

Musée du
Bateau

29100
Douarnenez

ASSOCIATION TREIZOUR

Novembre 2003

N° 15



EDITO

Foi en l'avenir

Notre bulletin annuel préparé dans le courant de l'automne nous amène inévitablement à un regard critique sur notre bilan associatif de la saison écoulée : avons nous tenu le cap, avons nous progressé ?

Sur l'année 2003 nous n'avons pas à rougir de notre bilan. Treizour a tenu sa place et a porté haut la défense et la mise en valeur du patrimoine maritime conformément à ses principes fondateurs. Notre groupe fonctionne bien dans une bonne ambiance et nos sections sont toujours bien actives comme celle des yoleurs, des maquettistes, des radios. D'autres actions sont peut-être moins spectaculaires et n'occupent pas le devant de la scène mais elles n'en sont pas moins importantes pour Douarnenez et sa région.

Activités soutenues

Les pages qui suivent vous montreront que les yoleurs occupent le terrain, qu'ils proposent à leurs équipiers des sorties régulières en baie mais aussi des déplacements plus lointains comme Marseille dont ils reviennent toujours enthousiastes et prêts à remettre ça. A noter aussi leur volonté d'instaurer des relations amicales de coopération avec les yoles proches comme Pleyben et Le Guilvinec, comme en témoigne l'opération commune Chateauneuf du Faou - Douarnenez. Des initiatives à encourager et à reconduire.

Les maquettistes tracent aussi leur route avec la participation à des salons et des rassemblements comme Orléans. Le travail de diorama du Port-Rhu demandé par le Port Musée progresse aussi.

Notre pièce de collection, le 12 m2 du Havre va faire l'objet d'une restauration complète tandis que notre hangar du Port-Rhu va être aménagé de manière définitive (sol, fermeture,) dans les mois à venir.

Le Port Musée relancé

Pour notre association « Treizour, Amis du Port-Musée » l'année 2003 sera aussi marquée d'une pierre blanche, celle du redressement du Port-Musée. Les efforts persévérants du conservateur et de la Ville dans la réorganisation du plan d'eau, de présentation des bateaux, d'animation, ont été en effet récompensés par une fréquentation du site en croissance significative et ce dans un secteur touristique pourtant partout un peu morose. Quel encouragement pour tous ces résultats, quel plaisir aussi de voir le site retrouver auprès des Douarnenistes et des visiteurs une image positive.

Continuons sur cette voie et maintenons donc nos efforts.

Douarnenez 2004 (16 au 20 juillet)

Douarnenez se prépare l'an prochain à une nouvelle édition des fêtes maritimes dont les invités d'honneur seront les grands bateaux russes.

La fête, une nouvelle fois se placera dans la continuité de Brest dont la clôture conduira les bateaux participants à rallier en convoi le Rosmeur. Un grand moment !

Nous ne manquerons pas d'être impliqué dans cette manifestation par nos maquettistes, yoleurs et adhérents individuels. Nous aurons à cœur de garder à Douarnenez sa réputation de port où l'on sait accueillir et s'amuser.

De tout ce qui précède on ne retire objectivement que des raisons d'être optimistes. Nous le serons donc résolument et c'est sur un message de confiance et de foi en l'avenir que nous clôturerons l'année 2003 et engagerons 2004.

Bloavez Mad

Bonne année

Le Président

Michel BALANNEC

SOMMAIRE

02/ Editorial

03/ Percée sud américaine

Un courrier de Buenos Aires (Argentine)

04/ Yoles

Une saison 2003 bien remplie

11/ Maquettisme

Participation au festival d'Orléans

13/ Projet de rénovation du 12 m2 du Havre

15/ La première école de pêche en France

Ile de Groix 1895

22/ Sauvetage du « Biche »

25/ Chantier du langoustier

27/ Le Port-Musée fête Noël

Percée sud américaine de notre bulletin

Un courrier de Buenos Aires (Argentine)



Photo Miguel LEDAL

Buenos Aires, le 10 avril 2003

Chers amis,

En prenant le bateau-bus du détroit du Tigre de Buenos Aires, je suis tombé sur une jeune femme qui lisait votre bulletin.

J'ai connu votre association lors des Fêtes de Douarnenez auxquelles j'avais participé avec des amis galiciens.

Je n'ai pas pu résister à l'envie de lui demander pourquoi elle avait votre journal en main. Il se trouve qu'elle venait de le trouver à bord du bateau et qu'elle tentait déchiffrer quelques lignes. La surprise fut telle ce jour là que j'ai demandé à cette femme si je pouvais la prendre en photo afin de vous l'expédier. C'est quand même très amusant de trouver des nouvelles de «Treizour»

de l'autre côté de l'Atlantique !

Vos adhérents seront certainement aussi surpris et amusés que moi quand ils découvriront cette histoire dans votre prochain numéro. Bravo encore pour votre dynamisme.

Amicalement

Miguel LEDAL

N.D.L.R. : notre bulletin est strictement neutre. Avec le crucifix en fond et la bouée couronne en guise d'auréole grand modèle on pourrait croire que sa lecture conduirait à la sainteté, en tout cas à l'état de grâce.

Simple facétie de l'image !

YOLES

Une saison 2003 bien remplie

L'année 2003 a été particulièrement active pour les yoleurs. Ils sont sortis chaque samedi et, dès le mois de mai jusqu'à septembre, ils ont participé à diverses opérations.

Ce fut d'abord le périple Chateaufneuf du Faou Douarnenez puis la Semaine du Golfe du Morbihan . Il y aura ensuite une balade respectivement en Normandie et à Marseille.

A chaque occasion, des ambiances, des paysages, des rencontres qui mettent, une fois de plus, en évidence les qualités de la yole en tant qu'outil exceptionnel de rassemblement, d'animation et de découverte.

Chateaufneuf du Faou - Douarnenez Une opération concertée.

Les yoleurs avaient toujours voulu refaire le périple qu'ils avaient effectué en 1993 avec Amitié et Communauté la yole que leur avait prêtée à l'époque les Américains .

Cette fois, l'opération impliquait 3 bateaux : Pleyben (Sérénité), Le Guilvinec (Spered Ar Mor) et Amitié et se déroulait sur 3 week-ends et 5 étapes. Chateaufneuf , Chateaulin via Pont Coblant-Chateaulin, Camaret via Landevennec-Camaret , Douarnenez.



Entre Guilly-Glaz et Trégarvan

Le projet ne fut pas vraiment servi par le temps. La navigation en groupe des yoles en fut quelque peu contrariée et, en définitive, les Douarnenistes rallièrent seuls leur port d'attache.

Il n'en reste pas moins que les équipages ont apprécié l'initiative et se sont déclarés prêts à la reconduire. Chacun gardera en mémoire des moments forts comme, au départ, l'écopage forcené d'Amitié entre 2 eaux (les bordées ne s'étaient pas suffisamment refermées après quelques mois d'hivernage à sec), les pique-niques de St Thoïs, de Lothey, de Trégarvan, l'angoisse de ne plus voir Amitié et Sérénité à la cale de Landevennec où elles avaient été amarrées la veille et l'émotion de les retrouver par miracle intactes sur les rochers à quelques 200 mètres de là. Il y eut aussi la découverte de paysages sans cesse changeants et les passages groupés et toujours animés des écluses.

Michel Nouy , équipier d'Amitié a raconté en détail ses souvenirs du périple. Sur demande, l'association peut fournir copie de son récit.

Un des moments mémorables de l'opération a été néanmoins pour les Douarnenistes le voyage éclair Roscanvel Douarnenez.

Il nous a paru mériter un encart particulier.

La Semaine du Golfe

L'événement a été à la hauteur des attentes. Il faisait beau et, outre l'organisation générale, celle mise en place plus spécifiquement par Pierre Le Dru et l'équipage de la yole Morbihan de Vannes fut parfaite.

Treize yoles de bantry participaient au rassemblement et ce fut un plaisir de naviguer et de régater ensemble.

Comme lors de l'édition précédente, la flottille se déplaçait chaque jour de port en port :

Jeudi : Vannes, Larmor-Baden, Ile Aux Moines.

