre un système pour détecter les ondes. Le fruit de ses expériences fait aujourd'hui de lui le père de la T.S.F.

Le succès des expériences de radiocommunication menées par Guglielmo MARCONI en 1895 révolutionne les communications.

Le terme de Radiotélégraphie est officiellement adopté à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1908.

Aujourd'hui je vous invite à voyager dans cet univers T.S.F. par la présentation de l'exposition sur le thème « Radiomaritime » et à découvrir la radio, les découvreurs célèbres (BRANLY, MARCONI, MORSE, FLEMING, LEE DE FOREST, DUCRETET, FERRIE, LEVY, etc.) et l'histoire de la radiomaritime en France et à Douarnenez.

Pour communiquer avec les navires armés à la pêche, le ministre des PTT et le ministre des travaux publics et des transports autorisent à

compter du 6 septembre 1946 l'installation et l'exploitation de stations côtières.

A Douarnenez, la station est installée à l'abri du Marin, l'indicatif est T K Z.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1951, par décision de l'administration des PTT, la station T K Z cesse ses émissions au profit de la station Conquet Radio.

Le 28 février 2000, les derniers spécialistes de France Télécom, au Conquet, cessent d'émettre en direction des navires.

**L'Organisation Maritime Internationale** (OMI) adopte en 1988 le Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM). Ce système mis en place depuis le 1<sup>er</sup> février 1992 a sa pleine capacité depuis le 1<sup>er</sup> février 1999.

Malgré l'apparition de ces technologies nouvelles de communication, d'alerte, de localisation et de reconnaissance fiables et permanentes, nous constatons que cette technologie a des lacunes.

Les liaisons radiotéléphoniques restent un besoin permanent pour les navires armés à la pêche.

Ainsi le 4 avril 2000, pour pallier la fermeture des stations côtières, la filière du Pays bigouden décide d'y remédier en créant une station **Radio-Vacations-Pêche**.

Merci

- à la Ville de Douarnenez
- à Madame Mousset Pinard, conservateur du musée du bateau
- à l'association des Amis de la Radio du Finistère (A.A.R.)
- aux nombreuses personnes qui nous ont légué ou prêté du matériel et particulièrement à Monsieur Jean Jacques KRESS pour le prêt du matériel ancien.

Merci

- à tous ceux qui ont apporté leur aide pour valoriser ce travail.



A cette occasion nous pensons à nos amis radioamateurs

- Jean LE PAPE
- Nicolas DUCROCQ qui a légué de nombreux documents au Musée
- Jean Yves LE BLEIS
- et Michel MATHIEU

tous passionnés de radio, qui aujourd'hui auraient tout fait pour valoriser cette exposition radiomaritime.

Que ceux qui souhaitent que cette exposition devienne permanente nous donnent les moyens en infrastructure.

80% du matériel lourd appartient à l'association et il pourrait être légué de la même manière que

nous avons légué la collection de bateaux à la Ville.

Aujourd'hui, à l'heure du bilan, nous pouvons confirmer l'intérêt porté par le public averti et néophyte. Nous avons accueilli 1300 visiteurs du 1<sup>er</sup> juillet au 15 septembre 2000 et durant les journées du patrimoine près de 200 personnes sont venues nous rendre visite. Nous sommes récompensé par le fait que ce thème radiomaritime va s'inscrire dans le cadre du nouveau contenu muséologique du Port-Musée.

