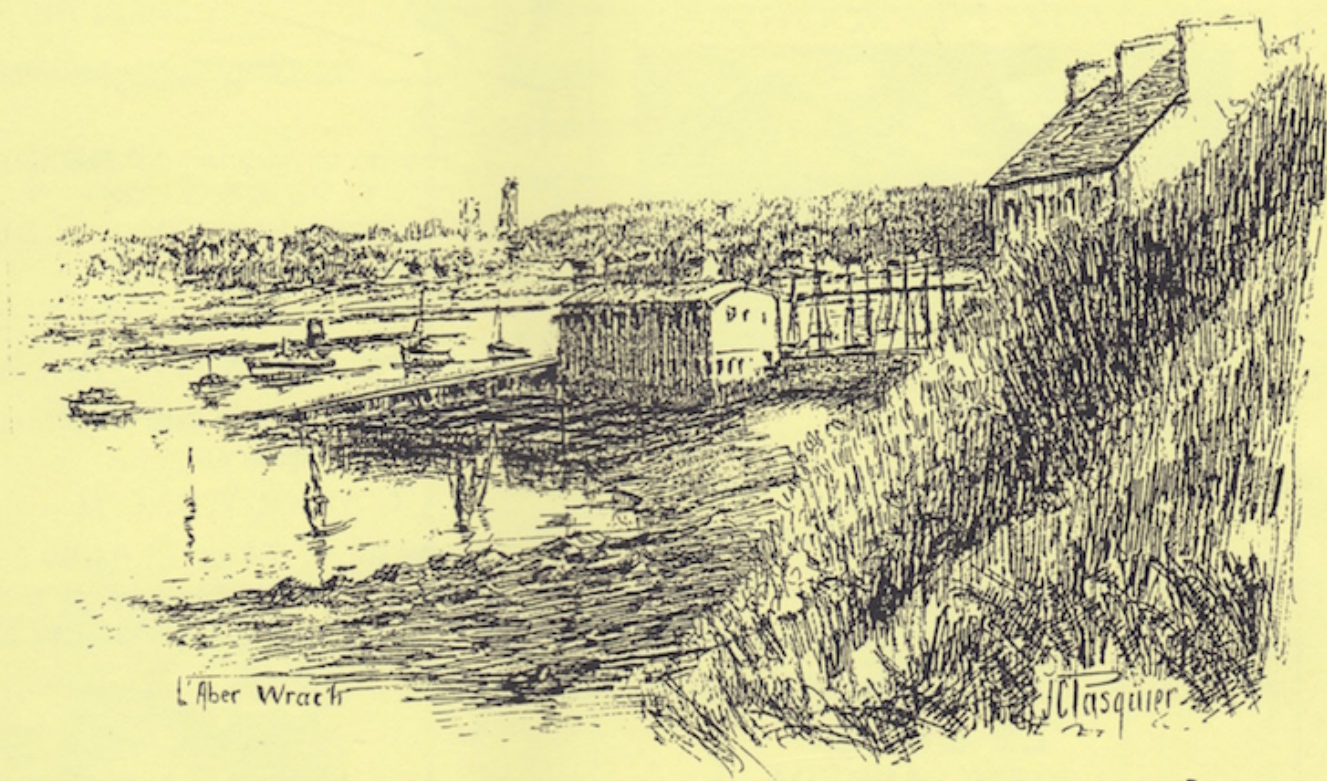


# Les cahiers de Landeda



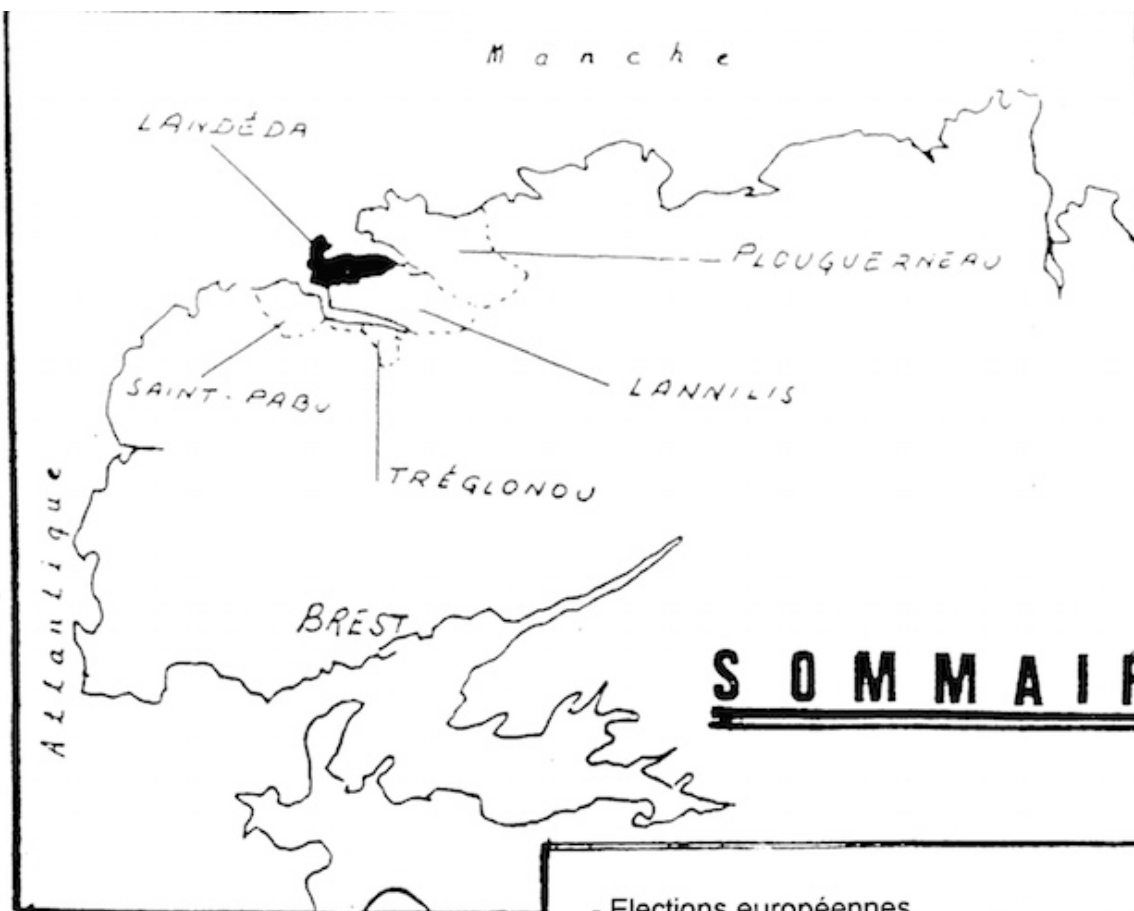
Publication trimestrielle de l'AMICALE CULTURELLE de LANDEDA

16<sup>e</sup> Année.

N° **63**

15 F

**SEPTEMBRE 1999**



## SOMMAIRE

les cahiers  
de  
landeda

- Elections européennes.....	p. 3
- L'Aber Wrac'h, repaire des pirates.....	p. 4
- Vous reconnaîtrez-vous ? (1937).....	p. 7
- La sirène de l'île Vierge.....	p. 8
- Le phare de l'île Vierge.....	p. 14
- Le parler breton s'est perdu dans les tranchées	p. 15
- Présence importante de pesticides.....	p. 18
- Bateaux sauveteurs.....	p. 20
- Concert au Sémaphore.....	p. 23
- Le courage insubmersible.....	p. 24
- La mer épuisée.....	p. 26
- La plainte des goémoniers.....	p. 29
Publicité + couverture.....	p. 2, 30

TOUTE REPRODUCTION (TEXTES, ILLUSTRATIONS) EST  
SOUMISE A L'AUTORISATION ECRITE DE L'AMICALE  
CULTURELLE

AMICALE CULTURELLE DE LANDEDA  
Siège : KRAVEL BROUENNOU  
29870 LANDEDA

TEL : 98.04.93.87



**ÉLECTIONS EUROPÉENNES DU 13 JUIN 1999**  
**TÉLÉGRAMME DE TRANSMISSION DES RÉSULTATS**  
**A TÉLÉCOPIER LE 13 JUIN A LA PRÉFECTURE**

au numéro 02.98.76.27.00

COMMUNE 101 CANTON 20 CIRCONSCRIPTION 05 ARDT 01

**LANDEDA**

CANTON : LANNILIS

INSCRITS 2104

INSCRITS PRÉVUS 2115

VOTANTS 992

☎ n° de rappel téléphonique 02.98.04.93.06

BLANCS ET NULS 42

EXPRIMES 950

**NOMBRE DE VOIX OBTENUES PAR CHAQUE LISTE :**

Liste	Conduite par	Voix
LAR	M. Pierre LARROUTUROU	13
MEG	M. Bruno MEGRET	16
MIG	M. Nicolas MIGUET	11
HOL <i>PS</i>	M. François HOLLANDE	195
COT	M. Christian COTTEN	0
ALL	M. Jean-Philippe ALLENBACH	0
CHA	Mme Marie-Laurence CHANUT	0
BAY <i>UDF</i>	M. François BAYROU	116
WAE	M. Antoine WAECHTER	17
GUE	M. Guy GUERRIN	0
LEP <i>FN</i>	M. Jean-Marie LE PEN	26
SAR <i>RPR</i>	M. Nicolas SARKOZY	179
HUE <i>PC</i>	M. Robert HUE	26
FRA	M. Benoît FRAPPE	1
SAI	M. Jean SAINT-JOSSE	41
LAG	Mme Arlette LAGUILLER	47
JOS	M. Joseph JOS	0
PAS <i>RPF</i>	M. Charles PASQUA	138
MAU	M. Gérard MAUDRUX	9
COH <i>VERTS</i>	M. Daniel COHN-BENDIT	115

# L'ABER-WRACH'H REPAIRE DE PIRATES

## 16<sup>ème</sup> siècle

Pendant le Moyen Age et même jusqu'à la fin du 17<sup>ème</sup> siècle, l'Océan et la Manche furent le théâtre d'une importante activité de pirates . Bretons, Anglais, Flamands, Normands, Ecosais et même Barbaresques s'emparaient de tout navire qu'ils croisaient.

Au retour de la paix, les patrons et maîtres de certains bâtiments ne rendaient pas leur armement et continuaient à faire la guerre pour leur propre compte. Cette "écumerie des mers" n'épargna pas la Bretagne.

L'un des plus célèbres pirates fut au milieu du 16<sup>ème</sup> siècle le seigneur de COETLESTREMEUR d'une famille de bonne noblesse du Léon, à la tête d'une bande de marins et bénéficiant même de la complicité d'officiers royaux.

Le butin réalisé s'écoulait par l'intermédiaire de marchands malhonnêtes de Brest, Crozon, Landévennec, Morlaix, l'Aberach.

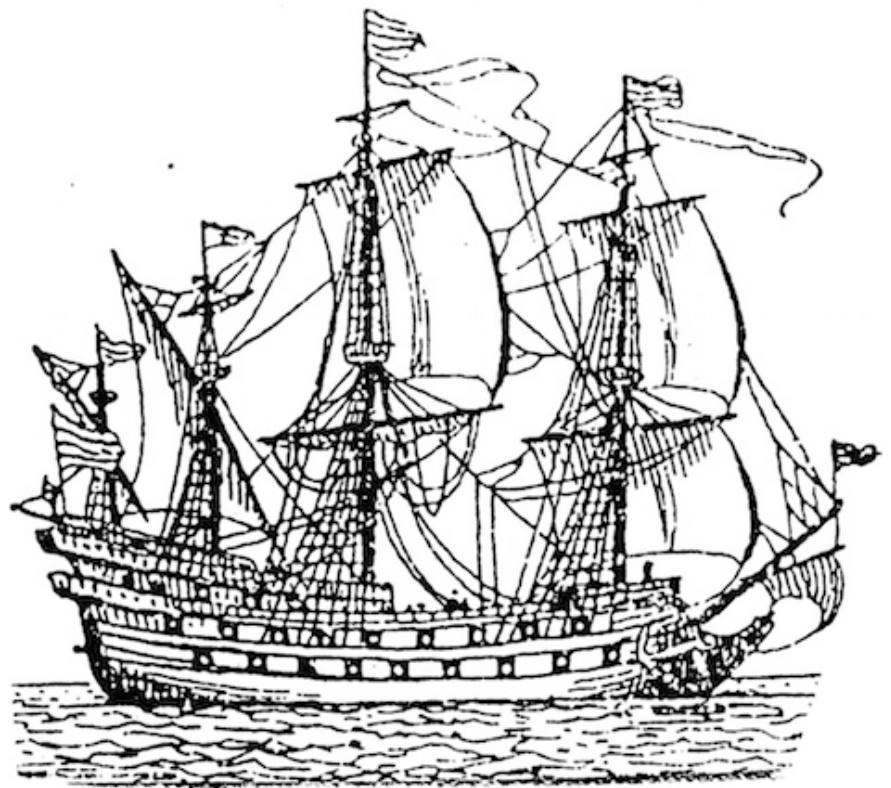
Pendant 5 années (1551-1556), la bande poursuivit ses méfaits et fut finalement démantelée, ses chefs capturés, condamnés à mort et exécutés à l'issue d'un dernier jugement rendu à Brest les 28 et 29 décembre 1556.