Vendredi : Locmariaquer, St Goustan à Auray,

Samedi : Port Navalo, parade de tous les bateaux, retour sur Port Anna.



Les yoles à Larmor Baden

Une course à l'aviron, une régata, et un concours de chant et de matelotage étaient prévus entre les yoles. La régata fut sans classement car interrompue faute de vent.

C'est Szrab de Niort qui l'emporta. Amitié était à quelques secondes derrière. Bref, c'est un excellent souvenir que rapporte l'équipage de l'édition 2003 de la Semaine du Golfe. Rendez vous pris pour 2005.



De St Goustan à Port Navalo

Rendez vous normand

Pour cause de panne nous avons raté l'édition 2001. Nous ne voulions pas cette fois rater l'occasion. L'équipage de Fidélité de Coutances avait bien fait les choses. L'organisation fut en tout point parfaite et l'ambiance entre les équipiers des 6 yoles de Bantry présentes fut très bonne de bout en bout.

La régata Granville - Chausey fut un bon moment. Le pique-nique, le séjour sur un des nombreux îlots de l'archipel aussi.

Avec une mer formée et un vent forçant dans l'après midi, nous fûmes tous bien aise de prendre la remorque d'un bateau accompagnateur pour rejoindre, à marée montante, le port à échouage de Regnéville.

Il y avait peu d'eau sous la quille par endroits et nous raclerons plus d'une fois les graviers. Le débarquement des équipages à la nuit noire et sous un dense feu d'artifice sera un peu laborieux mais ces petits aléas seront vite oubliés par la chaude ambiance et l'animation du repas.

Les quelques têtes un peu embrumées du matin suivant s'éclairciront vite avec la promenade sur la Sienne et la course d'aviron.

Amitié participera à la finale mais devra s'incliner devant l'équipage de Tolérance.

Un excellent week-end. Encore merci les Normands !



Sur fond de prés salés

Bonjour Marseille

Il y a quelques années au Grau Du Roy, Amitié avait goûté la Méditerranée et s'en était trouvée très bien. Son équipage qui désirait renouveler l'expérience avait pour cette raison répondu favorablement à l'invitation de Cap Marseille une association locale organisant depuis 3 ans déjà une rencontre de yoles de bantry.

Huit yoles dont 2 étrangères, celle de Belgique et de Suisse, participaient au rassemblement. Il y eut une régata et une course à l'aviron. Amitié obtint la 5ème place au classement général.



Amitié sort du vieux-port

Mais de la rencontre les équipiers retireront sur tout des souvenirs rehaussés par la lumière, le soleil et l'ambiance méditerranéenne. Et puis, il n'est tout de même pas banal de régater devant Notre Dame de la garde et le château d'If ni de rentrer fièrement dans le Vieux Port en passant au pied de ses impressionnantes forteresses de protection . Ca a quand même de la gueule et on ne fait pas cela tous les matins !

L'accueil était au rendez-vous, l'ambiance entre équipages aussi.

N'était la distance, on aimerait pouvoir renouveler souvent ce type d'opération.

Orléans. Festival de la Loire

En rentrant de Marseille nous avons laissé Amitié à Orléans pour une fête organisée par la ville et dont l'association Douarnenez Fêtes maritimes était maître d'œuvre.

C'était une première mais le succès fut au rendez-vous. Il y avait beaucoup de monde sur les quais pour voir évoluer les bateaux de Loire mais aussi divers bateaux marins dont notre yole. Les maquettistes de Treizour tenaient aussi un stand dans la fête.

Centenaire de l'usine Chancerelle

Amitié a aussi paradé devant l'île Tristan à l'occasion de l'inauguration de la statue - sardine et morgane - marquant les cent cinquante ans de la conserverie Chancerelle de Douarnenez. C'est Anne Quéméré notre finistérienne ayant traversé

l'Atlantique à l'aviron qui, avec 2 sardinières, était chargée de dévoiler le monument. Il faisait beau, le vent était favorable et c'est misaine haute que nous avons fait quelques tours de parade devant le public. Un bon moment.



Avec Anne QUEMERE devant la statue Connétable

TV Irlandaise

La TV irlandaise s'est intéressée au succès du Défi Jeunes marins de France. Pour illustrer le sujet, elle est venue interviewer Bernard Cadoret directeur du Chasse Marée, promoteur de l'opération et prendre quelques vues d'une yole sous voiles et à l'aviron.

Amitié et son équipage complété pour l'occasion par 2 équipiers de Spered Ar Mor seront donc à l'honneur dans un prochain reportage diffusé en Irlande. Une copie de ce document nous sera remise.



Les yoles dans le port de Granville

Projets 2004

Recrutement

Les événements marquants de l'an prochain seront à la mi-juillet Brest –Douarnenez, l'Atlantic Challenge à Fishguard au Pays de Galles et le week-end suivant Toulon le 2^{ème} Défi jeunes marins.

Fishguard réunira 14 bateaux de divers pays. La France en aura 2 mais leur sélection ne sera pas faite avant la fin de l'année.

Toulon est ouvert à toutes les yoles sans limitation de nombre.

Pour les yoleurs de Treizour, il est donc présentement difficile d'arrêter leur calendrier sans connaître la sélection pour l'Atlantic Challenge. Seront-ils au pays de Galles, resteront-ils à Douarnenez pour aller ensuite à Toulon ? Comment articuler ces événements sur le plan des déplacements, de la formation des équipages ? Nous attendrons le début de l'année 2004 pour avoir des réponses à ces questions.

En attendant, les activités du groupe ne vont pas faiblir avec la sortie hebdomadaire et la remise en état d'Amitié au cours de l'hiver.

Reste aussi que nous avons à porter un effort particulier sur le recrutement. Nous aimerions, en effet, pouvoir renforcer et, si possible, rajeunir aussi notre groupe de façon à pouvoir faire sortir ensemble nos 2 yoles.

Dans les mois à venir nous pouvons offrir à nos équipiers des opportunités de voyages et d'événements superbes et riches en sensations.

Nous aimerions en convaincre jeunes et moins jeunes et les voir rejoindre notre groupe.

Paul Le Joncour

ROSCANVEL - DOUARNENEZ

Le samedi 24 mai 2003

Une descente éclair

Le doute avait été de mise les jours précédents. La météo n'était pas bonne et les coups de vent fort compromettaient le voyage. Le vent du sud-ouest persistant et le courant de flot le samedi matin dans le goulet même d'une marée de mortes-eaux (coefficient 42) n'engageaient pas à l'optimisme.



Sortie du goulet, au fond «La Recouvrance»

Le vendredi, il avait plu sans arrêt mais la météo du lendemain prévoyait une alternance d'éclaircies et d'ondées et une mer praticable au moins jusque dans l'après-midi où l'on annonçait du vent de 5 beaufort pouvant aller jusqu'à force 6 sous les grains. Point favorable aussi, le vent allait s'orienter au nord-ouest ce qui faciliterait grandement la descente dès l'ouverture du goulet.

L'équipage solide et au complet était prêt ainsi que la vedette rapide de Rémy Corlay en matière d'assistance. Pas d'hésitation, nous y allons en nous disant que s'il y a un problème de progression dans le goulet nous ferons appel à la vedette pour nous en sortir en remorque.

Les horaires sont respectés. Nous sommes vers 9 heures et demie environ à Roscanvel. Il fait beau et le moral est au beau fixe. Le président du club nautique local très serviable nous attend sur la cale pour nous prêter une annexe pour chercher AMITIE au mouillage.

Bain forcé

Tout de suite, petit incident. La deuxième navette avec Guillaume, Bruno et Kévin coule au ras de

la cale. Mauvaise répartition de poids à bord du you-you, mouvement intempestif ? Nos trois équipiers sont trempés. Ils doivent se changer du mieux qu'ils peuvent. Pendant ce temps la yole a été amenée à la cale.

Elle est pleine d'eau et il faut un petit bout de temps pour écopper. L'équipage achève les préparatifs et c'est sur le coup de 10 heures 30 environ que nous larguons les amarres.