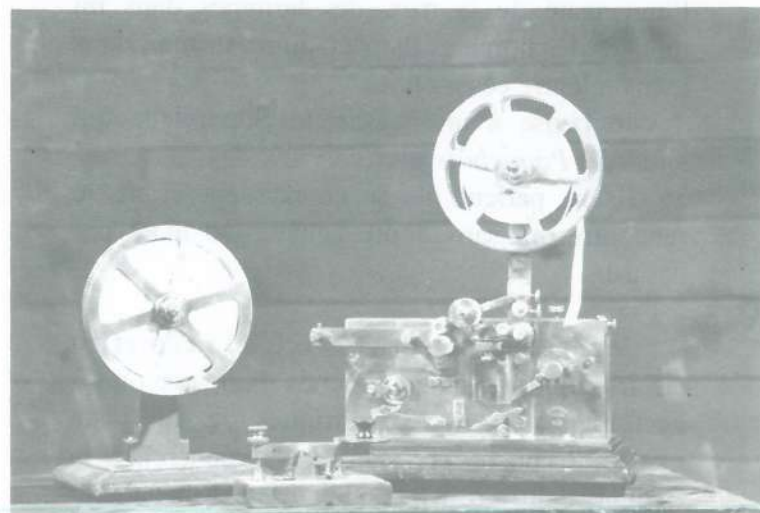
La maquette va, quant à elle, rejoindre prochainement le Musée du Bateau.

Les buts fixés par l'association sont donc atteints.



**Gramophone LYRE  
de fabrication allemande  
Année : 1900**

**Récepteur télégraphe Morse**



# 1671 kilohertz



Thonier Beg ar Gador – DZ 712015

Photo Michel BALANNEC

« Brest-Le Conquet j'écoute... *Gwell a vo* ? en pêche, bonne journée... *Roxane*...oui, en pêche, mauvais temps...*Portzic* bonjour, vente lundi, 230 caisses dont 50 langoustines...*Concarneau* ? Oui bonjour, j'écoute 2096...*Mélo*, en pêche, bonne journée...*Villon* ?...*Villon*, en pêche...*Lioran*, en pêche, bonne journée... ».

Il y a longtemps que j'écoute ces vacances entre les navires et la station radiomaritime du Conquet. Ce ne sont que quelques mots échangés entre des hommes séparés par l'immensité de la mer, des hommes dans un monde, des hommes dans un autre, et moi, dans le mien, entre ces mondes.

Je pense à un poème de Supervielle qui s'intitule *Paquebots* je crois.

Ils se parlent, ils se connaissent et ne se rencontreront sans doute jamais. Ou alors par hasard.

Je n'ai aucune connaissance en radio et en électronique; je ne comprends rien aux ondes hectométriques et décimétriques. Je sais juste mettre le poste en marche et rechercher la fréquence qui s'affiche en kilohertz et mégahertz sur un cadran : 1671, 2096, 4110, 2182...

Puis j'écoute; ils parlent.

Il y a très longtemps, la télévision avait diffusé un film qui s'intitule *Si tous les gars du monde*, de Christian Jaque. Sur un chalutier concarnois, loin en mer, il y a un marin gravement malade. Le patron du bateau lance un appel de détresse qui est capté par un radio amateur qui le retransmet au service radio maritime. Par radio toujours, un médecin établit un diagnostic, prodigue des conseils et le marin est sauvé. Je devais avoir 5 ou 6 ans quand ce film a été diffusé, et c'est tout ce dont je me souviens. Bien qu'il ait été récemment projeté en salle de cinéma à l'occasion d'une fête du patrimoine maritime, je ne l'ai jamais revu. J'avais, je ne sais pas pourquoi, raté la séance.

C'est par hasard que j'ai entendu pour la première fois ces communications radiomaritimes. C'était à Camaret, un ou deux ans après que mon père ne meurt. Mon beau-frère Patrice et moi étions partis à la pêche, sur la grande digue, au bout du Sillon. Il faisait chaud. Nous avions emporté un poste de radio pour écouter de la musique. En appuyant par inadvertance à la fois sur la touche des grandes ondes et sur celle des petites ondes, j'ai capté les fréquences réservées aux communications maritimes. Mystère de la radio et des ondes que même Patrice, électronicien, ne parvenait à expliquer. Et j'écoutais. Il était question de

pêche, de retour au port, et d'un marin espagnol à l'agonie dont s'entretenaient le patron du chalutier et un médecin.