Sinistre histoire d'un sinistre personnage.

"En 1551, le vaisseau de COETLESTREMEUR avitaillé (approvisionné) en partie par le sieur de CLEUSMEUR, ayant pour pilote un nommé LE PILVIN de Portsall partit de Lantréguier et effectua une croisière sur les côtes anglaises. Sur leur route ils rencontrèrent un navire d'Angleterre chargé de toiles, ils s'emparèrent de la cargaison qu'ils amenèrent à l'ABERACH' où elle fut vendue au CozKaër.

L'équipage de COETLESTREMEUR se composait de 30 matelots de diverses nations, dont deux de Saint-Brieuc.

### Navire XVI<sup>e</sup> siècle



" En 1555, c'était la capture au "Chenail" près le Conquet (alors principal port de cabotage) d'un bâtiment flamand sorti de Nantes avec chaudières (*grands récipients en métal où l'on fait chauffer, bouillir ou cuire*), poêles d'airins (*airain : alliage de cuivre et d'étain*), chaudrons, chandeliers de cuivre, vins, laine, harengs... qui furent vendus à des gens de Landerneau.

L'année 1556 fut plus fructueuse. COETLESTREMEUR quittait Brest pour Crozon où son vaisseau demeurait quelque temps à l'ancre, aucun dommage ne fut causé aux riverains. Puis on mouilla dans le chenal de Camaret où l'on trouva deux navires anglais qui se préparaient à entrer au port. Le capitaine pirate détacha vers eux deux canots chargés d'Écossais à sa solde qui enlevèrent de force des ballots de drap dont vingt aunes (*une aune = 1,182 mètre*) furent remises au receveur de Crozon, vingt autres aux membres de l'équipage. Des marchands du Conquet en achetèrent mais comme il y en avait plus de mille aunes, les sieurs Pasté et Christophe de la Boissière, négociants à Morlaix et clients habituels de COETLESTREMEUR vinrent en chercher également de même que le sieur Saint-Aubin de Brest.

En remontant vers la Manche, nos forbans prirent une barque de Saint-Brieuc, chargée de toiles et la conduisirent à l'ABERAC'H. Dans ce havre COETLESTREMEUR exigea une pipe de vin de chacun des navires qui s'y trouvaient en relâche (*une pipe = futaille de capacité variable, environ 268 litres*). Un bateau malouin ayant mis à la voile sans l'autorisation de COETLESTREMEUR, fut poursuivi, canonné et arraisonné. Dix tonneaux de vin furent enlevés ainsi que trois pièces d'artillerie.

En avril, une barque chargée de froment appartenant à un marchand de Saint-Brieuc était prise entre Roscoff et l'île de Batz. On l'amena à L'ABERAC'H où le navire et la cargaison furent vendus.

Au mois de juin la frégate de COETLESTREMEUR s'emparait d'un navire de La Rochelle transportant des feutres d'Espagne, des papiers, des toiles fines... en partie débarqués à La Rochelle le reste prit le chemin de Brest, fut entreposé dans une taverne de Recouvrance mais fut rapidement liquidé.

Au cours de la même croisière une barque anglaise chargée de fers et de feutres d'Espagne fut capturée et amenée à Crozon.

Une autre barque de Marennes fut capturée et le vin qu'elle transportait fut bu par l'équipage.

Sur terre les activités criminelles de COETLESTREMEUR se limitèrent à deux expéditions. La première qui permit la capture de la barque de La Rochelle. L'équipage à court de vivres descendit à terre et s'empara au port de l'Aiguillon de neuf bœufs, vaches et génisses qui furent dépecés et consommés à bord.

Le reste fut dirigé vers le manoir de Trouzilit en octobre 1556, manoir qui était la résidence habituelle du bailli du Léon pour lui infliger une correction afin de le rendre plus accommodant.

COETLESTREMEUR ne le trouvant pas revint à l'ABERACH.

COETLESTREMEUR n'était pas le seul à écumer l'Atlantique.

Ces actes de banditisme se poursuivirent tout le 16<sup>ème</sup> siècle lors des guerres opposant catholiques et protestants.

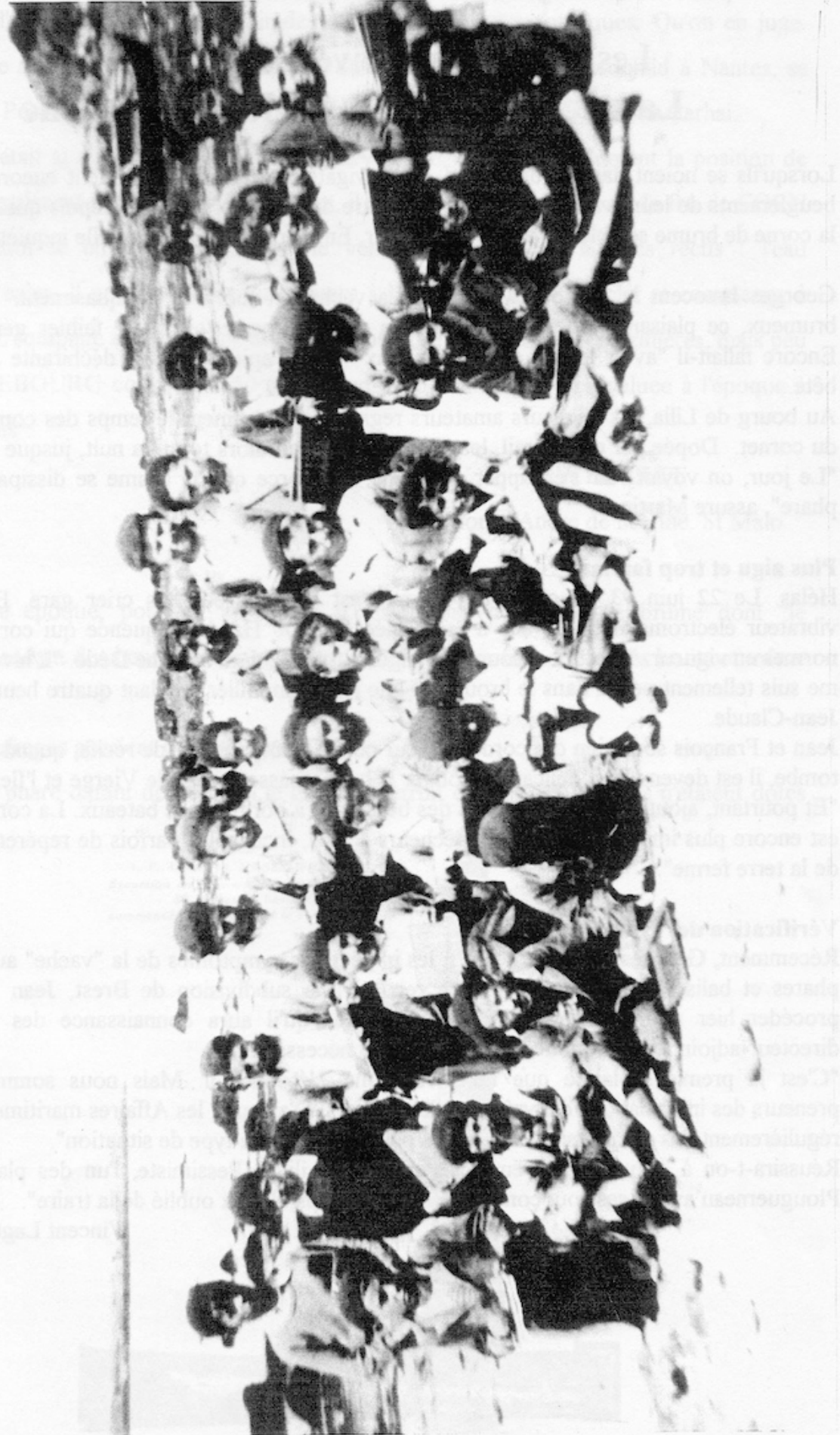
Source : Joachim Darsel. La Piraterie sur les côtes de Bretagne au 16<sup>ème</sup> siècle  
Société archéologique du Finistère (1970)



# VOUS RECONNAÎTREZ-VOUS ?

\* \* \*

Classe de Monsieur TALABARDON (1937)



## LA SIRÈNE DE L'ILE VIERGE

Un article paru dans "le Télégramme" du 16 août 1997 évoquait la sirène, ou la corne de brume du phare de l'Ile Vierge dont le meuglement semblait perdre de sa vigueur...

### Les navigateurs doivent tendre l'oreille **La vache de Lilia beugle en sourdine**

Lorsqu'ils se noient dans le brouillard, les navigateurs de Lilia voudraient encore se fier aux beuglements de leur "vache" juchée sur le phare de l'Ile Vierge. Mais depuis quelques années, la corne de brume semble perdre de sa vigueur. En mer, on tend une oreille inquiète.

Georges Innocent le dit tout à trac : " La vache est morte". Ou quasiment. Un vendredi brumeux, ce plaisancier de Plouguerneau a réussi à percevoir ses " faibles gémissements". Encore fallait-il "avoir le nez sur les cailloux" pour s'apitoyer de la déchirante agonie de la bête...

Au bourg de Lilia, les pêcheurs amateurs regrettent amèrement le temps des compresseurs et du cornet. Dopée par cet attirail, leur "vache" chantait alors toute la nuit, jusque dans leur lit. "Le jour, on voyait l'air s'échapper avec une telle force que la brume se dissipait autour du phare", assure Martine.

#### **Plus aigu et trop faiblard**

Hélas. Le 22 juin 93, la corne de brume s'est modernisée sans crier gare. Equipée d'un vibreur électromagnétique, elle a été réglée sur 300 Hz, la fréquence qui correspond aux normes en vigueur. "C'est beaucoup trop aigu et trop faiblard" estime Dédé. "L'hiver dernier, je me suis tellement perdu dans le brouillard que j'ai dû mouiller pendant quatre heures", raconte Jean-Claude.

Jean et François sont bien d'accord. Sur leur coin de côte hérissé de récifs, quand le brouillard tombe, il est devenu bien délicat de trouver la bonne passe entre l'Ile Vierge et l'Ile aux Genêts. "Et pourtant, ajoutent-ils, nous avons des boussoles à bord de nos bateaux. La corne de brume est encore plus importante pour les pêcheurs à pied, incapables parfois de repérer la direction de la terre ferme".

#### **Vérification des symptômes**

Récemment, Georges Innocent a décrit les inquiétants symptômes de la "vache" au service des phares et balises. Sa lettre a été bien reçue. A la subdivision de Brest, Jean Floch a fait procéder hier à une série de vérifications. Dès qu'il aura connaissance des résultats, le directeur-adjoint effectuera des modifications si nécessaire.

"C'est la première plainte que nous recevons, s'étonne-t-il. Mais nous sommes toujours preneurs des informations délivrées par les usagers. D'ailleurs, les Affaires maritimes réunissent régulièrement des commissions nautiques pour examiner ce type de situation".

Réussira-t-on à sauver in extremis la "vache de Lilia ? Pessimiste, l'un des plaisanciers de Plouguerneau avoue ses soupçons : "A tous les coups, ils ont oublié de la traire".

Vincent Lagoguey



Si les feux des phares fonctionnent essentiellement de la tombée de la nuit au lever du soleil, les signaux sonores, eux, sont utilisés par temps de brume et en général quand la visibilité est mauvaise, une tâche assumée par le Service des Phares et Balises.

" L'extinction d'un petit phare peut avoir des conséquences catastrophiques. Qu'on en juge. Dans la matinée du 25 février 1927, le cargo "Sarrebouurg" allant de Nordchild à Nantes, se trouvait devant Port-Sall sur la côte N.O du Finistère, non loin du phare de Corn Carhai.