Sortie du Goulet à l'aviron

C'est parti ! Les 10 avirons sont armés. Tout va bien, pour le premier trait le long de la presqu'île de Quéléren, nous sommes dans un espace protégé du vent et du courant. Nous savons en fait que c'est à la pointe des Espagnols que nous allons apprécier notre marche. Nous avons quand même été rassurés par le Président du club de voile nous indiquant un

contre-courant favorable dans le goulet de la pointe des Espagnols à la pointe des Capucins et un bord de côte très franc. Indications tout à fait confirmées car notre navigation à l'aviron en rase-cailloux se révélera extrêmement efficace. Vers midi, après une heure et demie de nage, nous avons dépassé la pointe des Capucins. Entre-temps, nous avons eu le plaisir de voir la Recouvrance sortir de Brest et nous saluer au passage. La houle du large et le vent se font déjà sentir.



Tas de pois en vue

des plans Bertin.

Dans cette période d'après guerre le comité du sport nautique du Havre décide de renouveler sa flottille partiellement détruite. A cette occasion, un essai de monotypie stricte est proposé. Cette initiative a pour but de rendre plus homogène la flottille en proposant un modèle type. Le bateau choisi est un plan Bertin qui a dominé les régates de la saison 1935. Il se nomme Mauricette. C'est sur ces plans que Pitoun est construit en 1952.

Maître bau : 1,46 m.

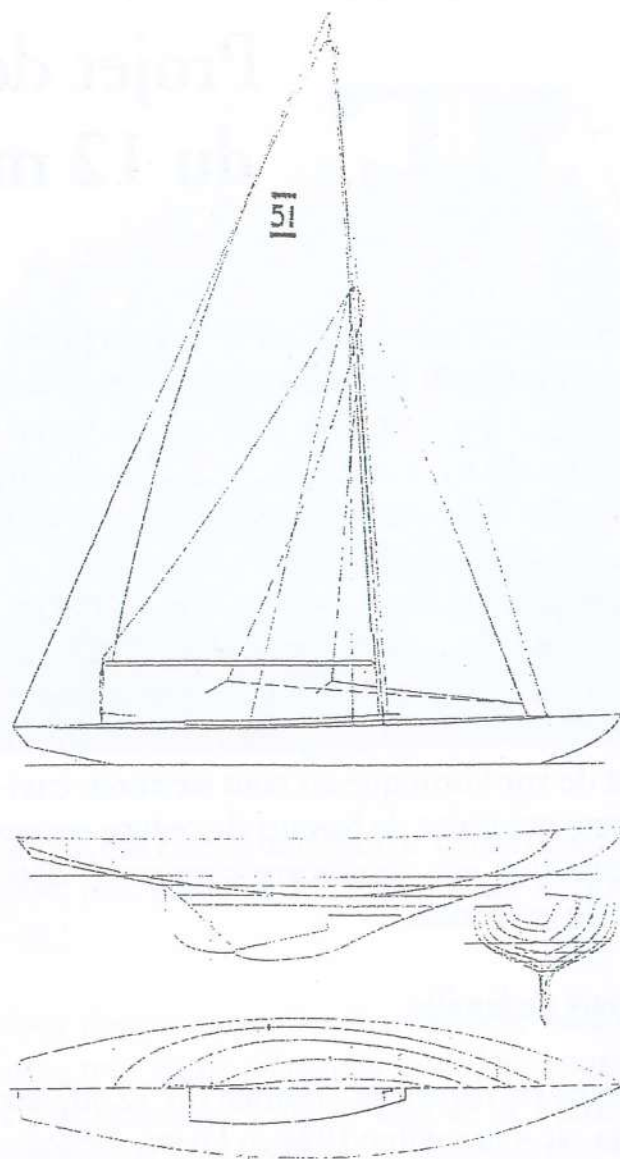
Tirant longueur hors tout : 6,35 m.

Longueur à la flottaison : 4,52 m.

Poids : 550 kg dont lest 267 kg

Voilure mesurée : 11,99 m.

Voilure réelle : 14,05 m²



Pitoun

C'est le nôtre et c'est comme cela qu'il se nomme. De son histoire propre on connaît peu de chose sinon qu'il a déjà été rénové par monsieur Le Roux, charpentier au chantier Desjoyaux de Port La Forêt. Au delà, son histoire ne nous est pas connue.

Aujourd'hui, une nouvelle rénovation est nécessaire. Quelques membrures sont à changer ainsi que le pont et une partie du barrotage. Le gréement est également à revoir, le mât est cassé dans sa partie supérieure et l'engoujure de la bôme est fendue. Un jeu de voiles est également à pré-

voir et pour être dans son état d'origine l'accastillage est à trouver.

Donc à ce jour un important travail de recherche et de remise en état est à faire. C'est à nous, membres de Treizour, de décider de l'avenir de ce bateau.

Cela peut être aussi l'occasion de se pencher sur l'histoire de la plaisance à Douarnenez.

Laurent PERHERIN

nge
ce
pire
sa
uds

15
ore
les

eu-
nvi-
re).
uds
re).

ep-
rois
jar-

mi-
ley-
pa-
re-

La première école de pêche en France

Ile de Groix, 1895 ⁽¹⁾

Pour mieux comprendre ce qui a conduit à la création d'un enseignement professionnel des pêches, il faut avant tout porter un regard d'ensemble sur ce qui caractérise la société de l'époque. Le XIX^{ème} siècle est en effet le siècle de la science et de l'industrie non seulement par ses réalisations, mais aussi par l'impressionnante profession de foi portée au progrès de l'humanité éclairée par la technique et la découverte.

De tradition ancienne en Europe, le scientisme triomphe d'autant plus qu'il est encouragé par les idées de plus en plus affirmées de l'émancipation de l'homme. C'est, aussi vague que cela puisse paraître, dans ces paramètres idéologiques, sociaux et technico-économiques qu'il faut replacer la création de la première école de pêche.

Les promoteurs de l'enseignement des pêches ⁽²⁾ sont des philanthropes inspirés par une profonde foi en la science et au progrès. Membres des sociétés d'hygiène et d'urbanisme, réalisateurs de cités ouvrières, d'aménagement urbains, inté-

ressés par les questions de santé publique, membres des sociétés de sauvetage, ils basent toute leur action sur la volonté d'apporter une amélioration des conditions de vie et de travail, fondée sur la maîtrise rationnelle de la pratique.

Ainsi, pour ces hommes, universitaires, médecins, industriels, politiques ou savants, l'apprentissage empirique du métier de pêcheur qui bloque l'évolution de l'industrie et engendre des accidents devra laisser la place à un apprentissage raisonné et scientifique de la navigation et de la pêche. Or, seul l'enseignement peut aider à réaliser cet idéal. En pleine période de scolarisation (l'école obligatoire et gratuite date de 1882), il faut créer des écoles dont les programmes et le fonctionnement répondent aux besoins de l'industrie. Il faut donc créer des écoles de pêche, comme on a fait des écoles d'agriculture ou d'apprentissage manuel.

Mieux instruits, formés aux techniques de la navigation, aux nouvelles technologies, et possédant des notions de législation, de

géographie, une culture générale, les pêcheurs devront élever leur pratique au-dessus de la simple routine, éviteront ainsi les erreurs et les dangers de leur métier et feront de la pêche une véritable industrie dont la nation a tant besoin :

«De précieuses existences nécessaires à la défense du pays seront ainsi conservées; l'industrie si nationale et si patriotique de la pêche se fera avec plus d'intelligence, et prendra un nouvel essor; les parcours en mer seront moindres (...); et viennent les jours de la suprême lutte, la marine de guerre trouvera parmi la population instruite de Groix, si habile déjà dans la connaissance des sondes, toute une pépinière d'intrépides et intelligents pilotes». (V. Guillard, professeur de l'école de pêche, 1896). Le but de l'école de pêche est aussi de faire des marins de guerre, intention qui figurera au programme en 1913.

C'est au congrès de Saint Malo en 1895 que la Société de Sauvetage estime que le monde maritime doit être pris en main. Naufrages, conditions de vie

1) Paru dans *les cahiers de Groix*, Musée ethnographique de l'île de Groix, n°4, 1999, pp 47-56.