Ils parlaient. Ils se parlaient. Et moi, je les écoutais, et j'étais un peu avec eux. Patrice me parlait d'ondes hertziennes, de fréquences, de puissance, de longueur d'antenne et de conditions atmosphériques; moi je n'écoutais que la magie de cette parole qui ne me concernait pas mais qui me parvenait, là, par hasard, et comme j'en rêvais depuis des années. J'avais déjà oublié que mon père était mort, ou je ne m'en étais pas encore rendu compte. De toute façon, je savais depuis longtemps qu'il allait mourir, mais j'étais un enfant et je ne pouvais pas dire que je le savais. Depuis, j'ai acheté une radio marine.

Deux ans auparavant, mes parents, mes frères et soeurs et moi avions aménagé notre campement de vacances à quelques kilomètres de Camaret, dans un champ situé sur la route du Fret, au Rigonnou. Sur cette route, devant le champ, un homme était en panne de vélomoteur. Il était matelot sur *l'Armorique*, un langoustier camarétois. Mon père l'avait conduit à Camaret. En remerciements, ce marin nous avait invités à venir visiter son bateau. Quelques jours plus tard, mon père et mes deux frères sont allés à Camaret, chercher de l'eau ou faire des courses. Moi, j'ai préféré rester au camp. Quand ils sont revenus, ils ont raconté qu'ils avaient rencontré le marin, qu'il leur avait fait les honneurs du bord, de la passerelle ; ils avaient vu les casiers, les couchettes, la radio, le radar, le sondeur.

Moi, je n'y étais pas.

Longtemps après, j'ai arpenté sans cesse les quais de Camaret, seul, du port de pêche jusqu'au Sillon et la pointe de Rocamadour. Je passais mes journées à regarder les langoustiers et les crabiers, *l'Armorique*, *le Castel Dinn*, *le Portzic*, *la Janine*, *le Saint Pol Roux*, *le Gisèle Roger*, *le Steredenn ar vro* et tant d'autres. Je les connaissais tous. Les casiers à langoustes s'empilaient par dizaines sur le quai, près de la grue, en face du café de la Paix. Les pêcheurs embarquaient et débarquaient des caisses, vendaient des crabes, d'autres tordaient les branches de châtaignier pour réparer les casiers. Ils discutaient. Les touristes traînaient, prenaient des photos, posaient des questions. Des passerelles parvenaient de temps en temps des paroles de marins à la radio, paroles inaudibles

et secrètes, à la fois fortes et lointaines, que personne n'écoutait.

Des paroles, il y en a eu ensuite des milliers, de toutes les couleurs et de toutes les formes, mais je ne les ai pas écoutées. Paroles de ma mère, de mes frères et soeurs, des enfants ; paroles régulières des moteurs diesel des canots, le matin de bonne heure; paroles de la pointe du Gouin et de la plage de Verhiac'h.

Alors j'écoute sur 1671, 2096 et 4110.

« *Lapart Bihen*, en pêche, bonne journée ».

Et je ne sais toujours pas pourquoi. Six mots suffisent à décrire un morceau de vie, ou des années de vie. Après, avec des verbes, des compléments, des adjectifs, viennent les sentiments et leur complexité.

Un jour, il y a très longtemps, je ne sais pas quand, j'ai appris que la parole pouvait être mensonge, ou n'avoir rien à dire, ce qui est pire. Ou bien qu'elle ne disait pas tout; ou qu'on ne la comprend pas toujours dans ce qu'elle veut dire. C'est peut-être pour cela que j'écoute ces vacances qui tiennent en quelques mots et qui n'ont pas de raison de mentir, du moins j'ose le croire. Ce sont des paroles lointaines qui se disent entre elles ce qu'elles savent. Bien que cela ne me regarde pas, je les écoute, et je sais ainsi un peu de ce que les autres savent.