Mais la brume était si épaisse que le capitaine LEVEQUE ignorait absolument la position de son navire. Connaissant parfaitement les parages, il avait cherché mais en vain le feu de CORN CARHAI. Bientôt le bâtiment dressé par le vent allait s'éventrer sur les récifs : l'eau envahissant les cales, il partit pendant un moment à la dérive puis se coucha et commença à piquer du nez. L'équipage eut la chance de pouvoir prendre place dans les baleinières, mais peu après le SARREBOURG coulait par 50 m de fond avec une cargaison, évaluée à l'époque à plusieurs millions".

Louis LE CUFF

Editions l'Ancre de Marine. St Malo

C'est qu'à cette époque, pourtant proche, il n'existait pas de sirène de brume dont "le mugissement, pendant des heures, souvent des jours, va dominer tous les autres bruits et même celui de la mer".

Combien de naufrages auraient pu alors être évités !

Mais ni le petit phare datant de 1845, ni le grand construit entre 1897 et 1902 n'étaient dotés de signal sonore.

L. P., Brest 18. L'ABER-WRACH  
Excursion en mer. - Phare de l'île Vierge  
82 mètres de hauteur,  
commencé en 1897, allumé le 1<sup>er</sup> mars 1902



Dès 1931, à la demande de Monsieur Kéraudy, maire de Landéda, Monsieur Vincent Inizan, député du Finistère, intervint à la Chambre des Députés le 2 mars 1931 et en avisa le maire.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS — 3<sup>e</sup> SEANCE DU 2 MARS 1931

**M. le président.** « Chap. 95. — Phares, fanaux, balises, radiophares et signaux divers. — Entretien et réparations ordinaires, 11.000.000 fr. » — (Adopté.)

La parole est à M. Inizan.

**M. Vincent Inizan.** Messieurs, le phare de l'île Vierge, placé dans des parages extrêmement dangereux pour la navigation maritime, est le phare le plus élevé des côtes de France: il a 82 mètres de hauteur.

Il est aussi un de ceux dont la portée lumineuse est la plus considérable: 35 milles, si je ne me trompe.

Par temps clair, c'est parfait. Il constitue pour les navires qui, sortant de la Manche, vont doubler Ouessant, ou, ayant doublé Ouessant, vont rentrer dans la Manche, le guide le plus sûr.

Mais en temps de brume, la visibilité est nulle. Les navires passent nombreux à quelques milles de ce phare. Dans ces parages, les courants sont extrêmement

violents. Les navires, surpris par la brume, ralentissent parfois. Or, le courant les dresse souvent vers la côte; ils talonnent sur les récifs dont les côtes sont infestées et ce sont des naufrages fréquents.

C'était hier le cargo *Brière*, qui a donné sur les récifs de Pontusval, c'était avant la guerre l'*Amboto*, navire espagnol, le *Fratelli-Prinzi*, navire sicilien du port de Catane, qui talonnèrent sur les récifs de Kerlouan, et combien d'autres dont la liste funèbre serait trop longue à énumérer.

Ce sont aussi, souvent, nos pauvres pêcheurs bretons, victimes de la brume qui, monsieur le ministre, cause leur perte.

J'avais transmis, en décembre dernier, à M. Daladier, votre prédécesseur, une pétition des marins pêcheurs de Plouguerneau, de l'Aber Vrac'h, de Kerlouan, qui demandaient l'installation d'une sirène de brume au phare de l'île Vierge. J'avais été fortement appuyé par M. Daniélou, ministre de la marine marchande, qui connaît ces dangereux parages.

Je viens, monsieur le ministre, renouveler auprès de vous ma requête.

Il s'agit d'une dépense minime, qui est destinée à sauver l'existence de nombreux marins pêcheurs bretons et même à assurer le salut de nombreux navires de toutes les nationalités.

Mon collègue M. Cadoret m'apprend que vous venez de faire placer une sirène de brume à l'île des Moutons, à l'entrée de Concarneau. Le geste que vous avez fait pour les pêcheurs de Concarneau, vous le ferez, j'en suis certain, pour ceux de Plouguerneau et je vous en remercie par avance. (*Très bien! très bien!*)

**M. le ministre des travaux publics.** On va faire le nécessaire immédiatement.

**M. Vincent Inizan.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 95?...

Je le mets aux voix, au chiffre de 11.000.000 fr.

(Le chapitre 95, mis aux voix, est adopté.)

**M. le président.** « Chap. 96. — Phares, fanaux, balises, radiophares et signaux divers. — Améliorations, extension et restauration, 8.000.000 fr. »

La parole est à M. Cadoret.

**M. Cadoret.** M. le ministre de la marine marchande, à qui j'avais demandé de modestes allocations pour certains travaux maritimes, m'a fait connaître qu'il fallait m'adresser à M. le ministre des travaux publics.

Quand nous avons à faire des balisages, à installer des tourelles ou des phares sur des points voisins du littoral, les frais sont laissés à la charge des collectivités locales, départementales ou communales.

Or, il ne s'agit pas de circulation communale ou départementale, mais nationale et même internationale.

Il serait donc logique que ces travaux fussent faits aux frais de l'Etat. (*Très bien! très bien!*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 96?...

Je le mets aux voix, au chiffre de 8 millions de francs.

(Le chapitre 96, mis aux voix, est adopté.)

BRM  
P.UTHE

Paris, le 4 mars 1931

Mon cher ami:

Je suis heureux si vous adrenez ma petite intervention pour la visée de brume du phare de l'île Vierge et la réponse formelle du ministre

Cordialement à vous

V. Inizan  
Député  
du Finistère

Tout semblait donc tranché ...

Mais dans sa séance de février 1932, le conseil municipal refuse la participation financière de la commune au coût d'une installation qui n'intéresse pas seulement les pêcheurs locaux mais l'ensemble des navires naviguant au large de nos côtes.

Le Conseil municipal, après délibération,  
1°. répond négativement au premier point; et  
2°. en ce qui concerne le deuxième point, accepterait une contribution de 30%.

Dans la même séance =

établissement

de signal de brume

de l'île Vierge,

au profit de la commune

de l'île Vierge.

m. le maire donne lecture de la lettre, en date du 15 février 1932, de M. l'Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat, relative au projet d'établissement d'un signal de brume au phare de l'île Vierge.

La participation de la commune de Landéda, d'après les indications données, s'élèverait à 77.80<sup>f</sup>.

Il invite le Conseil à délibérer.

Le Conseil, après délibération,  
Considérant que la situation financière de la commune est particulièrement obérée;

Considérant que la commune n'a comme ressources que le produit de ses centimes;

Recule devant l'importance du montant de sa participation à l'établissement d'un signal de brume au phare de l'île Vierge et demande que l'Etat prenne à sa charge la dépense dont l'imputation est demandée à la commune.

Delibéré, à Landéda, les jours, mois et an que dessus.

*J. Cabot*

*Silvestre*

*Belloc*

*Barbar*

*Larsonneur*

*Berthier*

Et les années passèrent...

La nécessité de l'établissement d'une sirène redevint d'actualité après le naufrage du "Cabourg" en janvier 1939.

L'Ouest Eclair du 7 mars 1939 évoqua la signalisation des routes maritimes de la Manche.

**MARINE MARCHANDE**



Après la perte du « Cabourg »  
S. E. 2-3.39  
**LA SIGNALISATION  
DES ROUTES MARITIMES  
DE LA MANCHE**

**Ce que nous dit un commandant  
de navire de commerce**

SAINT-BRIEUC, 6 mars. — (De notre rédaction.) — A l'issue de la cérémonie funèbre qui a été célébrée à Saint-Quay-Portrieux à la mémoire des victimes du naufrage, à la fin de janvier dernier, du steamer *Cabourg*, de la Société Maritime Nationale, nous avons pu nous entretenir de ce tragique événement de mer avec plusieurs capitaines au long-cours et capitaines de la marine marchande venus rendre un dernier hommage à leurs camarades disparus. Les déclarations de l'un d'eux, particulièrement qualifié, ont retenu notre attention d'une façon toute spéciale. Au surplus, tous ses collègues se déclareraient d'accord avec lui.

Sans pouvoir, bien entendu, découvrir la cause exacte de la perte du *Cabourg*, ce commandant croit de son devoir de signaler quelques lacunes dans le service météorologique et dans l'indispensable signalisation des routes maritimes de la Manche, entre Cherbourg et Ouessant.

**Un poste d'émission qui se tait  
deux jours par semaine**

Parlons d'abord de la météo. En raison des longueurs d'onde et des heures de service de l'unique radio embarqué sur les cargos, les navires marchands qui naviguent en Manche ne recueillent leurs renseignements météorologiques que par le truchement du poste de T. S. F. de la marine militaire de Brest-Mingam. Or, pour satisfaire au roulement des permissions et des repos, ce poste suspend ses émissions chaque semaine, du samedi matin à 8 h. 30 au lundi matin à la même heure. Ainsi, pendant 48 heures, les commandants des navires se trouvent complètement privés de renseignements de la plus haute importance.

La chose a été, paraît-il, signalée à plusieurs parlementaires, mais jamais les capitaines marchands n'ont eu vent d'une amélioration, ni même d'un espoir d'amélioration dans le sens indiqué.

Or, le 22 janvier, un dimanche, on captait le dernier message du *Cabourg*, qui devait se trouver au large de la baie de Saint-Brieuc, aux prises avec une des plus violentes tempêtes de l'hiver.

Le 22 janvier, un dimanche, un de ces jours précisément où le poste de radio de Brest-Mingam reste silencieux. Le capitaine qui nous a signalé ces faits et qui, répétons-le, connaissait parfaitement l'équipage du *Cabourg*, reste convaincu que si le commandant avait reçu par la radio de Brest les renseignements météorologiques en temps voulu, il aurait presque certainement rebrousser chemin vers le nord-est et aurait pu ainsi éviter la perte de son navire et la mort affreuse de 27 hommes.

Selon notre interlocuteur, le *Cabourg* a dû sombrer au large de l'île de Bréhat et les épaves furent déportées par les courants vers la baie de Saint-Brieuc. On se souvient, en effet, que celles-ci furent trouvées à Bréhat, puis à Saint-Quay-Portrieux, Binic, Les Rosaires et, enfin, au Légué-Saint-Brieuc.

On peut s'étonner que le poste de radio de Brest-Mingam qui, dans le cours de la semaine, émet des renseignements météorologiques parfaits, de l'avis de tous les marins, laisse ainsi les navigateurs à l'aventure pendant deux jours entiers. On comprend très bien que les radios aillent en permission le dimanche, mais il ne serait pas impossible, semble-t-il, d'établir une permanence les samedis et dimanches ? On objectera peut-être que ce poste est réservé, en principe, à la marine militaire, mais peut-il exister des cloisons étanches lorsqu'il s'agit de vies humaines ? N'existe-t-il pas au surplus une admirable solidarité entre les marines de guerre et de commerce et celle-ci ne s'est-elle pas affirmée, une fois de plus, lors des recherches du *Cabourg*, ainsi que s'est plu à le rappeler M. Hecquet, vice-président de la Société Maritime Coloniale, dans son discours prononcé devant le monument aux morts de Saint-Quay.

### Sirènes de brume et phares

De la météo et de la radio, notre interlocuteur passe à la question des sirènes de brume. Selon lui, ces sirènes ne sont pas assez nombreuses en Manche. C'est ainsi que depuis la Pointe de la Hague jusqu'à Ouessant on ne trouve que celle de Jersey, d'ailleurs très puissante puisqu'elle s'entend à 15 milles de chaque côté.

Il en faudrait une aussi forte au Cap Fréhel pour rendre plus accessibles les abords de l'entrée de Saint-Malo. De même, on devrait pourvoir de bouées, à cloche, ou mieux à sifflet, les passes des Minquiers.

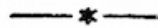
Un aménagement urgent serait également l'installation d'une sirène de brume à l'île Vierge, afin de faciliter l'atterrissage du Chenal du Four, toujours si dangereux.

Le commandant, qui compte 28 ans de navigation, ne tarit pas d'éloges sur la signalisation anglaise des routes maritimes qui devrait souvent nous servir d'exemple. Par contre, il nous dit son admiration pour notre service de radiophares que les capitaines étrangers eux-mêmes estiment le premier du monde.

Puis, ainsi lancé sur les questions maritimes, il nous dit encore quelques mots sur l'aménagement des ports : « On engloutit souvent bien des millions et quelquefois en pure perte parce qu'on dédaigne prendre l'avis autorisé des « usagers » que nous sommes et nous pourrions cependant éviter bien des bévues et bien des pertes inutiles d'argent. Je vous en donnerais beaucoup d'exemples frappants, mais cela est, en somme, en dehors du sujet et nous entrainerait trop loin ».