2) cf. BIGET Denis, *Les écoles de pêche maritime. Contribution à une ethno-sociologie des populations littorales*, Coop Breizh, 1997

déplorables, pratiques empiriques jugées archaïques, le congrès décide de délaïsser pendant quelque temps la question du sauvetage et consacre tous ses efforts à la réflexion sur les moyens de remédier à cette situation. Pour cela, le congrès crée une instance spécifique qui se penchera sur la question de l'enseignement professionnel destiné aux populations de pêcheurs. Les personnalités membres du comité d'exécution du congrès de Saint Malo créent alors la Société d'Enseignement Professionnel et Technique des Pêches Maritimes dont le but est de créer des écoles et de permettre aux pêcheurs «d'exercer leur industrie avec moins de danger, d'élever leur gain de façon à pouvoir s'assurer contre la maladie, les accidents et la vieillesse et d'en tirer le meilleur parti possible au point de vue de l'amélioration de leur sort». (Article premier des statuts de la société). Rassemblant des personnalités les plus diverses et les plus haut placées dont certaines appartiennent au ministère de l'Instruction Publique, la Société d'Enseignement Professionnel et Technique des Pêches Maritimes se penche sur les domaines de l'étude scientifique du milieu naturel, fait des études économiques sur la pêche dans différents pays, s'intéresse aux progrès technologiques en matière de navigation, de motorisation et de conser-

vation. Mais sa préoccupation première est de vulgariser toutes ces connaissances auprès des populations et de développer un enseignement adapté. La SEPTPM développe alors un programme d'enseignement pour l'inclure au programme des écoles primaires du littoral et tente d'organiser la création d'écoles de pêche indépendantes. Son choix d'implantation des écoles va se porter sur les communautés dont l'industrie halieutique est la plus développée.

La première école de pêche.

Groix à cette époque est en pleine expansion. La pêche est une activité primordiale. En 1886, l'île compte 4892 habitants dont 150 patrons de pêche et 1500 employés, soit 33,7% de la population. Selon A.C. Gouletquer ³⁾, la pêche fait vivre environ 95% de la population. Jusqu'en 1895, la majorité des marins sont matelots et mousses, embarqués jeunes sans titre ni diplôme. Ils apprennent le métier «sur le tas», en regardant faire les aînés et en reproduisant les mêmes gestes. Ces enfants quittent l'école vers dix ans et embarquent avec leur père ou un oncle. On compte à cette époque pas loin de 300 dundées thoniers dont l'activité insufflé à la société de Groix un puissant dynamisme.

C'est le 16 mai 1895 qu'à lieu officiellement la première conférence de l'École de pêche, dans

deux salles prêtées par l'école communale de La Trinité. La direction en est confiée à Victor Guillard, professeur d'hydrologie à Lorient, titulaire de nombreux titres honorifiques et bien connu déjà pour ses expériences sur les engins de pêches et pour ses recherches sur les fonds marins. L'école est patronnée par la Société Bretonne de Géographie, la Société des Hospitaliers de Groix, et reçoit l'aide financière des ministères du Commerce et de la Marine, avec les encouragements du ministère de l'Instruction Publique.

Lors de cette première leçon, faite en présence du maire, du commissaire de l'Inscription Maritime, de l'instituteur public et de ses adjoints, on compte 23 élèves dont 14 patrons. Pour cette première série de conférences gratuites, il est question de langue française, d'arithmétique pratique et de géométrie, d'usage des cartes, de rectification d'un sextant ou d'un octant, de position du navire (latitude et longitude), de ramendage; monsieur Mouttet, commissaire de l'Inscription Maritime, fait un cours sur la réglementation des pêches, les signaux de brumes, les règlements de feux pour prévenir les abordages en mer. On parle aussi des principaux procédés de conservation du poisson, de réparation, à l'aide des moyens du bord, de principaux engins

3) GOULETQUER Anne Catherine, *l'île de Groix et ses habitants; 1789-1914*, mémoire de maîtrise, université Paris X, 1975.

de sauvetage (filage de l'huile, ancre de cape). Le médecin de la marine, monsieur Vincent, fait une conférence sur les premiers soins aux blessés, le pansement des plaies, les notions d'hygiène, les dangers de l'abus d'alcool. On donne aussi des notions de natation et de secours aux noyés. Il y a aussi une conférence d'économie sociale pour propager parmi les marins les institutions de prévoyance (coopération d'alimentation, de crédit, de production d'assurance contre la maladie et la vieillesse).

Si les pêcheurs les plus âgés ne voient pas l'utilité de ces conférences, l'école de pêche prend néanmoins de l'ampleur auprès des plus jeunes. En décembre 1895, l'école reçoit 116 élèves, dont 17 patrons, 50 matelots, 12 novices, 28 mousses, 2 pilotes, 5 marins de l'Etat en congé et 2 instituteurs de l'école publique. Victor Guillard comprend vite le succès de son école. Il transmet son enthousiasme à toutes les personnes intéressées par cette oeuvre à tel point que, quelques mois plus tard, une deuxième école est créée aux Sables d'Olonne. De 1895 à 1905, la SEPTPM participera à la création de plus d'une vingtaine d'écoles de pêche sur tout le littoral français puis en Algérie.

A quoi ressemble cette école ? Monsieur Léon Vignols, dans *Le Signal* du 23 septembre 1896, donne une description de ce

qu'est cette toute première école de pêche :

«Dans la première salle, pour tout mobilier, un modèle réduit de grand navire entièrement démontable sert au professeur à donner une idée des détails des bateaux qui traversent les océans. Dans l'autre salle, deux tables - des planches assemblées et montées sur des tréteaux - et une petite chaise. Sur la grande table, un autre modèle de navire entouré de coquillages. La petite table est à la fois la bibliothèque et le cabinet d'instruments. Des octants, des sextants y sont déposés côte à côte avec la poignée de livres qui jusqu'à présent sont, avec quelques cartes marines, tout l'outillage imprimé de l'école de pêche». Les photos qui accompagnent un autre article paru dans *Le Petit Français Illustré* du 7 novembre 1896 nous permettent de deviner quelques détails supplémentaires.

Monsieur Vignols, bibliophile, ainsi que la Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons offrent des «livres instructifs et intéressants».

Ce sont des ouvrages d'exploration, de «nos colonies», de marine, de naufrages célèbres, de la vie des grands hommes de mer, de traité sur la pêche. Car «si l'école doit instruire, elle doit avant tout moraliser et la lecture est un des plus puissants moyens à obtenir ce résultat».

Dans son ouvrage *Navigation morbihannaise chez les groisillons* en

1900, Anatole Le Braz donnera de l'école une description tout aussi prosaïque :

«Une classe quelconque : des bancs grossiers, des taches d'encre et de goudron; çà et là des cartes, des instruments de marine suspendus aus parois. Au fond de la salle, une inscription, une seule, tracée en lettres noires sur la chaux de la muraille «l'alcoolisme, voilà l'ennemi». Ayant assisté à quelques cours, il s'étonne devant ces rustres pêcheurs qui essaient de graver la leçon dans leurs «crânes de primitifs» (sic).

Sans être aussi péjoratif dans la qualification des marins groisillons de l'époque, il est vrai que l'école de pêche fait oeuvre intense de scolarisation. En règle générale, les pêcheurs accueillent favorablement cette école qui va leur offrir les moyens de perfectionner leur navigation. Marius Le Bulze, de Locmaria, nous a dit que son père, né en 1883, a été un des premiers sur l'île, à savoir faire une hauteur, ce qui lui permettait de ne plus faire le tour des Canaries et de passer désormais par le cap Juby. Les cours de pêche ont en effet permis aux marins d'améliorer leurs connaissances et leur pratique de la navigation.

Pour faire leurs leçons, et pour mieux se perfectionner, maîtres et élèves disposent d'ouvrages et de manuels publiés sous le patronage de la

SEPTPM.

Il s'agit entre autres du *Guide et manuel des connaissances utiles au patron pêcheur*, publié en 1898, ou encore de *Premiers éléments de pêche maritime*, 1903, dont les auteurs sont inspecteurs de l'enseignement, universitaires, docteurs ès sciences ou professeur d'hydrologie, ouvrages qui sont hélas aujourd'hui difficiles à trouver.