Mais il ne faut pas se méprendre. Je vous parle de cette vacation pêche. Je sais bien par ailleurs que la communication radio est un redoutable outil de mensonge. Sur les grands chalutiers, l'officier radio est un véritable espion. Il écoute tout ce qui se dit sur les ondes pour savoir où sont les autres et ce qu'ils font, donc où ça pêche. Et comme les autres savent qu'ils sont écoutés, ils parlent à demi-mot ou en code, ils disent qu'ils pêchent beaucoup au nord du Grand Banc, alors qu'ils sont sur le Platier. A chacun de savoir retirer le vrai du faux. Mais c'est une autre histoire.

Voilà pourquoi j'écoute sur 1671, parce que c'est vrai, parce que c'est de la parole vers de la parole et que cela ne me regarde pas; parce que ce ne sont que des ondes invisibles, désincarnées, presque inexistantes. Seuls existent les postes de radio, que je collectionne et dont je recherche les vieux modèles, avec leurs gros boutons, leurs cadrans et leurs grandes antennes.

Comme ceux que j'apercevais dans les passerelles des bateaux et qui parlaient.

C'est aussi un peu pourquoi je suis fasciné par les images qui apparaissent sur un écran radar, et par l'antenne qui tourne indéfiniment et sereinement sur le toit de la passerelle des navires. Vous devez penser que je suis fou. Je l'ai cru longtemps aussi, mais sans jamais pouvoir détourner mon regard de ces écrans et de ces antennes. Je n'ai jamais réussi à comprendre ce qui me fascinait tant dans ce mouvement circulaire, que je contemplais parfois pendant de longues minutes, comme le tout petit enfant qui ne peut détacher son regard du mobile qui s'anime au-dessus de son berceau.

Je me suis donné de bonnes raisons à cette fascination pour éviter de passer pour un fou ou un enfant, les mêmes que j'ai retrouvés il y a peu dans des pages de *Racleurs d'océans* d'Anita Conti. « Le radar voit » dit-elle. Le radar est un outil extraordinaire. Quand il fait nuit ou lorsque le brouillard masque la vue parfois jusqu'à l'avant du navire, le radar, lui, voit jusqu'à 100 milles alentour. L'homme est aveugle, perdu, angoissé par l'écueil ou le navire voisin qu'il ne voit pas. Le faisceau tourne sur l'écran et l'écho apparaît. L'univers est rétabli, la sécurité réchauffe, là, en vert, orange ou ambre, sur cet écran noir. En silence, sans parole, le monde se dessine, ici un morceau de côte, là quelques navires, des écueils.

Cela tourne, je regarde le faisceau balayer l'écran, et je ne comprends toujours pas ce qui me fascine. Je ne navigue plus depuis longtemps, je ne crains plus le naufrage, et pourtant je persiste à regarder tourner.

Puis un jour j'ai compris. C'était il n'y a pas longtemps. Ce n'est pas dans le mouvement qu'est la magie et la fascination. C'est dans l'intention :

Le radar montre ce qu'on ne voit pas.

Ce qu'on n'a jamais vu et ce qu'on ne verra peut-être jamais si le brouillard et la nuit persiste. Lorsque j'ai fait part

de cette découverte au docteur K, il a souri. Moi aussi.

Depuis je ne regarde plus les radars, du moins pas avec le même oeil. Ils ne servent qu'aux marins qui naviguent et qui craignent le naufrage, en se moquant de la couleur du scope ou du mouvement du faisceau. Pour moi, c'est trop tard. Le naufrage a eu lieu il y a très longtemps, et les vagues ont tout emporté dans la furie de mon esprit, il y a très longtemps, trop longtemps, et les vagues continuent à recouvrir le sable, et les radars continuent à tourner, les marins à parler. C'est leur affaire.

Timidement désormais, je regarde encore les radars tourner, j'écoute encore les marins parler, je me promène encore sur les quais de Camaret où il n'y a plus de langoustier.

Dans quelques années, il n'y aura probablement plus de vacation pêche. Les services de télécommunication commencent à remplacer les radios par des systèmes de communication par fax et par satellite. « Ceci tuera cela ». Les hommes n'en continueront pas moins à parler entre eux. Mais moi, je ne les entendrai toujours pas. J'écouterai encore un peu le cri des oiseaux de mer, le bruit des moteurs et celui, lancinant, incessant, effrayant, des vagues.