Nous avons recueilli ces réflexions d'un homme de mer éprouvé, sachant qu'elles intéresseraient tous les navigateurs de la Manche et que cet article sera peut-être susceptible d'activer les réalisations et améliorations souhaitées par un grand nombre de commandants.

R. B.



1939. La guerre puis l'occupation, les difficultés qui suivirent la libération ne permirent pas de porter remède à une situation pourtant toujours dramatique et ce n'est que le 15 février 1952 que la sirène de l'île Vierge fut mise en service.

Cependant dès avril plusieurs incidents entraînèrent l'arrêt de la corne de brume : pignon entraînant l'alternateur, claquage de condensateur, rupture de dents à la roue du moteur. Les réparations effectuées, la sirène de brume se remit à mugir...

Que d'années passées, plus de 20 ! pour arriver à mettre en place ce système sonore qui contribue à sauver bien des vies humaines.

Merci à Yves Prigent.

J. Michel

## LE PHARE DE L'ILE VIERGE " Roi des phares"

( Extrait de "La Veillée des Chaumières" du 22 mars 1902)

" Ayez donc la bonté, chers lecteurs, de vous transporter en imagination sur ces côtes particulièrement dangereuses du nord-ouest de la Bretagne où s'opère la fusion de deux mers, où l'Atlantique et la Manche marient leurs flots tumultueux.

Sur ces côtes depuis le 1<sup>er</sup> mars dernier, s'élève un phare qui passe de plusieurs mètres les plus hauts phares du monde, y compris la fameuse lanterne de Gênes érigée au XVI<sup>e</sup> siècle, dont le plan focal est de 70 mètres au-dessus du sol, et le phare de Barfleur-Gatteville, bâti en 1835 à la pointe du Cotentin, dont le plan focal est de 71 mètres. Le phare en question érigé sur l'Ile Vierge, mesure en effet, 75 m 18 au-dessus du sol. On peut même dire, le pied du paratonnerre de la lanterne étant à 12 m au-dessus de la galerie supérieure, que la hauteur totale de l'édifice est d'un peu plus de 82 mètres.

Jamais pareilles dimensions n'avaient encore été données à un phare. Jamais non plus on n'avait tant apporté de soin à la construction de ces sortes d'édifices. Songez qu'à l'Ile Vierge l'épaisseur des maçonneries n'atteint pas moins de 4 m 20 au pied du soubassement. La tour est construite en moellons granitiques provenant de l'Ile Vierge même, sauf dans les parements extérieurs, pour lesquels on s'est servi de cette belle pierre de Kersanton, dont Cambry, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, vantait déjà le grain pur et serré. Toutes maçonneries ont été faites en mortier de ciment Portland, dosé à raison de 450 kilogrammes et, dans les fondations, de 700 kilogrammes de ciment par mètre cube de sable dessalé. Une chemise en briques de champ revêt le parement intérieur de la tour, dont l'isole un matelas d'air destiné à empêcher l'introduction de l'humidité extérieure ; cette chemise sera elle même recouverte, sur toute sa surface, par des plaques, en opaline. Quant à la nature et à la portée du feu, tout ce que j'en puis dire, profane, c'est que ce feu est à éclats blancs réguliers de 5 en 5 secondes, qu'il a une puissance lumineuse de 56 000 becs Carcel, qu'il porte à 39 milles par temps moyen, enfin qu'il est constitué par un appareil lenticulaire à optiques jumelles de 0 m 70 de distance focale avec brûleur à incandescence.

Les détails qui précèdent donneront à nos lecteurs un aperçu de ce "roi des phares", comme on l'appelle déjà, qui va devenir l'été prochain un des buts d'excursion les plus appréciés des touristes. Le prix total de la construction, appareils et lanternes compris, s'est élevé à 462 000 francs. Il y avait déjà un phare sur l'Ile Vierge (1845), mais il était de troisième ordre et ne dépassait pas 33 mètres. Le nouveau phare a pour objet de renforcer, du côté de la côte française, l'éclairage de l'entrée de la Manche, puissamment organisé sur la côte anglaise, mais qui laissait fort à désirer chez nous. Cette lacune est aujourd'hui comblée grâce aux habiles constructeurs de la lanterne, MM Barbier et Burard ; mais l'architecte du monument n'est pas moins digne d'éloges. Sans doute n'a-t-il fait que se conformer aux modèles déjà connus. Il y a, pour les phares, une sorte de type fixe, de canon architectural dont on ne s'écarte plus que rarement, alors qu'autrefois on s'ingéniait à varier le dessin et les lignes de ces sortes d'édifices".

# Le parler breton s'est perdu dans les tranchées

\* \* \*

Malgré l'école obligatoire, censée imposer le français dans toutes les régions, la langue bretonne avait conservé ses racines. Mais la mobilisation a obligé les paysans bretons de Basse-Bretagne à abandonner leur culture. Au retour de la guerre, le français s'est imposé.

Les paysans bretons l'ont appelée "*M<sup>me</sup> Brezell*", "*M<sup>me</sup> la Guerre*". L'appellation, mi-familière, mi-respectueuse, marie français et breton. D'un côté, le parler du pays, de la vie de chaque jour, des conversations et des prières. De l'autre, celui de l'enseignement, de la justice, de l'administration, et bientôt de la guerre.

En 1914, la Bretagne est peuplée en majorité de paysans. Dans les champs, surtout à l'ouest de la ligne Plouha-Vannes, on entend rarement parler français. Les petits Bretons l'apprennent pourtant - en même temps que l'amour de la patrie - à l'école primaire, obligatoire depuis le début des années 1880. La République compte sur les instituteurs pour faire reculer les langues régionales, accusées de menacer l'unité nationale, et considérées comme un symptôme de l'obscurantisme des campagnes : les petits bretonnants sont donc punis quand ils conversent dans la langue de la maison.

Mais leur fréquentation des salles de classe est épisodique : ils sont plus utiles aux champs. Des moments passés sur les bancs de l'école, les enfants gardent quelques notions de français qu'ils ont rarement l'occasion d'utiliser, et le souvenir d'une carte de France où l'Alsace et la Lorraine, perdues en 1870, sont peintes en violet, couleur de deuil.

Pourtant, dès avant la première guerre mondiale, le français règne déjà dans les villes : à Brest, Quimper, Morlaix ou Concarneau, c'est la langue des bourgeois et des nobles, mais aussi celle des citadins plus modestes. Bientôt naît dans l'esprit des paysans le "*complexe breton*". En 1885, Henri Baudrillart, un économiste chargé par l'Académie des sciences morales et politiques d'effectuer une enquête en Bretagne, écrit : "*Dans une ferme près de Quimper, un homme de trente-cinq ans environ ne savait pas s'exprimer en langue française, tandis que sa femme et ses enfants soutenaient facilement la conversation. Comme nous en demandions la raison, il nous répondit en breton qu'il était le seul sot de la famille*". Ce sentiment d'infériorité et de culpabilité, encore diffus avant la guerre, va prendre corps là où la pratique du français devient une question de survie : dans les tranchées.

Les Bretons mobilisés partent au front convaincus, comme tous les jeunes Français, qu'ils vont balayer l'armée allemande en quelques jours, et décidés à mourir pour la patrie s'il le faut.

## **Un soldat légèrement blessé, est soupçonné d'avoir voulu désertir. Incapable de s'expliquer en français, il sera fusillé !**

Arrivés dans les casernes, ils abandonnent leur habit traditionnel de velours noir, leur chapeau à large bord, et revêtent l'uniforme du soldat : pantalon garance et vareuse. Tous les mobilisés ont dans leur poche leur chapelet et le scapulaire confiés par le prêtre du village à l'heure du départ, qui doivent les préserver du danger et leur ouvrir toutes grandes les portes du paradis le cas échéant.

Au début de la guerre, les régiments sont régionalisés. Les Bretons restent donc entre eux, et conversent dans leur langue. "*Nous sommes beaucoup de Finistériens ensemble et cela fait plaisir de parler de temps en temps le breton*", écrit le 19 octobre 1915 le soldat Benjamin Cariou. Mais la guerre parle français. Il faut donc l'apprendre, ou le réapprendre. Le soldat

Yves Le Fiblec est bilingue. Interrogé par Roger Laouénan, un passionné de la Grande Guerre auteur de plusieurs livres sur le sujet, l'ancien combattant a raconté que ses supérieurs le chargeaient d'enseigner quelques notions de vocabulaire indispensables aux nouveaux arrivants.

Les soldats bretonnants commencent donc par apprendre "*demi-tour droite !*", "*en avant, marche!*", "*front*", "*canon*", "*soixante-quinze*"... Au contact de soldats de toutes les régions de France, ils enrichissent leurs connaissances des mots "*boche*" ou "*pinard*". Peu à peu, ils apprennent à déchiffrer les noms dont les tranchées ont été baptisées : "*tranchée de la soif*", "*tranchée du désespoir*"... Les poilus bretons n'abandonnent pourtant pas leur langue pour évoquer des heures durant le pays natal. Mais les sons leur jouent des tours : ainsi le "*oui*" breton se dit "*ia*". Pour certains de leurs congénères, cela ressemble trop au "*ja*" allemand...

Cette différence affichée n'est pas du goût de tous. Ainsi, Marc Bloch n'épargne pas, dans ses *Souvenirs de guerre*, les troupes venues de Basse-Bretagne : "*Les hommes de l'intérieur des terres nous parurent de bien médiocres guerriers. Vieillis avant l'âge, ils semblent déprimés par la misère et l'alcool. Leur ignorance de la langue ajoutait encore à leur abrutissement*".

La honte de parler breton subrepticement s'installe en eux, pour ne plus les quitter. Si tous les poilus bretonnants ne deviennent pas bilingues pendant la guerre, la plupart rentreront au pays convaincus que le français est une langue non seulement utile, mais indispensable.

L'histoire du soldat François-Marie Laurent restera dans les mémoires. Ce cultivateur de vingt-neuf ans a laissé à Mellionec, en centre-Bretagne, sa femme et ses deux enfants. Dans la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 octobre 1914, sur le front de Champagne, il est blessé au petit doigt de la main gauche. Sa dernière phalange est arrachée. Son capitaine lui conseille d'aller se faire soigner au poste de secours. Sur place, le médecin trouve la blessure légère et soupçonne le soldat de tenter de fuir devant l'ennemi. François-Marie Laurent est incapable de s'expliquer en français. Arrêté, convaincu d'abandon de poste devant le conseil de guerre, il est fusillé le 19 octobre 1914. Il sera réhabilité vingt ans plus tard. "*On a fait de ce cas le symbole de l'oppression de la France contre les Bretons et la langue bretonne*", remarque Roger Laouénan.

Le nombre de victimes bretonnes de la guerre de 14-18 est à l'époque, et reste aujourd'hui, l'objet de controverses. Les estimations les plus communément admises font état de 120 000 à 150 000 morts. Mais certains avancent le chiffre de 240 000 morts, augmentant d'autant le poids de la dette de la France vis-à-vis de la Bretagne.