Les leçons de choses.

Parallèlement à ces cours de pêche, les pouvoirs publics décident de préparer très tôt les enfants à la navigation.

L'idée est de donner aux enfants un enseignement adapté aux métiers «auxquels les prédestine leur milieu natal». De même qu'il existe des leçons de choses agricoles pour les enfants de la campagne, une loi du 22 septembre 1898 crée des *Leçons de choses appropriées aux enfants de marins*, dispensées dans les écoles primaires du littoral, leçons qui consistent en notions élémentaires sur la mer, la pêche et la navigation.

Ces leçons sont appliquées dans les écoles qui comportent assez d'enfants de marins. On les donne à l'école de Locmaria et à Kerlobras, ainsi que sur tout le littoral, jusqu'au Certificat d'Etudes Primaires (cette loi sera appliquée jusque dans les années 1955).

L'école de Port Lay.

Avec le début du siècle arrivent

les lois sur laïcisation de l'école. En 1900, l'école des filles est laïcisée. Il lui faut trouver de nouveaux locaux. Le Maire s'y oppose car il lui faut alors rembourser 2000 F à l'école des soeurs. Il envisage d'utiliser les deux salles de l'école de la Trinité, obligeant l'école de pêche à déménager. Les soeurs ont déjà trouvé une nouvelle maison pour s'installer. Il n'en demeure pas moins que l'école de pêche est menacée. Une des salles est désormais occupée par une classe maternelle. V. Guillard préfère quitter l'autre salle et faire cours dans ses propres appartements.

En 1903, il finit par louer une maison à Port Lay appartenant à Madame Le Monnier, près de l'usine Jégo, aujourd'hui maison privée sur laquelle on peut encore lire l'inscription en relief «*Ecole de pêche et de navigation - Deus Patria, Labour*».

C'est dans cette maison que vivra l'école de pêche puis l'Ecole d'Apprentissage Maritime (EAM) jusque vers les années 1960. C'est là que Lucien Tonnerre, Théophile Tonnerre, Gaston Baron et bien d'autres groisillons ont passé leur brevet de patron de pêche, dans les années 1920 - 1930, sous l'oeil amical mais sévère du professeur Le Sage.

La première école de pêche va connaître quelques vicissitudes, notamment dans les années 1913 où le nouveau directeur, mon-

sieur Monchy (V. Guillard est décédé) entre en conflit avec le maire monsieur Le Bihan au sujet de perception de subventions de fonctionnement qui, un temps, menace la quiétude de l'école et même son existence. Ces querelles fortement politisées seront étouffées par le poids du conflit mondial. Les écoles de pêche ne reprendront leur activité qu'après guerre.

Le grand changement de 1941.

En 1941, l'école de Port Lay, comme toutes les écoles de pêche, va être agréée par l'Etat et la Marine et devenir Ecole d'Apprentissage Maritime. Depuis les années trente, le mouvement du catholicisme social mené entre autres par le Père Lebret et les Jeunesses Maritimes Chrétiennes se lance dans une vaste réflexion-action et décide de relancer l'enseignement professionnel des pêches pour occuper les jeunes des ports dont l'activité est ralentie, voire interdite par l'occupant. On parle encore de l'EAM dans le journal *Ouest France* de 1954, mais nous n'avons pas retrouvé la date de sa fermeture.⁽⁴⁾

En 1942-43, les professeurs de l'EAM étaient :

M. Leroux, Directeur, Capitaine au long cours.

M. Gaillon Jean, adjoint, Officier mécanicien 1ère catégorie.

M. Lesage René, Capitaine au long cours.

4) Les EAM existent toujours. Elles ont depuis pris le nom d'EMA, Ecoles Maritimes et Aquacoles, puis aujourd'hui de Lycées Maritimes et Aquacoles qui dispensent CAP, BEP de pêche et machine, et même Bac professionnel de conchyliculture, comme celui d'Étel, port qui lui aussi a connu sa première école de pêche dans les années 1900.

Apprentissage maritime (1er étage) :

M. Leroux, Navigation, français
M. Gaillon, mécanique, mathématiques.

M. Tonnerre Charles, sport.

M. Yvan Paul, matelotage.

Cours de patron de pêche et patron au bornage (rez-de-chaussée)

M. Lesage, navigation, calculs nautiques, cartes et sextant.

M. Gaillon, mécanique, mathématique.

M. Leroux, balisage, règle de barre et de route, feux des navires.

M. Priol, rapport de mer.

M. Tonnerre, conférences diverses.

Cours d'Officier Mécanicien 3ème catégorie :

M. Gaillon.

Les élèves cette année-là étaient Gaston Baron (qui nous a transmis toutes ces informations), Joseph Adam, Laurent Calloch, Jacques Guillaume, Joseph Guillaume, Louis Tonnerre, André Nexer, Pierre Poder, Ange Raude, Ange Gourronc, René Salahun, André Marrec, André Tonnerre, Charles Bihan et bien d'autres.

Les EAM étaient désormais des écoles de pêche gérées par l'AGEAM, association de type loi 1901, sous tutelle du minis-

tère de la Marine, et de l'Éducation Nationale qui contrôle les examens. Implantées sur tout le littoral, les EAM préparaient au Certificat d'Apprentissage Maritime en 9 mois. Elles accueillait des enfants de pêcheurs et surtout des fils de patrons, recrutés dès la sortie de l'école primaire ou après une classe de sixième de collège, de niveau scolaire souvent très faible.

L'utilité de l'enseignement des pêches

Les observateurs du monde maritime de l'époque ont constamment mis en avant le manque de connaissance scientifique des pêcheurs. Presque dans chaque profession de foi en faveur de l'enseignement des pêches, on retrouve le récit de l'inspecteur des pêches Roché qui décrit les péripéties d'un dundee groisillon pris dans la tempête aux Sables d'Olonne et qui a du mal à s'en sortir à cause, pense-t-il, de l'ignorance des marins (5).

Dès la création des écoles pourtant, les pêcheurs réagissent à cette accusation d'ignorance, réaction dont l'abbé Noël, rédacteur de *la Croix de Groix*, se fait l'écho (6).

L'abbé Noël se demande si le savoir scolaire rendra les marins plus habiles. L'exemple du naufrage des Sables lui semble un mauvais prétexte. Pour lui, les

pêcheurs sont de bons marins. Ils apprennent le métier sur le bateau.

«A cette école du bord, il apprend à faire ce que font les autres plus habiles que lui. Aucune autre école ne vaudra celle-là. Et s'il est intelligent, travailleur, assez fort de santé, bon enfant, il ne tardera pas à devenir un matelot parfait et à gagner la confiance des armateurs. Je connais des marins qui n'ont jamais su lire ni écrire et qui sont d'excellents matelots, d'excellents patrons, capables de gagner leur vie, de diriger leur bateau dans un rayon de cent lieues, mieux que beaucoup de capitaines. Il ont la pratique du métier». (*La Croix de Groix* du 14 février 1897).

L'abbé Noël constate que beaucoup de pêcheurs vont à l'école par curiosité, mais n'y retournent pas une fois qu'ils ont appris à faire le point. Aucun des pêcheurs n'a souhaité la création d'une école de pêche. D'ailleurs, la science peut-elle vraiment répondre aux besoins des pêcheurs qui sont souvent les premiers à renseigner le savant ?

Par ailleurs, ce qui préoccupe beaucoup l'abbé Noël, c'est de savoir ce que sera cette école. Sera-t-elle indépendante ou rattachée à l'école primaire ? Chrétienne ou athée ? La foi et la morale des enfants seront-elles

5) cf. Duviard, *Groix, l'île des thoniers*, p. 145

6) Il faut préciser que ce journal qui se veut une gazette ou feuille d'information locale, se laisse souvent aller à la polémique politico-religieuse, protégeant l'Église et la population contre tout ce qui n'appartient pas à la droite catholique.

garanties ?

«Mieux vaudrait pour un enfant n'avoir jamais vu un sextant que d'être élevé dans une école sans religion, sous une inspiration plus ou moins franc-maçonnique. Que sert à l'homme de gagner le monde entier s'il perd son âme ?»