### Denis BIGET



**Chalutier ASPIN CC 544859**

*Photo Michel BALANNEC*

# Maman, les petits bateaux qui vont sur l'eau ... Un bassin très entouré

En dépit de la saison touristique en demi teinte, Pierre JOIN affiche le sourire. Moins de têtes blondes peut-être autour de son poullic mais quand même ce sont 700 d'entre elles qui y ont fait naviguer leurs petits bateaux. Sur le Port-Rhu c'était un point d'animation apprécié, un moment de pause pour mamans, papas, grands-mères et grands-pères en balade.

Pierre remarque que ce sont les filles qui dominant dans la fréquentation du bassin.

On aurait pourtant pensé qu'il y avait davantage de garçons à avoir la fibre de moussaillon. Quelqu'un aurait-il une explication là-dessus ?

Pierre est quand même un peu attristé des actes de vandalisme – phare cassé, bassin vidé – dont les installations ont été l'objet. Les ados et les préadultes des vendredis et samedis soirs, sont bien moins innocents que les gamins usagers des lieux qui se voient ainsi pénalisés de manière imbécile.



# Au fil du Saint Laurent



**Cabane de pêcheur**

*Photo Jacques BLANKEN*

Si en France on connaît assez bien « L'Express-Côtier » qui de mai à septembre, via le Cap Nord, relie le port norvégien de Bergen au sud-ouest du pays à celui de Kirkenes à l'extrême nord-est, bien moins connu est le « Nordik-Express » qui au Québec relie Rimouski, port de la côte nord de Gaspésie, à Blanc-Sablon aux confins du Labrador... Pourtant le périple est exceptionnel, ponctué d'escales variées parmi une infinité d'îles, d'îlots, de détroits, de passages inouïs au milieu de roches et de goulets, où les paysages se succèdent et se transforment tout au long de la côte, appelée « Basse Côte Nord », fascinante, parfois aride, parfois somptueuse, toujours grandiose.

Le « Nordik-Express » est un ex-supply d'environ 70 mètres, 13 mètres de large, 4,25 mètres de tirant d'eau, et d'une puissance de 7200 ch qui le propulse à une vitesse de 12 nœuds. Disposant d'une quinzaine de cabines, il peut accueillir jusqu'à 60 passagers permanents, des passagers en salle commune et naturellement du fret ; véhicules, conteneurs, matériaux divers, etc...

Les rotations ont lieu jusqu'à l'embâcle, elles reprennent dès que le fleuve est de nouveau navigable. Il arrive cependant quelquefois que le navire soit bloqué dans les glaces et doive attendre plusieurs jours le brise-glace qui le dégagera.

Appareillage un mardi en début d'après-midi. A bord une quinzaine de passagers parmi lesquels quatre jeunes Québécoises venues observer les baleines mais aussi deux ornithologues, deux vieilles dames, un couple de retraités, une américaine... Un environnement qui eût tout à fait convenu à Agatha Christie !

Au sortir des passes de Rimouski nous apercevons une baleine et son baleineau. Le « Nordik » trace sa route, la nuit sera calme et les 135 milles qui nous séparent de « Sept-îles » seront vite derrière nous car dès 4 heures du matin débiteront les opérations d'escale ... Du haut du pont supérieur, accoudés au bastingage, nous contemplons le mouvement du quai et les objets hétéroclites qui y transitent. Il y a quelques années encore, se rappelle le commissaire du bord, nous « apportions » aussi la banque, le médecin, le dentiste, le pharmacien ... Il est vrai qu'à l'époque la basse côte nord ne comportait qu'un embryon de route et aujourd'hui encore les seuls moyens de communications de port en port entre Natashquan et Blanc-Sablon sont le « Nordik-Express » et, en hiver, lorsque tout est blanc et les cours d'eau gelés, la motoneige.