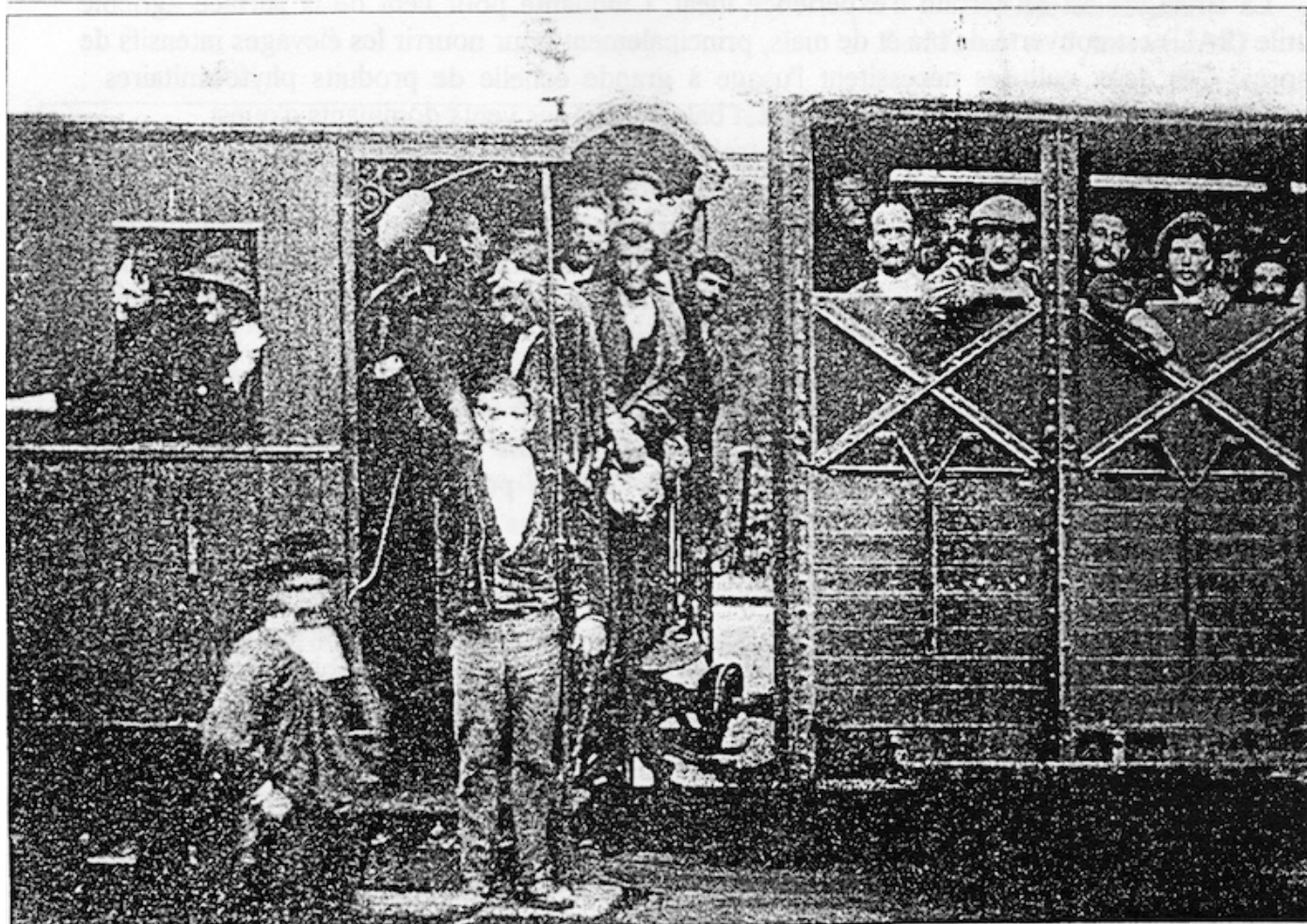
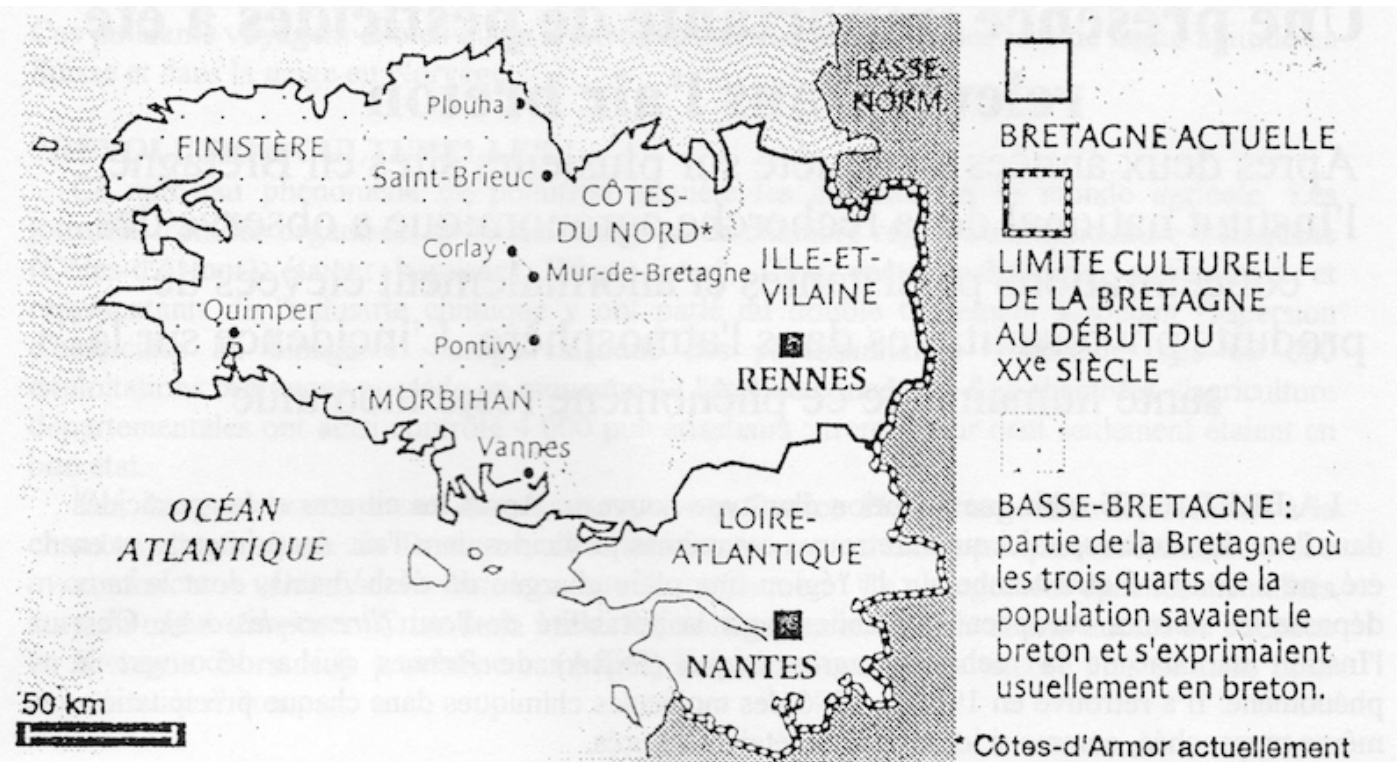
Dès 1919, une pétition lancée par un mouvement autonomiste réclame d'ailleurs la reconnaissance de la langue et de la culture bretonnes, en paiement du sacrifice consenti à la nation. Les poilus rescapés n'ont pas ces idées en tête. Ils reviennent chez eux persuadés que si la Bretagne est leur petite patrie, la France est et restera leur grande patrie. Convaincus surtout que le breton ne leur suffira pas, à eux et à leurs enfants, dans l'avenir. "*L'armée n'a pas eu besoin de casser du Breton*", explique Roger Laouénan. "*Le brassage entre soldats de toutes origines a abouti à un nivellement indéniable*", note-t-il, une pointe de regret dans la voix.

Les anciens soldats abandonnent l'habit traditionnel. Beaucoup vont chercher dans les villes du travail et des conditions de vie plus faciles. En quittant la campagne bretonne, ils quittent le breton. Ceux qui restent continuent à parler leur langue maternelle, mais ils encouragent leurs enfants à bien étudier le français. Ces enfants qui feront le choix, définitif, dans les années 40 et 50, d'élever leur propre famille dans la langue nationale, provoquant un basculement irrémédiable, au moment où meurent les derniers bretonnants monolingues.

*Gaëlle Dupont*

*Le Monde - Vendredi 6 novembre 1998*





### Un sur quatre...

Serrés les uns contre les autres dans les wagons, le 2 août 1914, en gare de Pleyben (Finistère), des mobilisés bretons prennent le train pour la guerre, Madame Brezell, comme ils l'appellent. Sur le front, ils abandonneront leur costume, leur langue

et une partie de leurs traditions. Cette photo est extraite des collections de Roger Laouénan, qui a publié en octobre *Nous les poilus* (éditions Coop Breizh, 250 p., 130 F), le quatrième tome de son histoire des Bretons dans la Grande Guerre. Environ 600 000 Bretons (originaires des cinq départements de la Bretagne historique : Ille-

et-Vilaine, Côtes-du-Nord, Morbihan, Finistère, Loire-Atlantique) ont été mobilisés. 65 000 d'entre eux ont combattu dans la marine, composée à 80 % de Bretons. De 130 000 à 150 000 soldats et marins ont été tués ou portés disparus. Ce chiffre fait de la Bretagne la région la plus touchée par les pertes humaines de la guerre 14-18.

# Une présence importante de pesticides a été relevée dans l'air breton

Après deux années d'enquête sur plusieurs sites en Bretagne, l'Institut national de la recherche agronomique a observé des concentrations persistantes et anormalement élevées de produits phytosanitaires dans l'atmosphère. L'incidence sur la santé humaine de ce phénomène reste inconnue

LA BRETAGNE subit une pollution d'un type nouveau. Après les nitrates et les pesticides dans l'eau des rivières, voici qu'on retrouve ces mêmes pesticides dans l'air. Au printemps et en été, on a constaté qu'il tombe sur la région une pluie chargée de désherbants, dont le taux dépasse les normes européennes établies pour la potabilité de l'eau (*lire ci-dessous*). C'est l'Institut national de la recherche agronomique (INRA) de Rennes qui a découvert le phénomène. Il a retrouvé en 1995 et 1996 des molécules chimiques dans chaque précipitation, même rapprochée, comme si les nuages en étaient saturés.

La Bretagne est un terrain d'expérience idéal. Cinquante pour cent de la surface agricole utile (SAU) est couverte de blé et de maïs, principalement pour nourrir les élevages intensifs de porcs. Ces deux cultures nécessitent l'usage à grande échelle de produits phytosanitaires : herbicides, fongicides et insecticides. Elle est balayée par des vents dominants d'ouest.

Les chercheurs de l'INRA ont installé trois stations de mesures à Pont-l'Abbé (Finistère), près de la pointe de Bretagne, à Trémargat (Côtes-d'Armor) - un bassin versant en pleine terre choisi parce que les agriculteurs de cette micro-région refusent l'utilisation de phytosanitaires -, et à la station météo de Rennes-Saint-Jacques (Ille-et-Vilaine). Les mesures sont effectuées avec un "point zéro" constitué par l'océan où, en principe, on ne trouve pas de molécules chimiques dans l'atmosphère. Conclusion des chercheurs : *"En se référant aux normes européennes existantes pour les eaux de boisson et aux paramètres descripteurs de la toxicité chronique sur la santé humaine, la situation mise à jour peut être jugée préoccupante, d'autant plus qu'on assiste à un enrichissement de la pluie en pesticides au passage des perturbations d'est en ouest sur la Bretagne."* L'étude n'a porté que sur les herbicides. Les fongicides et insecticides n'ont pas été recherchés.

Suivant l'emplacement et la déclivité du champ, les conditions météorologiques au moment du traitement, les habitudes plus ou moins bonnes de l'agriculteur ainsi que celles des techniciens de l'équipement et de la SNCF qui ont en charge le désherbage des voies et routes, on estime qu'entre 25% et 75% des herbicides épandus ratent leur cible. Une partie va directement dans l'eau des rivières, l'autre se volatilise. Ce n'est pas le vent qui est le plus grand responsable de la dispersion, mais le soleil. La plupart des herbicides se fixent en effet sur les molécules d'eau et transitent dans l'atmosphère par simple évaporation.

Le site de Trémargat est le plus riche d'enseignements. Eloigné des champs traités, le pluviomètre recueille pourtant des quantités importantes d'herbicides alors que le produit devrait logiquement avoir eu le temps de se disperser. C'est à l'époque du traitement que les quantités récupérées sont les plus importantes, mais on a également constaté une persistance du phénomène trois mois après l'application. Soixante-dix-huit pour cent des échantillons présentent une concentration supérieure à la norme européenne. Cette grande propension à voyager est encore mieux démontrée sur le site de Rennes-Saint-Jacques, où les teneurs doublent après le passage des nuages sur l'ensemble de la Bretagne.

Ces résultats confirment les travaux menés depuis 1991 par le laboratoire de géologie appliquée de l'université Paris-VI. Marc Chevreuil et Mourad Garmouma avaient eu l'idée de mesurer la teneur en pesticides de l'air de Paris. Résultat : ils y trouvèrent de l'atrazine, en

même quantité que dans la campagne avoisinante où les grandes cultures céréalières dominent. Ces polluants voyagent si bien qu'on a retrouvé des triazines dans des lacs de haute altitude en Suisse et dans la neige en Norvège...

## "RÉVOLUTION CULTURELLE"

Ce nouveau phénomène de pollution inquiète les autorités et le monde agricole. Les journées d'études organisées le 29 novembre par la chambre régionale d'agriculture à Loudéac (Côtes-d'Armor) étaient baptisées "Phyto-futur". Cinq cents techniciens, agriculteurs et représentants de l'industrie chimique y ont parlé du double traitement associant l'aspersion d'herbicides au binage et l'usage raisonné des phytosanitaires - chacune des 60 000 exploitations bretonnes possède en moyenne 32 litres de concentré. Les chambres d'agriculture départementales ont ainsi contrôlé 4 000 pulvérisateurs ; trente pour cent seulement étaient en bon état.

