



La lettre d'infos

Le mot du président

Un petit retour d'abord : le 22 avril, nos amis de Culture et Patrimoine ont invité l'archéologue Patrick Galliou, à nous éclairer sur la vie dans le Cap à la période romaine, et en particulier le site de Trouguer en Cléden ; la salle était comble... L'histoire de notre territoire intéresse visiblement nos publics ; et nous ne manquerons pas de solliciter nos auteurs favoris pour de nouveaux approfondissements...

Dans l'immédiat, nous en sommes évidemment à la préparation de l'exposition temporaire de l'été. Le thème est celui de la mise en place, en juillet 1823, de la première lentille à échelons d'Augustin Fresnel au phare de Cordouan. Le monde des Phares, jusqu'au niveau international, a tenu à célébrer ce bicentenaire, prélude à un choix technique universel. Près d'une trentaine d'associations et autres structures tournées vers les phares sont ainsi convenues de préparer en commun cette célébration. Dans le Cap, les associations de la Maison-phare du Millier et du Musée maritime du Cap Sizun **ont décidé d'organiser conjointement les manifestations de l'été sur ce thème, sous le titre**

TERRE EN VUE

L'Association du Millier a déjà monté au printemps plusieurs manifestations sur son magnifique site. Elle célébrera le bicentenaire, à l'aide de panneaux réalisés par le groupe ci-dessus, et de matériel de signalisation maritime. Elle présentera aussi diverses œuvres artistiques, dont celles de Michel Caron, plasticien de la lumière, du photographe Michel Grimberg, de la peintre Anna Le Moine Gray et de nos amis Laurie-Anne Courson et Jean-Yves Le Brun.

Nous organiserons dans la grande salle de l'Inscription maritime, que la Municipalité d'Audierne a bien voulu, une fois encore, mettre à notre disposition, une exposition ciblée aussi sur les lentilles à échelons d'Augustin Fresnel, mais élargie au thème de la cartographie marine : ces deux domaines ont en effet des liens extrêmement forts, et la belle salle de l'IM est à leur dimension. Et nous accueillerons aussi une œuvre de Michel Caron. Cette exposition sera ouverte du 9 juillet au 31 août. À cette date, nous transférerons la présentation relative à la cartographie dans les locaux du site de la Pointe du Raz, jusqu'en novembre.

Inaugurations le 8 juillet à 17 h au Millier, et le 11 juillet à 18 h à l'Inscription maritime.

Au début d'août, nous recevrons les équipages de la Route de l'Amitié pour une grande visite guidée de la présentation de l'Inscription maritime.

Nos expositions seront illustrées par deux conférences de Vincent Guigueno, grand spécialiste de l'histoire des phares. La première se tiendra à la Maison du site de la Pointe du Raz, le 7 juillet, et portera sur l'œuvre d'Augustin Fresnel. La deuxième aura lieu au théâtre Georges Madec le 20 août et traitera de l'impact de la signalisation maritime sur la sécurité de la navigation. Je présenterai moi-même un topo sur les développements de la cartographie maritime à la Pointe du Raz dans le courant du mois de septembre.

Et bien sûr nous participerons à tous les événements de l'été (SNSM, fête du goémon, journée du patrimoine...). Enfin, vers la Toussaint, Yoann de Roeck nous présentera, au théâtre Madec, une conférence sur l'immatriculation des bateaux et ses graphismes anciens.

Et d'ici là, Jacques Kerouédan vous raconte son premier grand voyage à bord du paquebot *Bretagne*, dont il rappelle la carrière ; et Jean-Luc Scoarnec la vie du sloup langoustier *Fleur de Lys*, le plus vieux bateau d'Audierne. Bonne lecture !