Sept-îles, se situe sur la rive nord, à l'embouchure du Saint-Laurent, là où le fleuve mesure environ 100 km de large. Au sud s'étend la Gaspésie et à l'ouest, ancrée au centre de l'embouchure, l'île d'Anticosti.

Anticosti ; nous y ferons une brève escale, le temps d'y débarquer quelques passagers, le temps aussi pour nous de faire un tour à terre. Un seul village, 272 habitants ... et le souvenir de Henri Menier II, roi du chocolat ... et de l'île dans laquelle en 1913 il avait introduit 200 cervidés devenus aujourd'hui 120000 et qui partagent ce vaste territoire de quelques 8000 km<sup>2</sup> avec des populations d'orignaux, de lièvres d'Amérique, de renards argentés et 150 espèces d'oiseaux, dont quelques unes très rares comme l'aigle à tête blanche. Réserve de chasse, Anticosti recèle aussi un environnement géologique riche en fossiles. Depuis quelques années, on y exploite le bois qui recouvre la quasi totalité de l'île.

Nous quittons Port-Menier d'Anticosti pour Havre Saint-Pierre, troisième de nos 13 escales, et nous sommes désormais dans le golfe du Saint-Laurent, barré à l'ouest par l'imposante île de Terre-Neuve séparée du continent par le détroit de Belle-île. Il souffle un fort vent de NW, la mer est formée, il y a à bord « des visages pâles » pour entrer en territoire Montagnais ! Malgré les coups de boutoir de l'étrave contre les vagues et nos pas hésitants et mal assurés dans les courbes qui se dérobent sous nos pieds où, crispés, nous nous accrochons aux mains courantes, le ronronnement régulier du moteur nous sécurise et nous rassure. Saoulés de vent au terme de ces 30 premières heures, une saine fatigue aura raison du tangage et fera place à un sommeil réparateur.

Escale de nuit dans ce village de pêcheurs qui se trouve au beau milieu du parc naturel de l'archipel de Mingan et qui nous permet au petit matin d'apercevoir au loin, quelques-unes des îles et des îlots de l'archipel et les fameux monolithes de calcaire qui les caractérisent. Mingan est un nom d'origine basque qui signifie : langue de terre. En effet, Basques et Bretons fréquentaient ces parages poissonneux bien avant leur découverte par Jacques Cartier en août 1535.

Au cours de la matinée, nous découvrirons grâce à nos amis ornithologues de nombreux oiseaux ; sternes arctiques, guillemots à miroir et aussi marmettes de Troïl, macareux moines, petits pingouins, nous verrons de nombreux marsouins mais point de baleines au grand dam de nos Québécoises... Nous naviguons ensuite devant la

baie Johan-Beetz au centre de laquelle on distingue fort bien la maison de l'artiste peintre, désormais classée monument historique.

A 10H30, nous entrons à Natashquan. Un passage étroit entre les cailloux nous fait raser à quelques mètres un joli petit phare isolé sur une langue de roches. Nous apercevons à terre le clocher blanc blotti au cœur du village, une rivière qui serpente au loin et quelques pêcheurs de saumon dans l'eau jusqu'à la taille. Des barques au mouillage et sur une pointe, un merveilleux village de pêcheurs aux cabanes de planches blanches et rouges qui se reflètent à la surface de l'eau. C'est toujours un grand moment d'émotion lorsque, venant du large, on découvre un port nouveau qui petit à petit, comme avance le bateau, révèle son charme ainsi qu'on dévoile un secret... Nous découvrons celui si cher au cœur de Gilles Vignault et partageons un bref instant cette passion pour ce pays qu'il chante si bien.

Comme dans beaucoup de villages de la Basse Côte Nord cohabitent ici des Francophones et des Montagnais ... L'isolement est total. Un habitant nous dit que les femmes enceintes sont « évacuées un mois avant le terme » il n'y a ni médecin, ni pharmacien, chacun doit être capable de « faire face ». Les hommes sont mécaniciens, maçons, menuisiers, charpentiers de marine ...