*"Ici, les gens sont surtout des éleveurs, avoue Patrice Plet, chargé d'environnement à la chambre d'agriculture de Bretagne, ils s'intéressent moins aux pratiques culturales. Nous avons donc une véritable révolution culturelle à effectuer."* Ce changement dans les mentalités aura du mal à s'imposer. Crise de la vache folle oblige, on n'a jamais abattu autant de cochons en Bretagne. Lors de la prochaine campagne, il faudra donc semer encore plus de maïs pour engraisser les bêtes.

Loïc Chauveau  
*Le Monde - 15 janvier 1997*

### ***Les produits recensés***

Outre l'ozone et l'oxyde de carbone, l'air des villes est chargé de produits comme les PCB, des hydrocarbures et des organochlorés, dont les produits phytosanitaires ou pesticides. Près de deux cents molécules chimiques, dont on ne connaît pas toutes les propriétés, sont en vente libre en France.

- **Les triazines** sont des produits de synthèse dont la molécule est constituée en alternance de trois atomes de chlore et trois atomes d'azote. Parmi eux, on utilise surtout l'atrazine (traitement des maïs, désherbage des jardins) et le simazine.
- **Le dinoterbe**, dont l'utilisation sera interdite en France à partir du 30 novembre à cause de ses effets nocifs sur les poissons, est utilisé sur le maïs, les haricots et les pois de conserve.
- **Les effets des produits phytosanitaires** sur l'appareil respiratoire humain n'ont jamais été étudiés, à la différence des contaminations par voie orale et par contact dermique. Nul ne sait quelles sont leurs conséquences sur la santé.
- **Les valeurs retrouvées** sont supérieures à la norme européenne (100 nanogrammes par litres), en vigueur pour les eaux destinées à la consommation. Mais elles sont inférieures au seuil fixé par l'Organisation mondiale de la santé ( 2 000 nanogrammes par litre).

## La laborieuse réforme des mentalités

Les dernières études sur la présence de pesticides dans le ciel de Bretagne ne manqueront pas d'alimenter l'amertume des agriculteurs de la région, eux qui se considèrent comme les boucs émissaires d'une société en crise. Ce nouvel éclairage sur la pollution dans l'Ouest est, en l'occurrence, paradoxal. Sous la pression des associations locales qui luttent contre les excès de nitrates dans les rivières, les organisations agricoles ont fini par réagir en incitant leurs membres à se plier à des normes de plus en plus sévères et en organisant actions de formation, débats et colloques. Or c'est souvent à partir de ces rencontres que les résultats d'études sont rendus publics. Plus les Bretons scrutent leur environnement, plus ils y découvrent des raisons de s'inquiéter, et plus ils attirent l'attention sur leur sort. Au risque de passer pour des pestiférés. Moins sensibilisés sur ce thème, d'autres régions ne prennent pas autant de peine. Les grandes zones céréalières utilisent probablement plus d'herbicides, de fongicides ou d'insecticides que la Bretagne. Il n'empêche : la région va devoir prendre en compte cette pollution atmosphérique d'un nouveau type, comme elle a commencé à le faire avec celle des rivières (Le Monde du 30 novembre 1995) qui assurent 80% de l'alimentation en eau potable.

D'ici à 1998, 2,5 milliards de francs devraient être consacrés pour enrayer la dégradation de l'eau. Le programme "Bretagne eau pure" comporte un volet important de *"travaux d'expérimentation et de recherches très appliquées"*, prenant comme base l'exploitation agricole. Les animateurs de cette opération estiment que *"les connaissances scientifiques et techniques dans le domaine de (...) l'eau sont souvent dispersées et peu adaptées au contexte régional"*. Autrement dit, il est avant tout indispensable de convaincre éleveurs et cultivateurs de leurs responsabilités. En réaction, ces derniers défendent leurs pratiques. Vendredi 10 janvier, à Plabennec (Finistère), la salle était comble pour écouter, à l'invitation du Centre des jeunes agriculteurs, Jean-Louis L'Hirondelle, auteur d'un livre sur *"l'innocuité des nitrates dans l'alimentation"*. Ce rhumatologue plaide du coup pour l'abolition des directives européennes contraignantes. Ce n'est là qu'un épisode d'un long conflit passionnel qui oppose une partie des agriculteurs aux écologistes, rejoints, sur le dossier de l'eau, par de nombreux scientifiques. Entre les deux, l'opinion publique s'interroge.

Dans une région où l'économie pique du nez, l'agro-alimentaire apparaît comme le seul secteur fort. Il réalise la moitié des exportations bretonnes, embauche, en est fier et le fait savoir. La reconquête de l'environnement ne se fera pas sans lui

Martine Valo

Le Monde - 15 janvier 1997

## BATEAUX SAUVEURS.

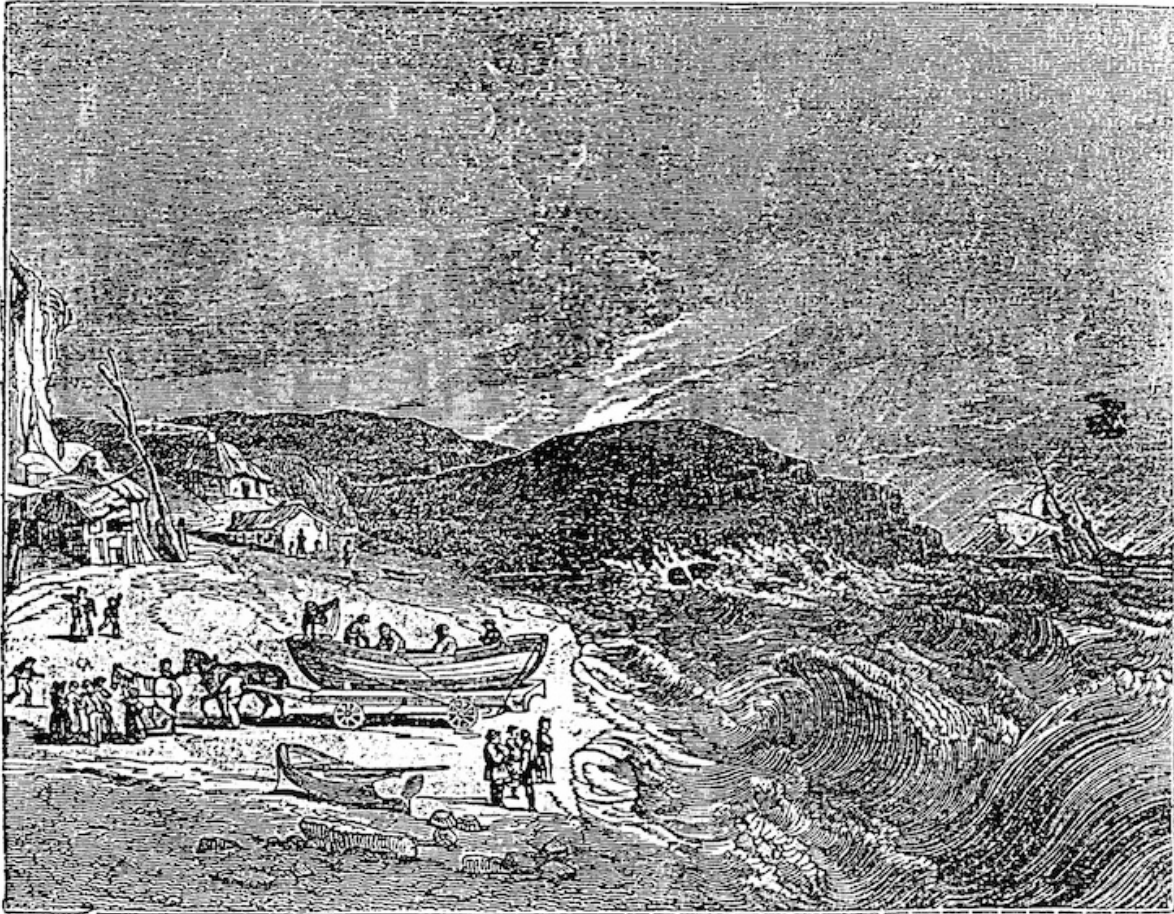
Il est fort rare qu'un navire succombe en pleine mer sous la violence d'une tempête. — La foudre peut le frapper, une imprudence ou un crime peuvent le faire dévorer par le feu, un vice de construction ou trop de vétusté peuvent occasionner subitement une voie d'eau qui surpasse l'action des pompes ; mais ces évènements ne sont que des accidens, et dans toutes les circonstances de sa vie, même dans les plus fortunées et les plus rassurantes, l'homme est également sujet à mille chances funestes, à la chute d'une tuile, à la

route d'un cabriolet, au cheval qui s'emporte, à la diligence qui verse.

Nous le répétons donc, ce n'est pas lorsqu'il est loin de terre qu'un navire bien construit, bien commandé, armé d'un bon et nombreux équipage, craindra le vent ni la mer; c'est lorsqu'il est affalé sur la côte. Oh! alors tout est contre lui: la brise souffle du large et le jette vers les roches, les ondulations des vagues suivent la brise, et chacune en passant sous le navire le rapproche de quelques toises des brisants qu'il veut fuir. En pleine mer il pourrait s'abandonner au vent et à la lame, il aurait des centaines de lieues devant lui, et quinze jours, trois semaines de mauvais temps n'auraient pour résultat que de le dévier de sa route. Mais ici... la côte est à trois lieues, à deux lieues, à une lieue; on la voit à chaque heure devenir plus distincte; on y aperçoit d'abord les clochers, puis les maisons, puis les animaux qui paissent tranquillement dans les champs, et les habitants du rivage qui se

rassemblent sur une pointe avancée. Pas un port, pas une crique de refuge; une chaîne de récifs, et les murailles noires des rochers à pic: l'écume blanche des brisants enceint toute la baie; la mer déferle partout.

Nous sommes en hiver, le temps ne s'embellira pas. Il est quatre heures du soir, la nuit va venir, une nuit bien noire et longue de quinze mortelles heures: les habitants et l'équipage calculent que ce sera pour demain matin le naufrage; mais la brise fraîchit, la mer augmente, on est déjà près de toucher roches; il faut couper les mâts pour donner moins de prise au vent, et laisser tomber l'ancre de miséricorde... Vains secours! Après quelques minutes les chaînes cassent, ou bien la mer furieuse couvre à chaque instant le navire, qui, retenu par son ancre, ne peut plus s'élever au-dessus de la lame. Les coups de mer emportent et écrasent tout sur le pont; il faut couper les câbles et faire côte: le dernier coup de canon de détresse vient avertir les marins du rivage que



(On amène le bateau sauveur sur la plage.)

le beau *trois-mâts* de la veille est échoué à quelques dizaines de toises. On entend les cris de l'équipage, et à travers l'obscurité de la nuit on distingue la coque du navire crevée, et suspendue entre deux roches.

Quelques dizaines de toises de la côte au navire, du salut à la mort! C'est l'histoire de la plupart des naufrages. Quelques dizaines de toises seulement, et ne pouvoir secourir ni être secouru! c'est une position atroce qui rassemble toutes les douleurs dont l'homme puisse être déchiré. Que de drames touchants et horribles dans ces fatales occasions; que de dévouemens et de scènes d'égoïsme; des femmes, des enfans, des familles entières sont parmi les passagers, et tous vont être détruits en vue de leurs amis, de leurs parens, sur le terme de leur voyage.

Mais est-il bien vrai qu'il n'y a plus de salut à espérer? La puissance de l'homme est-elle vaincue? Hélas! l'homme est ici bien faible, cependant il a essayé ses forces contre la mer, et lui a souvent ravi sa proie.

Ce fut en 1789, en Angleterre, sur les côtes de Northumberland et de Durham; que le navire *l'Aventure* étant venu s'échouer sous les yeux des habitants de la côte, et tous les hommes de l'équipage étant successivement et lentement enlevés et mis en pièces par les vagues après la plus douloureuse agonie; ce fut à cette époque, disons-nous, que sous l'émotion de cet événement il s'organisa un comité, et que des prix furent proposés pour la construction d'un *bateau-sauveur* destiné à résister à toute tempête.