Que ses arguments concernent la pratique du métier ou prennent des considérations politico-religieuses, l'abbé Noël n'est pas tendre avec l'école de pêche :

«Les patrons actuels sont des ignorants en fait de navigation : il faut les envoyer à l'école. A l'école de qui, de M. Guillard. Un patron n'est capable de diriger son bateau que s'il possède un brevet. Qui lui donnera son brevet ? Un maître d'école.» (*La Croix de Groix* du 24 mai 1896).

Il est difficile de savoir ce que pensaient les pêcheurs eux-mêmes, car l'abbé Noël ne paraît pas toujours très objectif. On peut supposer néanmoins qu'il est assez bien suivi par les pêcheurs. Sa critique n'est pas dénuée de fondement, mais il faut savoir déceler dans ses écrits ce qui relève de l'attaque pure contre une école de pêche dont les fondateurs sont des républicains quelque peu anticléricaux.

Pour éclairer un peu cette question en se dégageant de ses as-

pects polémiques, nous pouvons nous appuyer sur le témoignage d'anciens pêcheurs élèves de l'école de pêche dans les années 1930. Pour Lucien Tonnerre, de Kermouzoet, né en 1911 et élève du brevet de patron de pêche en 1929, le rôle de l'école est spécifique. Embarqué à 12 ans, il se souvient :

«J'ai appris avec les autres, on me disait c'est comme-ci, c'est comme ça; nous étions très solidaires, le marin qui voulait arriver, ils voyaient qu'on avait une volonté d'arriver, qu'on voulait faire comme eux, alors les gars de 17 - 18 ans qui étaient matelots nous montraient comment faire des épissures tout ça, «ben viens voir», et puis en avant ! on apprenait de visu.

Mon père lui n'a pas été à l'école de pêche. On donnait des brevets provisoires. On disait, «oh! celui-là il est capable», rien que de dire qu'il était capable de commander, même sans brevet, il commandait».

On voit que pour Lucien Tonnerre, l'essentiel de l'apprentissage du métier s'est fait à bord, dès son plus jeune âge. Ce n'est qu'à 18 ans qu'il entre à l'école de Port Lay pour préparer le brevet de patron de pêche.

«L'école m'a apporté tout ce que j'ai pu faire, métier navigation; autrement, métier manuel, on apprend ça sur le bateau; mais pour apprendre à faire le point, les étoiles et tout, c'était l'école.

Avant les marins avaient la boussole, ils faisaient cap à l'ouest, et après ils savaient qu'il fallait faire cap à l'est, mais des fois, ils ne tombaient pas juste sur l'endroit où ils devaient arriver... on a fait des écoles pour avoir des brevets, pour savoir naviguer. Le métier de pêcheur, on le connaissait dès 9 - 10 ans, nous gosses, on jouait avec les canots, les drisses, la moindre poulie, on connaissait... c'était la vie ça».

D'après notre témoin, les plus anciens que lui, donc ceux qui ont connu la création de l'école de pêche, ont porté un jugement paradoxal sur cette école.

«Les anciens pensaient que l'école c'était bien, il fallait y aller, vous allez faire des patrons. Les anciens n'étaient pas trop contents quand même, ils disaient : on sait déjà naviguer, mais il fallait y aller...ça servait à pouvoir commander, et à avoir leur retraite».

On voit donc que, en ce qui concerne la pêche elle-même, l'apprentissage continue à se faire «sur le tas» malgré l'école de pêche. L'école, elle, sert à apprendre la navigation, et à avoir le brevet de commandement pour ne pas rester simple matelot et obtenir des avantages. En effet, la retraite est meilleure, d'autre part, faire un patron lorsqu'on est fils de patron, ou gendre de patron, c'est assurer la survie de l'armement. L'école

de pêche sert pendant longtemps d'instrument de reproduction sociale.

Nous avons constaté ce même jugement paradoxal sur l'école chez les élèves des Ecoles Maritimes et Aquacoles en 1992 (7). Pour eux, le métier s'apprend sur le tas par confrontation directe au travail en mer. Il n'y a pas un savoir préexistant qui s'enseigne. Chacun tire enseignement de ce qu'il fait, enseignement qui varie et se modèle en fonction de la situation. C'est ce qui fait dire à ces jeunes que l'école ne sert pas pour apprendre le métier de pêcheur, car cela, on l'apprend à bord, pendant les sorties avec le père ou un ami, ou pendant le stage embarqué. Par contre, l'école est indispensable pour apprendre la navigation, les technologies modernes, la législation des pêches, et surtout pour avoir le brevet qui seul autorise désormais à exercer la profession. L'école est donc utile dans la mesure où elle prépare le futur pêcheur à son environnement professionnel. L'école de pêche de M. Guillard était faite pour élever le niveau des pêcheurs et leur faciliter l'exercice de leur métier, s'ils désiraient y venir. L'école de pêche aujourd'hui est incontournable et obligatoire. Elle est la porte d'entrée dans la profession de pêcheur.

Elle revêt depuis toujours un

caractère utile par les connaissances techniques qu'elle prodigue, et en plus, elle est aujourd'hui obligatoire. Mais le métier, dans ses gestes et dans sa pratique, continue, comme en 1896, à s'apprendre sur le tas.

Denis Biget

Département d'Anthropologie et d'ethnologie

Université Paris VII

1995

Bibliographie.

Aignan A. et Guillard V., *Notions élémentaires sur la mer, la navigation et la pêche à l'usage des écoles primaires du littoral*, 1928.

Biget D., *Histoire des écoles de pêche maritime. Contribution à une ethno-sociologie des populations littorales*, Spézet : éditions Coop Breizh, 1997.

Cacheux E., *Revue de sauvetage en France et à l'étranger*, Paris, 1895.

Coutant E. C. et Lalieuville G., *Premiers éléments de pêche maritime et de navigation à l'usage des élèves du cours moyen des écoles primaires et des écoles de pêche du littoral*, Paris : Challamel, 1903.

Duviard D., Groix, *L'île des thonniers, chronique maritime d'une île bretonne*, Atelier Alpha Bleue, 1992.

Gouletquer A-C., *L'île de Groix et ses habitants : 1789-1914, mémoire de maîtrise*, Université

Paris X, 1975.

Mollat M., *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse : Privat, 1988.

Pérard J., *Le commandement des barques de pêche et l'enseignement professionnel des marins pêcheurs dans les divers pays étrangers*, Brochure, env. 1910.

Roche G., Canu E. et Mangon de la Lande, *Guide manuel des connaissances utiles au Patron Pêcheur*, publié sous le patronage de l'Enseignement professionnel et technique des pêches maritimes, Paris : Challamel, 1898.

Bulletin de l'Enseignement professionnel et technique des pêches maritimes, Paris, 1903-1927.

La Croix de Groix, 1891.

«Ecoles professionnelles pour les marins pêcheurs», in *Bulletin des Pêches Maritimes*, 1894.

Guillard V., «Ecole de pêche de Groix», *Bulletin des Pêches Maritimes* n°4, 1896.

Guillard V., «Rapport au ministère de la Marine», *Revue des Pêches Maritimes*, n°8, 1892.

«Projet de création d'une école professionnelle régionale des pêches maritimes», in *Bulletin des Pêches Maritimes*, 1894.

7) Denis Biget, *La mer, la pêche, l'école. Représentations et système de pensée des jeunes en formation à la pêche dans les EMA en Bretagne*, Université de Rennes II, Département de sociologie, 1992.

Sauvetage du «BICHE»



Biche
année 1953 environ

A l'été 2002, le Musée du Bateau de Douarnenez sous l'impulsion du nouveau Conservateur, Pascal Aumasson, démarre une politique en particulier de présentation des unités dont l'état permet le maintien à flot et l'accès au public. La saison 2003 confirme la justesse de ces vues.

La coque de «BICHE», dernier thonier de Groix encore à flot se dégrade depuis dix ans à Douarnenez; elle a coulé deux fois. Les velléités de restauration se heurtent aux questions de financements bien sûr. Les quelques recherches d'une action motivante : remise en état de navigation, se heurtent aux principes étroits de la conservation de l'objet bateau.