A 34 milles en aval, nous entrons dans Kegaska au fond d'une passe étroite et sinueuse. Port de pêche actif ; les bateaux sont équipés de grandes perches dont on nous dit qu'il s'agit de ... stabilisateurs. C'est ici le domaine du crabe des neiges. Les bateaux équipés de filets droits pêchent maquereaux et harengs qui servent de boette. Pas de chantier naval, chacun ici aussi construit son propre bateau Les étraves à fort élanement ne peuvent renier une influence açorienne marquée.

Au soir de cette belle journée, le garçon du carré qui est tout à la fois maître d'hôtel et commissaire du bord se souviendra que ce jour là est aussi la fête de l'une de nos passagères....

Bouquet de fleurs sauvages sur la table, pétoncles du golfe préparés façon du Chef... Clins d'œil des tables voisines, sourires, échanges, dans l'ambiance chaleureuse du carré, chacun se livre,

# Les ancras en bois

Entretien avec Yves MARCHADOUR



Yves MARCHADOUR

Photo M. BALANNEC

*C'est en discutant avec ma nièce Faustine que j'apprends l'existence des ancras en bois. Elle me présente cette ancre fabriquée par les anciens et je suis émerveillé devant cette pièce ornementale car je n'avais pas connaissance de ce type d'ancre. Afin d'en savoir plus je prends contact avec le fabriquant qui m'accorde cet interview.*

*Ainsi le 10 mars dernier Yves MARCHADOUR, marin-pêcheur en retraite m'accueille à son domicile, au village du Caon en Telgruc. Il me raconte ainsi sa vie de marin et me donne de nombreuses explications sur cette ancre rustique appelé à Crozon **prenn eor**.*

*Yves né en 1924 a travaillé dans la pêche et l'agriculture*

**T. M. MARCHADOUR, pouvez-vous me parler du métier que vous avez exercé ?**

• Ici à Telgruc on vivait de la pêche et de l'agriculture. On faisait la pêche toute la saison tant que le temps était beau, parce qu'il n'y avait

pas de port ici ; c'était juste une petite crique, à Pors ar Vag, où on mettait les bateaux. Quand il faisait beau on sortait, sinon c'était le travail à la ferme. Il se faisait à cheval suivant le temps, ou suivant la moisson il fallait rester quelques jours à la maison.

**T. Qu'est-ce qui vous a amené à exercer ce métier ?**

• Mes parents étaient également agriculteurs. Mon père faisait la pêche au début mais après il faisait seulement l'agriculture.

**T. Dès votre jeune âge vous avez suivi les traces de votre père ?**

• Oui, j'ai suivi un peu la trace du père mais le père n'a pas été beaucoup comme pêcheur, juste quelques années.

**T. Vous aviez votre canot ?**

• J'avais mon canot et j'étais pêcheur indépendant. J'avais un matelot. Nous étions à deux sur la barque et donc inscrit maritime.

**T. Vous faisiez la pêche dans la baie ?**

• Oui, nous faisons la pêche dans la baie. On commençait pendant l'hiver ; l'hiver c'était le lieu et ensuite on faisait la ligne en même temps. On commençait aussi bien en plein hiver et on faisait soit la pêche à la ligne ou au filet. Tout de suite lorsqu'il faisait beau on allait en mer et au fur et à mesure que les mois passaient, jusqu'en mai, les araignées arrivaient. On délaissait un peu la pêche à la ligne et au filet et on faisait la pêche aux araignées.

En juin les araignées commençaient à changer de coque et la pêche était terminée à ce moment là. Il fallait s'arrêter un moment, jusqu'au mois d'août avant d'avoir la bonne qualité.