M. Henri Greathead présenta un projet qui fut adopté, et le 30 janvier 1790, son bateau fut mis à l'eau. On a pu le modifier depuis; mais ce qui caractérise ce genre d'embarcation, c'est la faculté qu'elle a de ne jamais couler à fond. On a ménagé des creux qui sont inaccessibles à l'eau, et qui demeurent pleins d'air; une ceinture de liège entoure ces bateaux qui sont très solidement construits; et qui, en outre, sont percés de trous dans le fond; l'eau de mer en y pénétrant les fait caler et les lesté suffisamment. Ces trous sort

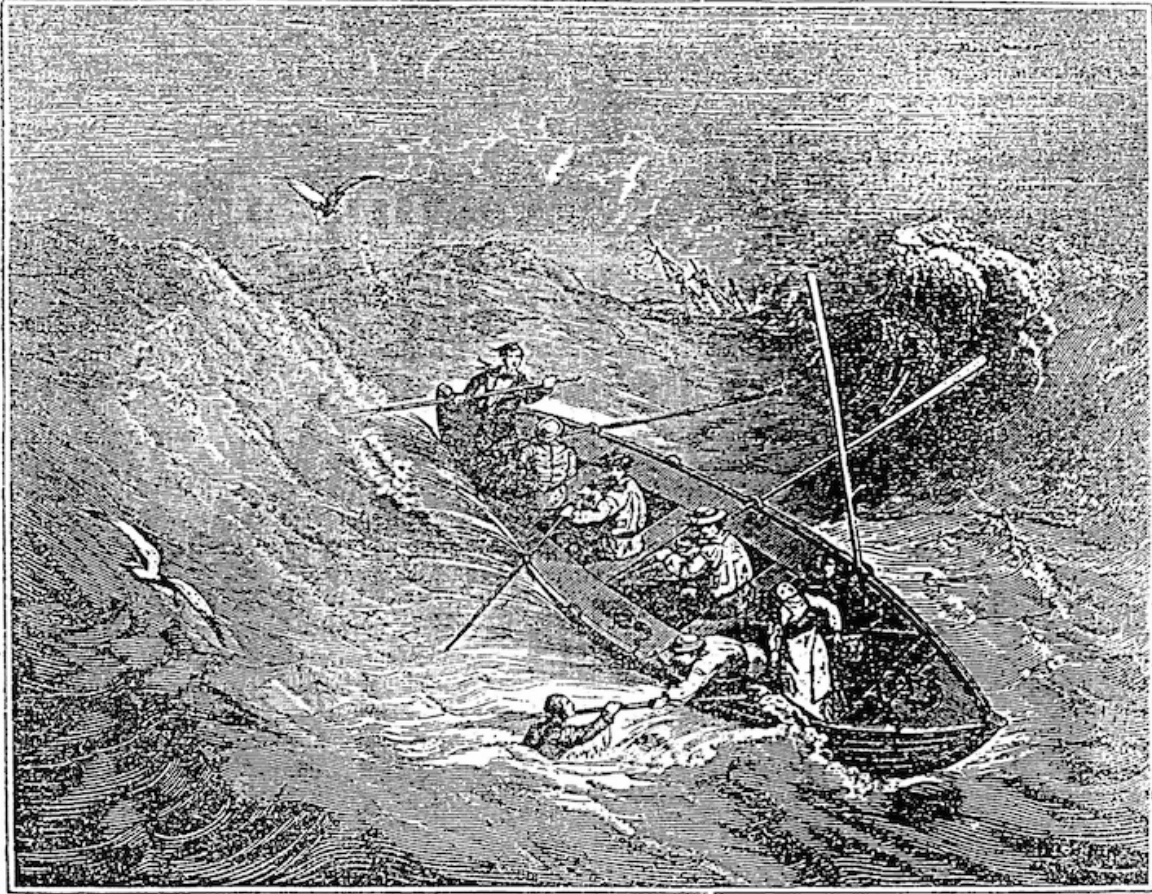
destinés à laisser écouler l'eau surabondante pour le cas où on n'aurait pu éviter de recevoir un paquet de mer à bord. Comme on le voit sur la gravure, ils sont pointus des deux côtés, peuvent changer de direction et fendre les vagues par devant et par derrière ; il y a à chaque extrémité un patron muni d'un aviron pour gouverner.

Nous allons expliquer ici l'avantage de cette disposition :

Ce qui est à craindre pour une embarcation dans un mauvais temps, c'est qu'une lame vienne déferler sur elle et la chavirer, ou la remplir ; ici, par son caractère de *bouée*, le bateau-sauveur ne craint point de couler ; mais un coup de mer, une montagne d'eau qui tombe sur lui peut briser les avirons, écraser les hommes, renverser le bateau la quille en l'air et même le couper en deux ; il faut donc éviter soigneusement la lame qui va déferler. Or, on reconnaît quelques secondes d'avance, et on juge avec assez de précision si on aura le temps de monter sur le dos d'une lame avant qu'elle ne

brise. Dans ce cas, le patron encourage son monde ; hurrah ! un bon coup d'aviron, et l'on vole sur la croupe de la vague qui s'arrondit et se gonfle ; mais qui ne déferle que derrière. Au contraire, si le patron juge qu'il n'aura pas le temps d'arriver, il profite de ce que la lame qui vient est encore éloignée pour reculer et ne pas se trouver sous son brisant : avec un canot ordinaire, il faudrait le faire retourner, parce qu'il n'est pas taillé pour reculer facilement, son arrière étant carré ; perte de temps ; et là trente secondes, c'est la vie. Avec le bateau sauveur, au contraire, ce qui était avant devient arrière ; les matelots n'ont qu'à se retourner et à *nager* (ramer) dans un autre sens ; celui qui était à l'avant de l'embarcation devient patron à son tour. « Hurrah ! crie-t-il à son monde : pèse sur les avirons ! On nage un bon coup, et la vague qui mugit et poursuit le canot brise à dix toises derrière lui, en venant expirer contre ses bords.

Il est prudent de former le réservoir d'air du bateau-



(Le bateau sauveur à la mer.)

sauveur avec des tubes en cuivre bien fermés et indépendans les uns des autres, parce que si un accident, un coup de mer, un choc brisait une portion de la chambre d'air, la portion intacte pourrait cependant résister.

LE MAGASIN

PITTORESQUE.

TROISIÈME ANNÉE.

1835.

## CONCERT DE MUSIQUE DE CHAMBRE

le Mardi 3 Aout à 21h

au Sémaphore de l'Aber-Wrac'h



*Le concert de musique de chambre donné mardi par Bertrand Menut (violon à l'opéra de Nancy) et Yann Péran (guitare au conservatoire de Paris) a enchanté les mélomanes.*

## Salle comble pour la musique de chambre

On jouait des coudes mardi soir au sémaphore de l'Aberwrac'h pour le concert de musique de chambre. Un auditoire ravi de se trouver dans ce lieu magique, comblé par la qualité de l'interprétation du duo Berriane avec Bertrand Menut au violon et Yann Péran à la guitare, et la participation de Julien Cuvellier à la clarinette, Händel, Paganini, Fauré, Chopin, Ravel, Bartok... Le programme proposé, suffisamment éclectique pour que

chacun y trouve son plaisir, était aussi l'occasion pour les musiciens de montrer la dimension de leur talent.

Bertrand Menut, d'une famille bien connue de Landéda, est violoniste aux concerts Padeloup, à l'Opéra de Nancy, et Yann Péran vient du conservatoire de Paris. L'importance du public, de tous âges, montre, s'il était besoin, la demande existant pour la musique classique, et le sémaphore se prête bien aussi à ce type de soirées.



## Le courage insubmersible



La sauvegarde des vies humaines en mer est la principale mission de la Société nationale de sauvetage en mer. Pour relever ce défi, 3 500 hommes et femmes sont bénévoles dans les 150 stations qui s'égrènent le long des côtes de France. A l'abordage des marins d'exception.

*"Le sauveteur est courageux, compétent et râleur. C'est Astérix le Gaulois",* résume avec humour le président de la SNSM, l'Amiral Michel Du Vignaux. Avec sa faconde très maritime, Michel Du Vignaux rend hommage à ses hommes qui n'hésitent pas à risquer leur vie pour en sauver d'autres : *"Quand ça couine", ils sont étonnants*" assène-t-il sobrement, histoire de faire comprendre d'un mot que les sauveteurs peuvent se targuer de secourir plus de 8 000 personnes par an et d'assurer la moitié des opérations de sauvetage sur les côtes françaises. Pour cela, près de 3 500 bénévoles sont disponibles 24h/24, 7 jours/7, toute l'année.

### Former des bénévoles

Tous amoureux de la mer, tombés dans l'eau salée il y a déjà plusieurs marées, exerçant généralement une profession maritime, pêcheurs, anciens de la marine nationale, de la marine marchande ou plaisanciers très avertis, ils suivent une formation qui leur permet de braver presque toutes les mers mais également de porter les premiers soins aux personnes. Ces moments forts, ces instants gravés dans leur mémoire, ils les attendent et les redoutent à la fois mais *"ce n'est pas cela le plus dur"* signale Joël, canotier de la station du Havre depuis sept ans. *"Le plus difficile, c'est de rester motivé, d'attendre, d'être prêt à partir"*. En alerte à tour de rôle tous les quinze jours, les deux équipages de la station du Havre effectuent une trentaine de sorties par an. *"Avant, on appelait la vedette de la SNSM, la reine des quais, aujourd'hui, nous sommes considérés comme acteurs à part entière du sauvetage"* explique Bernard Caillet, patron de la station du Havre.

Etre sauveteur s'avère donc un bénévolat exigeant : *"Nous sortons tous les quinze jours en séance d'entraînement",* expose Eric Lahellec, le sous-patron de la vedette du Havre, *pour effectuer des manœuvres de sauvetage au calme. Cela permet d'être plus performant la fois suivante"*. Ce souci de perfection exprimé sur le terrain est largement reconnu par le président, Michel Du Vignaux : *"Notre matériel est de plus en plus perfectionné, il faut savoir s'en servir avec précision."*

*C'est pourquoi, nous mettons particulièrement l'accent sur la formation"*. Leur force, c'est de bien connaître leur coin. Néanmoins, cela n'empêche pas les accidents. *"Le plus meurtrier, ces dernières années, reste celui de l'Aber-Wrac'h en 1987, où les cinq membres de l'équipage ne sont jamais revenus d'un sauvetage"*. Ce drame a agi comme un électrochoc à la SNSM ; il a favorisé l'accélération du renouvellement de la flotte. En effet, il y dix ans, la SNSM comptait encore deux bateaux en bois vieux de 45 ans.

### Une flotte moderne

Aujourd'hui, sa flotte de 162 bateaux comprend beaucoup de navires de nouvelle génération. C'est le cas notamment pour les canots "tous temps", les plus gros (17,60 m), insubmersibles et autoredressables. Sur les quarante dont dispose la SNSM, 28 ont été remplacés récemment. *"Cette campagne de modernisation doit à présent favoriser le renouvellement des vedettes de 1ère classe"* explique Michel Du Vignaux. Mais cet effort représente un investissement d'environ 18 millions de francs par an. A titre d'exemple, un canot "tous temps" coûte 4



millions de francs et une vedette de 1ère classe revient à 3 millions de francs. La construction est financée à parité par la SNSM et les collectivités territoriales de la région à laquelle le navire va revenir.

*"Ca, c'est la théorie, tempère Michel Du Vignaux, en fait, certaines régions sont plus généreuses que d'autres et quand le financement des collectivités n'atteint pas 50%, nous comblons. Pour autant, il ne s'agit pas de sous-équiper les régions les moins enclines à ouvrir leur porte-monnaie".* Cet investissement de 18 millions par an reste le maximum possible dans la mesure où le budget annuel de l'association est de 53 millions de francs.

### **Carton rouge pour les plaisanciers**

La moitié provient de subventions publiques et l'autre moitié de recettes privées. Ces recettes privées sont constituées de dons d'entreprises partenaires (dont la MATMUT), de legs, de la vente de matériel promotionnel et des cotisations des adhérents. Ces derniers ne se bousculent d'ailleurs pas tellement à la passerelle d'embarquement car ils sont seulement 23 000 à adhérer à la SNSM. Sur plus de 500 000 plaisanciers en France, c'est peu, d'autant que sur les 8 000 personnes assistées chaque année, 80% sont des plaisanciers... A ce titre, l'une des dernières missions de la station du Havre est assez révélatrice du "quotidien" des sauveteurs. *"Juste après Noël, raconte, Eric Lahellec, le sous-patron de la station, nous avons secouru un homme qui avait appareillé de nuit, seul sur un bateau de location. Il n'avait pas d'équipement adéquat, il était en mocassins et en imperméable à bord. Il connaissait en général mal les règles de base de la navigation et en particulier la façon de mener un bateau sous voile. Quand nous sommes arrivés, il était terrorisé mais il ne s'était rien passé de grave".* Sur l'ensemble des personnes secourues chaque année, environ 500 sont sauvées d'un réel danger. Preuve, s'il en était besoin, que *"la mer n'est pas le boulevard des Capucines"* dicit l'Amiral.