«BICHE» se trouve exclu des opérations en cours au Musée. Son état trop dégradé compromet sa flottabilité et interdit tout accès. Il est donc prévu une mise sur cale à la grande marée de septembre en vue d'un relevé stéréotaxique ultramoderne des cotes de la coque. Celle-ci faisant aussitôt après l'objet d'un ensouillage raisonné dans le terre-plein sablonneux à «Pors an Eostic» sur la rive opposée du Port-Musée.

Dans l'urgence, ces opérations étant prévues pour les grandes marées de septembre, un petit groupe se structure.

D'emblée il se place dans une perspective toute autre. Le bateau dans l'état de son information paraît, ou c'est tout comme, voué à l'abandon. Il en résulte que toute latitude paraît acquise pour une initiative libérée des contraintes administratives. Elle viserait carrément à la reconstruction du navire et à sa mise en état de reprendre la navigation hauturière.

Le coût d'une telle entreprise ne peut être que du même ordre que la construction d'une réplique. Ce débat n'est nullement évacué, mais la plupart admettent que la restauration intégrale du vrai bateau se placerait de façon totalement motivante, l'authenticité incontestable, dans la riche his-

toire régionale des thoniers à voiles, centrée principalement sur la Bretagne sud.

Une telle reconstruction est techniquement possible déclare Yann Maufret, patron du chantier du Guip (Brest). Elle comporte une étude pièce à pièce des techniques utilisées par les chantiers, portant la connaissance de l'objet justement à son véritable degré de perfection. Le chantier récent de restauration du coquiller de la rade «Bergère de Domrémy» en apporte la démonstration.

Le groupe sollicite un sursis à la mise à sec sur cale à la grande marée. Il s'avèrera plus tard que la structure de la coque supportera une telle opération de façon très satisfaisante. La principale fragilité, comme sur tous les dundées vieillissants, se présentant au niveau de la voûte tant que celle-ci n'est pas étayée lors d'une mise en chantier réglée.

Ces préliminaires permettent d'organiser une visite du bateau en présence des autorités du Port Musée et d'organiser de multiples contacts grâce à un dossier qui bénéficie de l'expérience et de la documentation du Chasse Marée et des moyens de tirage des Fêtes Maritimes de Douarnenez.

Ce dossier intègre les évaluations et devis établis par les chantiers du Guip. La diffusion d'une soixantaine d'exemplaires commence lors d'une réunion élargie à Groix en présence du maire, Eric Regenermel, dont le soutien ne fait pas défaut, pas plus que celui de Victor Tonnerre, maître voilier et maire de Larmor Plage.

Les contacts avec la DRAC et des personnalités comme Gérard d'Aboville, qui nous apporte son parrainage, se poursuivent en particulier lors du salon nautique. Ils permettent l'élaboration d'un système associatif destiné à prendre le projet en main.

Il s'avère que le Morbihan, dépositaire éminent de la tradition germonière est le mieux placé pour centrer l'effort et c'est donc à Larmor Plage qu'a

lieu la réunion de constitution de ce dispositif. Le conseil d'administration mis en place sur le champ décide très vite de structurer l'opération en deux associations complémentaires largement pourvues de passerelles entre elles :

- Une première association centrée sur la technique de la reconstruction et de l'achèvement du bateau jusqu'à sa mise à la mer.

- Une deuxième association essentiellement gestionnaire sur le plan administratif, financier et comptable, gestionnaire de l'environnement du chantier et vouée à la prise en main du bateau dès sa mise à la mer.

Un logo d'un graphisme et d'un chromatisme évolutif tout à fait contemporain s'élabore grâce à une professionnelle, Françoise Py.

Les avis du Conservateur du Musée et de Madame Blottières de la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) permettent d'aborder l'évolution du statut du bateau qui ne peut faire l'objet d'un abandon administratif pur et simple. On aboutit donc à une dévolution pour usage de musée à musée, en l'occurrence au Musée de Groix.

On s'oriente donc vers une large implication morbihannaise et plus précisément grésillonne et un chantier de deux ans dans l'emprise du port de Lorient suivi d'un achèvement à flot pendant 12 à 18 mois au port de Groix. Ces travaux doivent s'assortir d'une large présentation au public.

Bien sûr la réalisation doit être un modèle en particulier sur le plan pédagogique et formateur de jeunes : charpentiers, menuisiers, aménageurs, voiliers ou mécaniciens. A la mer la relation avec les écoles de pêche et de navigation peut et doit participer à la formation professionnelle de jeunes marins.

Dans un premier temps, le problème est le transfert de la coque sur son chantier à Lorient. La voie routière s'avère exclue en raison de la hauteur du couronnement du bateau. La voie de mer après avoir étudié un remorquage du bateau dû-

ment pourvu d'une bâche d'étanchéité, s'oriente vers une demande auprès de la Marine en vue de la prise en charge du navire par un gros transporteur de chalands de débarquement (T.C.D.) de type Orage.

Les sujétions militaires font que c'est finalement un «supply-ship» de type Ailette qui devrait prendre le bateau en pontée. Ceci nécessite grutages et accorages sur ber, travaux pour le transport qui anticiperont l'installation de la coque en chantier dans l'emprise du port de Lorient, Kéroman.

Une multitude d'études et d'actions passionnantes est donc entamée. Il faut que la réalisation à propos d'un navire exemplaire soit elle même exemplaire. L'enjeu est à la mesure de cette tâche. Il est à la mesure de l'intérêt vigilant que lui portent les plusieurs centaines d'adhérents que se sont actuellement manifestés; citons la famille Chauffeteau, constructeur émérite de dundées, dont le «Biche» aux Sables d'Olonne, et monsieur Le Port, mousse du dernier thonier à voile d'Étel, «L'Etoile de France».

La coordination des dossiers, des contacts et des demandes, avec les saisons et les marées est un travail au long cours. A l'automne 2003 nous sommes en retard d'exécution. Nous espérons que les bonnes fées n'abandonneront pas «Biche».

Michel PHILIPPE

Coup de vent sur «Biche».

Depuis la rédaction de cet article le «Biche» a été transféré au cimetière de bateaux de Pors an Eostig. Ce transfert a donné lieu à des manifestations houleuses organisées par des membres ou sympathisants de l'association du sauvetage du «Biche». Je ne soutiens pas l'action à laquelle Michel PHILIPPE, notre vice-président a participé à cette occasion. Je n'ai d'ailleurs pas été tenu informé des dernières actions menées.

Michel PHILIPPE ayant agi à titre personnel ou en tant que secrétaire de l'association de sauvetage du «Biche», il n'implique pas l'association TREIZOUR.

Le Président
Michel BALANNEC

Chantier du Langoustier

Les travaux avancent bien, le bateau a désormais un nom :

« SKELLIG » (*)

Un langoustier pour Douarnenez

On se souvient du lancement de ce projet associatif de longue durée ; la construction en public, par des bénévoles d'un SLOUP LANGOUSTIER traditionnel de l'IROISE...

Rappelons qu'il s'agit d'un sloup à voûte, d'une longueur de 15 mètres, pour un maître bau de 5 mètres et d'un tirant d'eau de 2m50. La surface de voiles étant de 140 m² et la durée de construction évaluée entre 3 et 4 ans. Le lieu de construction choisi était l'environnement porteur du Port Musée de Douarnenez permettant à cette occasion de réhabiliter un chantier traditionnel qui serait ouvert au public.

Au démarrage, ce projet avait piétiné et connu bien des vicissitudes. Il avait fallu en effet, après une longue attente, réhabiliter, peindre, réparer et réaménager, le chantier sis Boulevard de Général De Gaulle, à l'emplacement des ex Chantiers Le Gall et donné en bail par la Municipalité. Pour ce faire la charpente a été renforcée et la toiture changée. Puis ont été dénichées, rénovées, mises aux normes et installées sur socles béton de vieilles machines à bois indispensables à la construction. ...

Aujourd'hui, le bateau est devenu une réalité ; toute la charpente longitudinale, y

compris les allonges de voûte, est terminée, quille boulonnée et passée à l'huile de lin et au minium de plomb, les encoches de membrures réalisées, la bande molle est en place et 25% environ des éléments de charpente transversale (membrures) a été sciée...