Voyage à bord du paquebot *Bretagne*



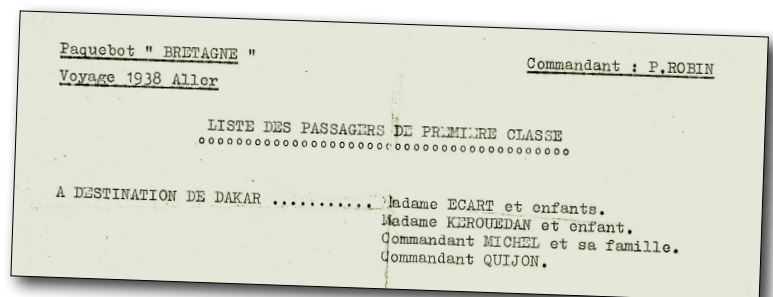
Le paquebot Bretagne de la Société Générale de Transports Maritimes (SGTM)

Marseille, été 1960 : le jeune Jacques Kerouédan fils (9 ans) embarquait à bord du paquebot *Bretagne* en compagnie de sa mère Marie pour leur première expatriation au Sénégal en vue d'un regroupement familial avec Jacques Kerouédan père, déjà installé à Dakar.

À cet époque, le transport de passagers se faisait plutôt par voie maritime, le transfert par avion étant à ses débuts.

La première liaison par avion aura lieu le 15 octobre 1961 avec un *Super Constellation* loué par Air France.

Durée de la traversée Marseille-Dakar : 6 jours.



Extrait de la liste des passagers embarqués en première classe à destination de Dakar

Caractéristiques générales et agencement du paquebot *Bretagne*

Long de 176 mètres et large de 23 mètres, le *Bretagne* comporte à l'époque des installations de sécurité les plus efficaces et les plus modernes du moment.

L'appareil propulseur est constitué par deux groupes de turbines à vapeur entraînant chacun une hélice. Son déplacement est de 18 000 tonnes, sa vitesse maxi de 19 nœuds.



La salle à manger des premières classes

Le confort réel n'a pas été sacrifié au seul plaisir des yeux, le *Bretagne* représente un des spécimens d'architecture navale avant tout adapté à des traversées en pays chauds.

Une ventilation abondante aère puissamment tout l'ensemble du navire.

Les salles à manger de 1^{ère} classe et classe touristique sont en outre climatisées.

Des salles de bain ou de douches sont adjointes à toutes les cabines de 1^{ère} classe. Nombreuses sont celles affectées à la classe Touriste.



Appartement de luxe



Bar des Touristes

Ligne de voyage aller-retour : Marseille, Gènes, Barcelone, Funchal, Recife, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.

Principales spécifications, et histoire du paquebot *Bretagne*

Le paquebot *Bretagne* a été construit par les Chantiers Swan Hunter & Wigham Richardson de Newcastle (UK) et lancé le 15 août 1950.

Dimensions : 176,50 m x 22,30 m
 Jauge brute : 15 718 tonneaux
 Propulsion : 2 turbines, 2 hélices
 Puissance : 15 000 ch
 Vitesse : 19 nœuds
 Passagers : - 157 (1^{ère} classe)
 - 167 (classe touriste)
 - 508 (3^e classe)



1951 : voyage inaugural, Marseille- Buenos Aires, le 30 mars.

1954 : entre en collision, le 18 février, dans le Rio de la Plata, avec le pétrolier libérien *Saxo sea* et subit des dégâts importants. Après des réparations provisoires effectuées à Buenos Aires, le paquebot retourne à Marseille, en janvier 1955.

1955 : reprise du service le 26 mars, premier voyage après l'accident.

1962 : affrété par l'armement Costa.

1965 : vendu à l'armement Costa. Rebaptisé *Enrico C.* Est affecté à la même ligne que celle qu'il desservait sous le pavillon de la SGTM.

1987 : renommé *Enrico Costa*.

1990 : remplacement des turbines par des moteurs diesel.

1994 : racheté par la Mediterranean Shipping Company, renommé *Symphony* sous pavillon italien.

printemps 2000 : la MSC le loue en affrètement coque nue à la compagnie grecque Sea Link Care qui le renomme *Aegean Spirit*.