**T. A quelle âge avez-vous commencé à faire cette pêche ?**

• Dès l'âge de vingt ans je faisais la pêche en plaisancier. C'était la guerre. Alors, pendant la guerre on ne pouvait pas aller à la pêche puisque ici nous n'avions le droit de pêcher qu'en 1941. De 1942 à 1944 ceux qui pêchaient devaient aller à Douarnenez ou à Morgat avec leur bateau. On n'avait plus le droit de rentrer à terre à Telgruc, sur le sable.

**T. Comment vendiez-vous votre pêche ?**

• J'ai toujours vendu ma pêche de porte à porte durant 35 ans (de l'âge de 20 ans à 55 ans). J'ai également continué l'agriculture et comme mon père est resté alerte, la mère aussi, puisque le père avait ses 98 ans. Alors, il m'a beaucoup soutenu autour des bêtes. Autrement je m'arrangeais avec les voisins ; ils avaient des machines, des tracteurs et me labouraient les parcelles. A 28 ans, en 1952, mon épouse est restée à la ferme et selon le temps j'étais à la pêche ou à la ferme.

**T. M. Marchadour, qu'est-ce qui vous a amené à fabriquer des ancres ?**

• C'est le voisin marin-pêcheur qui était un cousin au père. Il avait toujours des ancres en bois. Quand le bout cassait l'ancre restait au fond, car les bouts n'étaient pas solides, ne duraient pas longtemps et il fallait faire ses ancres. Alors quand le voisin perdait l'ancre il disait : « *on va au bord du ruisseau pour couper une branche, on la taille pour fabriquer l'ancre tout de suite. On choisit une pierre bien plate.* »

L'ancre est constituée de deux pattes de bois et d'une double verge composée de deux tiges de bois, enfoncées dans deux trous percés au milieu des pattes. Le lest est constitué d'une pierre plate, coincée entre les deux tiges grâce à deux surliures.

Un deuxième type d'ancre a également été fabriqué avec deux crochets à l'arrière, autrement la première pierre glissait sur le sable, tandis que la deuxième a deux crocs. Le grappin est fait avec quatre pattes et la pierre au milieu. Il a la forme d'un œuf.

**T. Votre père avait-il appris cette technique avec son père ?**

• Non, ici tous les pêcheurs avaient ce type d'ancre. Il y avait aussi les ancres en fer mais, puisque le bout n'était pas solide, celui qui faisait faire une ancre ou un grappin en fer à la forge devait payer assez cher et il fallait changer trop souvent le bout d'amarrage pour aller au large. Alors ils conservaient ces ancres en fer pour le mouillage à la côte, là où ils pouvaient les récupérer.

**T. Est-ce que les autres pêcheurs de la presque île fabriquaient des ancres ?**

• Ceux qui avaient de petites plates faisaient des ancres en bois mais ils n'en ont pas fait beaucoup. Ils avaient de gros bateaux, des sardiniers ou ils faisaient la pêche aux crabes et étaient toujours au large. Ici dans le port, comme à l'aber les bateaux mesuraient de 4 à 6 m. On n'avait pas besoin de mettre des pierres lourdes. Les ancres en bois servaient beaucoup puisqu'on pêchait le lieu et la vieille dans la roche et elles crochaient beaucoup moins que l'ancre normale.

**T. Avez-vous eu connaissance que d'autres personnes fabriquaient ce type d'ancre en Bretagne ?**

• Oui, nous sommes allés à Paimpol et avons rencontré des anciens comme moi qui gardaient toujours leurs ancres en bois et qui s'en servaient pour le mouillage des filets ; ça tenait mieux qu'une pierre. Du côté du Guilvinec ils utilisent également ces ancres là.



Ancre et grappins

Photo M. BALANNEC

Propos recueillis par M. BALANNEC

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

**EMBARQUEZ**  
**RE-EMBARQUEZ**  
**AVEC NOUS !**

Cette association est la vôtre.  
Vous bénéficiez de l'accès gratuit au Musée du Bateau  
et d'une réduction de 15% sur les produits de la Boutique.

***Cotisation 2001***

*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 : .....

(N.B. : en cas d'adhésion couple et famille, préciser les prénoms s.v.p.)