La pose des premières membrures pourrait ainsi avoir lieu en public, au cours d'une journée portes ouvertes envisagée le 11 novembre prochain.

Autour de Jean-Pierre Philippe, maître d'œuvre du projet, s'est constituée une petite équipe amicale et persévérante qui tous les jeudi et samedi après-midi concrétise les objectifs initialement visés de progression de la recherche et de la connaissance historique de la construction



traditionnelle en bois et participe ainsi à la transmission d'un savoir faire menacé de disparition.

A titre anecdotique, signalons que, s'inscrivant dans cette démarche, l'équipe, faisant appel aux compétences des uns et des autres, soudure, rectification, usinage etc. a ainsi procédé à la réparation et à la remise en état de marche -mécanisme et structure bois- de 3 vieux crics à manivelle, qui se sont révélés d'un usage capital pour les manutentions de calage de la quille...



Authenticité, tradition, rigueur, amour du travail bien fait, voici quelques valeurs véhiculées par ce projet ambitieux et maîtres mots de l'action des protagonistes.

Reste encore à créer un lien culturel indispensable avec la population de Douarnenez et avec les amis du patrimoine maritime en pérennisant en public la mémoire de gestes et de savoir faire menacés par l'oubli. Montrer l'avancement du chantier à un stade particulièrement adapté à une démonstration pédagogique sera un moyen d'y parvenir et ce sera un des objectifs de l'opération portes ouvertes du 11 novembre prochain.

Adhérer à l'association, c'est animer un site maritime à vocation muséographique, c'est soutenir et participer à un projet ambitieux alliant progression de la recherche et de la connaissance historique de la construction en bois. Réaliser un bateau traditionnel est une démarche culturelle face à une certaine «uniformisation» de la plaisance moderne. C'est ainsi que construire et naviguer expérimentalement mettent en évidence des points souvent inexplicables et permettent de découvrir des gestes et des techniques

oubliées. Les sauver d'une disparition définitive est désormais un devoir.

Jacques Blanken.

(*) Nom d'une petite île à proximité de laquelle les pêcheurs bretons allaient pêcher la langouste.

Correspondance :

**« SKELLIG »
UN LANGOUSTIER
POUR DOUARNENEZ**

Association loi de 1901

Siège 11, Boulevard du Général De Gaulle
29100 DOUARNENEZ

*Vous souhaitez soutenir la construction en public, par des bénévoles d'un sloup langoustier traditionnel de l'Iroise.
Vous souhaitez soutenir notre action : devenez membre de notre association.*

Bulletin d'adhésion

Nom:Prénom

Adresse :

Code Postal : Ville :

Souhaitez devenir membre de l'association 'Un langoustier pour Douarnenez' et versez la somme de 16 euros (membre actif).

Trois semaines d'émotion pendant les fêtes de Noël

Du 13 décembre 2003 au 4 janvier 2004

Le Port-musée ouvre ses portes pour vous offrir des expositions, des rencontres, des projections de films d'auteur et des séances de ciné-concert.

Exposition

De sardines en dentelles

1903. La dentelle d'Irlande en Bretagne. 2003

En Bretagne au début du XX^{ème} siècle, la rareté soudaine de la sardine est une catastrophe économique. Les hommes ne pêchent plus, les femmes n'ont plus de poisson à mettre en boîtes.

Comme en Irlande, où 50 ans auparavant, la maladie de la pomme de terre avait créé une terrible famine jetant sur les routes des centaines de milliers d'Irlandais, l'industrie de la dentelle atténue la dureté de la crise. Dans diverses villes de Cornouaille, des religieuses, des femmes du monde et des commerçants installent des ateliers où des centaines de dentellières vont pratiquer la guipure d'Irlande. L'exposition qui retrace l'étonnante histoire d'une industrie manuelle devenue un véritable art populaire de Bretagne, met en valeur des collections de dentelles au point d'Irlande : cols, guimpes, ombrelles, vestes, gants, nappes, napperons... Elle s'attache également à montrer des peintures, des documents historiques et des photographies originales. L'exposition est complétée par un ouvrage publié aux éditions Ouest-France dans la collection «Mémoires» sous le titre «De la crise de la sardine à l'âge d'or de la dentelle».

* Samedi 3 janvier 2004 à 20h00. Entrée gratuite.

Jean Epstein et les îles bretonnes

Le cinéma dans l'archipel. 1928-1948

Jusqu'à la première guerre mondiale, le cinéma ne retient de la Bretagne que des images documentaires souvent tournées par des cinéastes de passage. Pourtant, dans les années 20, le cinéma muet se penche sur la portée cinématographique de ses paysages et de ses hommes.

Avec Finis Terrae en 1928 Jean Epstein, cinéaste de l'avant-garde française commence son cycle marin qui le conduit jusqu'en 1947. Attaché à ce que les habitants jouent leur propre rôle, passionné par les aspects poétiques ou dramatiques de la mer. Il est considéré comme un cinéaste de la vérité.

* Une exposition

L'exposition conçue par l'écomusée de l'île de Groix, évoque la rencontre entre un cinéaste de l'avant-garde et une région, la Bretagne. «Jean Epstein, termaji», un documentaire de Mado Le Gall (La Huit, distribution-1997) projeté en permanence, permet à l'aide d'extraits de ses films et d'entretiens de saisir avec sensibilité l'art du cinéaste.

Entrée : 1,55 euro

* Une conférence

Jean Epstein, cinéaste des îles bretonnes (1928-1948), par Vincent Guigueno

Jeudi 18 décembre 2003 à 17h00, Musée du bateau. Entrée gratuite.

* Une rencontre

Mado Le Gall évoque le travail de mémoire suscité par son film «Jean Epstein, termaji» en 1997 auprès d'acteurs et de Marie Epstein.

Jeudi 18 décembre 2003 à 16h00, Musée du bateau. Entrée gratuite.

* Des projections

Finis Terrae (1928)

Durée : 1h27 - jeudi 18 décembre 2003 à 20h45

Tarif : 2 euros

Mor vran; la mer des corbeaux (1930)

Chanson d'armor (1934)

La Bretagne (1936)

Le 23 décembre 2003 à 20h45

Tarif : 2 euros

Les feux de la mer (1948)

Le tempetaire (1947)

Le 30 décembre 2003 à 20h45

Tarif : 2 euros

Ciné-concert avec les musiciens de Marmouzig

Pêcheurs d'Islande (1924)

L'ensemble musical interprète ici des pièces écrites et des parties improvisées.

Dimanche 14 décembre 2003 à 17h00

Tarif : 2 euros

Brève

Atlantic Challenge

Paul Le Joncour, vice-président.

Fin septembre 2003, les responsables internationaux se réunissaient à Fishguard au Pays de Galles pour préparer la compétition 2004, adopter de nouveaux statuts et élire un bureau.

Onze pays dont deux nouveaux, l'Italie et la Suède étaient présents ou représentés.

Au terme du vote, Paul notre trésorier et responsable des yoles a été élu Vice-Président de la Fédération internationale. Il faisait partie du mouvement depuis 1990 en tant que représentant (trustee) de la France.

Nouveau bureau

Président : Lee Scarbrough (USA)

Vice-Président : Paul Le Joncour (France)

Secrétaire : Jane Kerr (Royaume Uni)

Trésorier : Scott Wagg (Canada)

Bulletin «Les Amis du Port-Musée, Treizour»

Tel : 0667481704

E.mail : DZ-treizour@wanadoo.fr

Directeur de la publication : Michel Balannec

Auteurs : Michel Balannec, Denis Biget, Jacques Blanken, Miguel Ledal, Abel Le Floc'h, Paul Le Joncour, Laurent Perherin, Michel Philippe, Musée du bateau.

Crédit photos : Jacques Blanken, Abel Le Floc'h, Miguel Ledal, Paul Le Joncour, Andrée Mazéas, collection particulière.

Conception, réalisation : Association Treizour, Mairie de Douarnenez

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.

Cotisation 2004

25,00 € *Individuel adulte*
40,00 € *Couple*
50,00 € *Famille (parents + enfants à charge).*

Envoyez ce coupon 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.)