2001 : affrété à une autre firme grecque qui en fait le panaméen *Ocean Glory*.

2 juillet 2001 : saisie du navire à Douvres, vente judiciaire pour 1,7 millions de dollars.

11 octobre 2001 : rebaptisé *Classica*, il quitte Douvres pour sa démolition au chantier Alang en Inde.

Fleur de Lys

Dans trois ans le plus vieux bateau d'Audierne aura 100 ans

Fleur de Lys a été construit en 1926 à Plouhinec (29) pour Judicaël Lagadec, au chantier Landrac.

Sa première immatriculation fut AU 1295. Il a pêché la langouste pendant presque 15 ans en mer d'Iroise. À l'époque, la partie centrale de sa coque renfermait un vivier pour conserver les prises vivantes. Il est motorisé en 1930, afin d'assurer un courant d'eau permanent à l'intérieur du vivier.

Il est vendu le 19 mai 1940 à Pierre-Marie Kergroac'h de Camaret (29), sous l'immatriculation CM 2737. Il le cède à Jean Torillec en 1941. Ce dernier le vend à Jean Leroux en 1946 pour le compte des Scouts Marins de Brest et de Quimper.

Rebaptisé *Montjoie II* le 15 juin 1952, il leur servira de bateau-école pour la manœuvre et la navigation côtière. Le cotre est ensuite déclassé, et vendu en 1954 à un pêcheur qui l'arme sans gréement.

De 1981 à 1987, son propriétaire de l'époque s'appelait José Masséda et le bateau effectuait du charter du côté de la Seyne-s/Mer, puis à Saint-Tropez. Il était alors inscrit à Toulon sous le nom de *Miniguela* (n° 02579/4430). José Masséda lui a redonné son nom d'origine et son immatriculation camarétoise.

En 1987, Alain Fournier achète le bateau à Toulon à un ancien pêcheur, et continue à le réaménager en respectant son patrimoine original.

Il entreprend notamment de redonner au bateau un gréement aussi proche que possible de ce qui se faisait à l'époque, en s'inspirant de plans issus d'Ar Vag (Éditions du Chasse-Marée).

Benoît Bouf en devient le propriétaire le 30 octobre 2013 à Port Saint-Louis-du-Rhône (13). Il prépare là-bas le bateau pour son futur voyage jusqu'à Douarnenez.



Plusieurs chantiers participatifs ont eu lieu afin de permettre à *Fleur de Lys* de reprendre la mer pour rejoindre sa région de naissance. En août 2013, le bateau a été sorti de l'eau afin de refaire le tableau arrière, l'étambot, les préceintes ainsi que quelques bordés. Le moteur (Baudoin DK3) a été restauré fin 2013, à partir d'un moteur existant en meilleur état.

Ensuite, *Fleur de Lys* a rejoint le Verdon par la route, où toute une équipe d'amis a œuvré pour préparer sa remise à l'eau (calfatage, matage, peintures). En 2015, il atteint Mortagne s/Gironde, par le fleuve, au chantier « Les Pieds au Sec », où sera achevé son gréement.

C'est en remontant vers Douarnenez que *Fleur de Lys* a montré l'étendue de ses fragilités, nécessitant une restauration en profondeur.

Il arrive à la Cité des Penn Sardin fin juin 2015, et s'installe au Port-Rhu, accueilli par l'Escale Patrimoine du Port-Musée, puis devant le chantier Pleine Mer.

En Juillet 2016, *Fleur de Lys* fête ses 90 ans à Temps Fête.

En décembre 2017, le bateau est convoyé jusqu'à l'atelier Amzer Zo où il se trouve toujours, en attendant son transfert au chantier de Locquéran, sur le lieu qui l'a vu naître. Un retour dans son élément pour ses 100 ans, un beau pari, n'est-ce pas ?

Propos recueillis par Jean-Luc Scoarnec auprès de Benoît Bouf, à la Charpenterie du Goyen (ex-chantier Landrac)



contact@musee-maritime.fr

www.musee-maritime.fr