\* \* \*

### **SNSM : UNE CENTENAIRE TOUJOURS D'ACTUALITE**

Le naufrage de la frégate "La Sémillante", pendant la guerre de Crimée (1854-55) dans les bouches de Bonifacio, engloutit 400 personnes. Après ce drame, Napoléon III donne l'impulsion pour la création d'une société de sauvetage et c'est en 1865 que naît la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés. Construite sur le modèle de son homologue britannique, les bénévoles constituent les équipes de sauvetage. En parallèle, se crée à Rennes en 1873, la Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons. Davantage spécialistes du secourisme à terre, ils sont complémentaires de l'autre société. Jusqu'à la seconde guerre mondiale, ces deux associations se développent, faisant de leurs bénévoles des spécialistes du sauvetage aux baigneurs, pour l'une, et pour l'autre des marins capables de porter assistance aux autres marins par tous les temps. En 1945, tout est à reconstruire et c'est là qu'émerge l'idée d'une fusion entre les deux sociétés. Cela aboutira en 1967, à la création de la SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer) qui dispose aujourd'hui de deux types de sauveteurs : ceux de la division mer, "descendants" de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés et ceux de la division plage, issus des Hospitaliers Sauveteurs Bretons. Bénévoles, les sauveteurs assurent un tiers de la surveillance des plages en période estivale et près de la moitié du sauvetage en mer. Aujourd'hui, la SNSM est présidée par Michel Merveilleux Du Vignaux, Amiral de la Marine nationale, tout comme tous ses prédécesseurs.

*Agathe Martin*

*MG des PTT n°46 Avril 1998*

## Les réserves de poissons diminuent dangereusement.

A New-York, une conférence mondiale étudie les moyens d'empêcher la surexploitation.

« Partout où l'arbre a disparu, l'homme sera puni de son imprévoyance. » Ecologiste avant l'heure, Chateaubriand aurait pu lancer cette solennelle mise en garde à propos de cet autre élément de la nature, la mer nourricière. Décennie après décennie, les hommes aussi inconscients qu'avidés de gains faciles, l'ont exploitée, surexploitée, épuisée. La Communauté internationale s'en rend compte. Peut être un peu tard. Le 15 août à New-York, s'est ouverte dans le cadre de l'ONU la troisième session de la conférence mondiale « sur les stocks chevauchant et sur les espèces migratrices ». Derrière cet intitulé ésotérique, les experts scientifiques et diplomatiques posent la question de la préservation de nombreuses espèces de poissons.

La conférence de New-York se déroule à un moment triplement propice. La FAO (organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture), dont le siège est à Rome, a publié il y a quelques semaines un rapport alarmant. Elle invite « avec insistance les Etats à se montrer plus responsables. . . en adoptant une approche prudente en matière de pêche, car l'incertitude est grande en ce qui concerne l'état des ressources de la mer ». En 1992, le total des captures en mer a atteint 82,5 millions de tonnes, un chiffre inférieur au niveau record de 1989, qui était de 86,5 millions de tonnes. On avait longtemps cru la mer aussi inépuisable qu'infinie : mais en quarante ans les prises mondiales ont été multipliées par quatre et le contrecoup éclate maintenant.

Aujourd'hui, 60% des stocks de poissons recensés par la FAO sont, soit surexploités dangereusement, soit déjà en nette diminution. Et ce recul touche d'abord les espèces à forte valeur commerciale, qu'il s'agisse de la morue atlantique, de l'églefin, du lieu d'Alaska, du thon rouge tropical, du calamar, de la crevette, du vivaneau <sup>(1)</sup> ou du mérrou. Or le paradoxe veut que les pays occidentaux industrialisés (auxquels on peut ajouter la Corée du Sud et Taïwan) qui ont développé des flottilles très perfectionnées au moment même où leurs propres eaux s'appauvissaient, se sont, depuis une quinzaine d'années, tournés vers les rivages du tiers-monde. Les experts nomment pudiquement cette politique « le redéploiement ».

Les Comores, les Seychelles, la Namibie, l'Angola, la Mauritanie, la Guinée ont monnayé l'accès à leurs paradis halieutiques contre quelques millions de francs ou d'écus de royalties (c'est la Commission de Bruxelles qui négocie les accords internationaux au nom des

(1) Vivaneau : poisson de la Réunion

Douze) ou quelques promesses de transferts de technologie. Mais leur propre pêche artisanale, essentielle puisque vivrière et créatrice d'emplois, n'en a que très rarement touché les bénéficiaires. Comme le bois, le cacao ou le cuivre, la crevette du Bangladesh ou le calamar mauritanien (dont le négoce international a pour centre nerveux Las Palmas aux Canaries espagnoles et non pas Nouhadibou) prennent donc place dans la toujours insoluble question du paiement à leur juste prix des matières produites par les pays en voie de développement.

La FAO dénonce avec d'autant plus de force ces pratiques confinant au pillage que, pour atteindre cette puissance technologique (on utilise des satellites pour repérer les bancs de poisson), les pays occidentaux dépensent en subvention - hier pour encourager la construction de navires, aujourd'hui pour les mettre à la casse !- des sommes phénoménales qui coûtent aux contribuables et aux consommateurs quelque 50 milliards de dollars par an.

Le scandale rejoint l'absurde lorsque l'on sait que certains Etats ne pêchent pas pour nourrir les hommes mais pour transformer leurs captures en aliments pour animaux. La pêche dite « *minotière* » consiste à capturer des petits poissons pour les transformer en farine qui sera utilisée dans le cycle nutritif des porcs et des poulets, c'est-à-dire de viandes qui grâce à leur bas prix de revient concurrenceront gravement, sur les marchés, le merlan, la lotte ou même le saumon d'élevage norvégien, devenu un mets presque commun. Le Danemark (mais aussi le Chili et le Pérou) est devenu le champion de cette pêche déraisonnable qui représente chaque année presque 20 à 30 millions de tonnes.

La réunion de l'ONU tombe bien pour un autre motif. Les échauffourées entre pêcheurs et marines nationales de trois pays amis de l'Union européenne ont eu le mérite de poser la question de savoir si, au-delà de la querelle technique sur les maux et bienfaits respectifs du filet maillant et de la ligne avec appâts vivants, la mer restait suffisamment riche en thons pour faire vivre dignement à la fois les pêcheurs de Gijon, ceux de l'île d'Yeu et quelques embarcations du Devon ou de la Cornouaille britannique. En l'occurrence, la réponse est oui. Les réserves de thon blanc sont abondantes et les scientifiques n'ont pour l'instant émis aucune crainte quant à la capacité des petits poissons à devenir, à partir de l'âge de six ans et un poids de 13 kg, reproducteurs. Ce n'est évidemment pas une raison pour oublier que l'avenir, dans la pêche comme dans beaucoup d'autres domaines, se prépare aujourd'hui.

Mais que peuvent faire les Etats ? Le cabillaud (autre nom donné à la morue) est prisé et recherché, mais une bonne partie des stocks se promène sur le rebord du plateau continental, en deçà ou au-delà de la zone économique exclusive (ZEE) des principaux pays côtiers concernés, à savoir le Canada (avec la province de Terre-neuve) et la Norvège.<sup>(1)</sup> Or si Ottawa et Oslo peuvent (et ils ne se gênent pas) réglementer sévèrement, voire interdire les captures dans la

(1) La zone économique exclusive (ZEE) s'étend sur 200 milles soit 370 km environ.

limite de leurs eaux, ils sont quasiment démunis de moyens de droit envers les flottilles étrangères, empruntant fréquemment des pavillons de complaisance, qui se massent immédiatement derrière la ligne de démarcation et « tapent » allègrement dans le stock.

### Education maritime

Mêmes dégâts chez les autres espèces qui, en fonction des saisons et de la température des océans, se déplacent sur des milliers de kilomètres à la recherche de leur nourriture habituelle. La capture du thon germon, qui donne lieu chaque année à une « guerre des métiers » entre Espagnols, Français et Britanniques, des Açores à l'Irlande -dans les eaux internationales, ce qui ne facilite pas une solution juridique formelle- en fournit, cet été encore, la plus parlante illustration.

Propice, la rencontre de New-York l'est aussi pour une raison de calendrier. Les transferts massifs de population des villes vers le littoral, en ces temps de loisir estival, peuvent fournir l'occasion d'une salutaire prise de conscience, voire d'un embryon d'éducation marine. Si chaque enfant ou chaque adulte qui soulève un caillou à marée basse pour dénicher un crabe ou une crevette, sans le remettre dans sa position initiale, savait que se nichent en dessous des milliers de micro-organismes vivants mais fragiles, s'il s'offusquait (et le faisait savoir) à la vue d'un bateau professionnel venant chaluter au mépris des règlements à un mille du rivage, en labourant et détruisant aveuglément le sous-sol aquatique, si les plaisanciers respectaient à l'égard de la mer un code de bonne conduite plus rigoureux et si tous n'usaient d'elle que dans les limites de ses capacités à se régénérer naturellement, alors l'avenir peut-être se présenterait sous un jour moins funeste.

Il est urgent que l'Union européenne se ressaisisse. Des glaces de la mer de Barentz, où reste latent un conflit avec l'Islande, au détroit de Messine où les captures d'espadons, relèvent autant d'un rite que d'une activité économique, l'Europe de la pêche tangue. Et la planète entière n'est pas mieux lotie. Selon la FAO tous les pays ont vu leur production de poissons et de coquillages diminuer chaque année depuis 1989. . . sauf un, la Chine, qui a su notamment développer une aquaculture marine et terrestre performante. Ce n'est sans doute pas un hasard si la leçon de sagesse vient du pays le plus peuplé du monde où les proverbes parlent si souvent de poissons...

François GROSRICHARD

LE MONDE 18 août 1994

\* \* \* \* \*

## COMPLAINTE DES GOEMONIERS

*Quand j'ai entendu la nouvelle  
Que ma maîtresse devait partir  
Faire du goémon sur les Iles  
Trielen et Molène*

*Quand j'ai entendu la nouvelle  
Qu'elle devait partir de bon matin  
Dès le lever du jour  
Des larmes me montaient aux yeux*

*Car la vie sur les Iles  
Est triste et dure  
Toutes les nuits, tous les jours dans la peine  
Les goémoniers sont des gens damnés.*

*Dans leur bateau, tôt le matin  
Ils mettent les roches à nu  
Leurs mains fendues par le «kilhotin»  
Et leurs dos cassés par la civière.*

*En chaire, le vieux prêtre dit  
Qu'il y a un Dieu sur la mer  
Et un autre sur la terre  
Pour ceux qui sont restés à l'abri.*

*Celui qui a fait la chanson  
A souvent entendu  
Des parents, amis et voisins,  
Raconter la vie des Iles.*

*Son grand-père a eu fait le métier  
Couper le goémon fin  
Toute sa vie sur les rochers  
Entre Plouguerneau et Kerlouan.*

D. ABERNOT

## GWERZ AR VEZHINAERIEN

Na pa'm boa Klevet ar c'heleier  
E ranke mont, kuit va mestrez  
Da vezhina d'an enezeier  
trielen ha Molenez

Na pa'm boa-me na Kleuet ar c'helou  
E renke mont kuit mintin mat  
Kerkent ha ma save ar goulou  
E save an dour en va daoulagad

Kar ar vuhez en enezennou  
Zo ar vuhez trist ha kalet  
Bemdez bemnoz e-kreiz ar poaniou  
Ar vezhinaerien zo tud daonet

En o bagou abred diouzh ar mintin  
Elakeont ar c'herreg en noazh  
Faoutet o daouarn gant ar c'hilhotin  
Ha Horret o c'hein gant ar c'hravazh

Ar beleg kozh er gador a lavar  
Ez eus un Doue war ar mor  
Hag un Doue all c'hoazh war an douar  
Evit ar re chom er goudor

An hini en deus graet ar ganaouenn  
En Deus bet Klevet alies  
Kerent mignoned hag amezeien  
O Kontañ buhez an enezenn

E dad-Kozh en deus bet graet ar vicher  
Da droc'hañ an tali moan  
A-hed e vuhez war ar reier  
Etre ar c'horejou ha Kerlouan

Denez ABERNOT