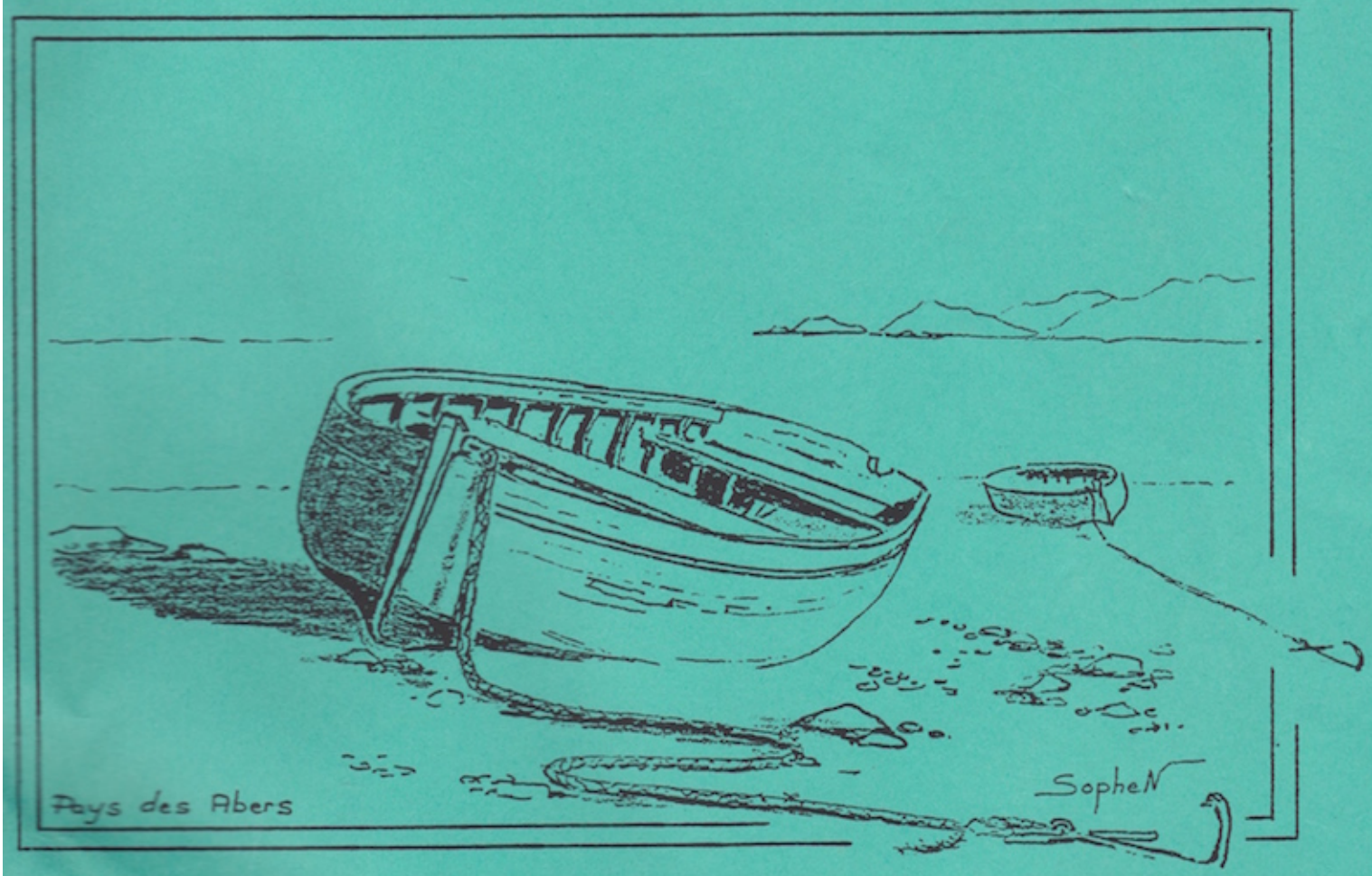
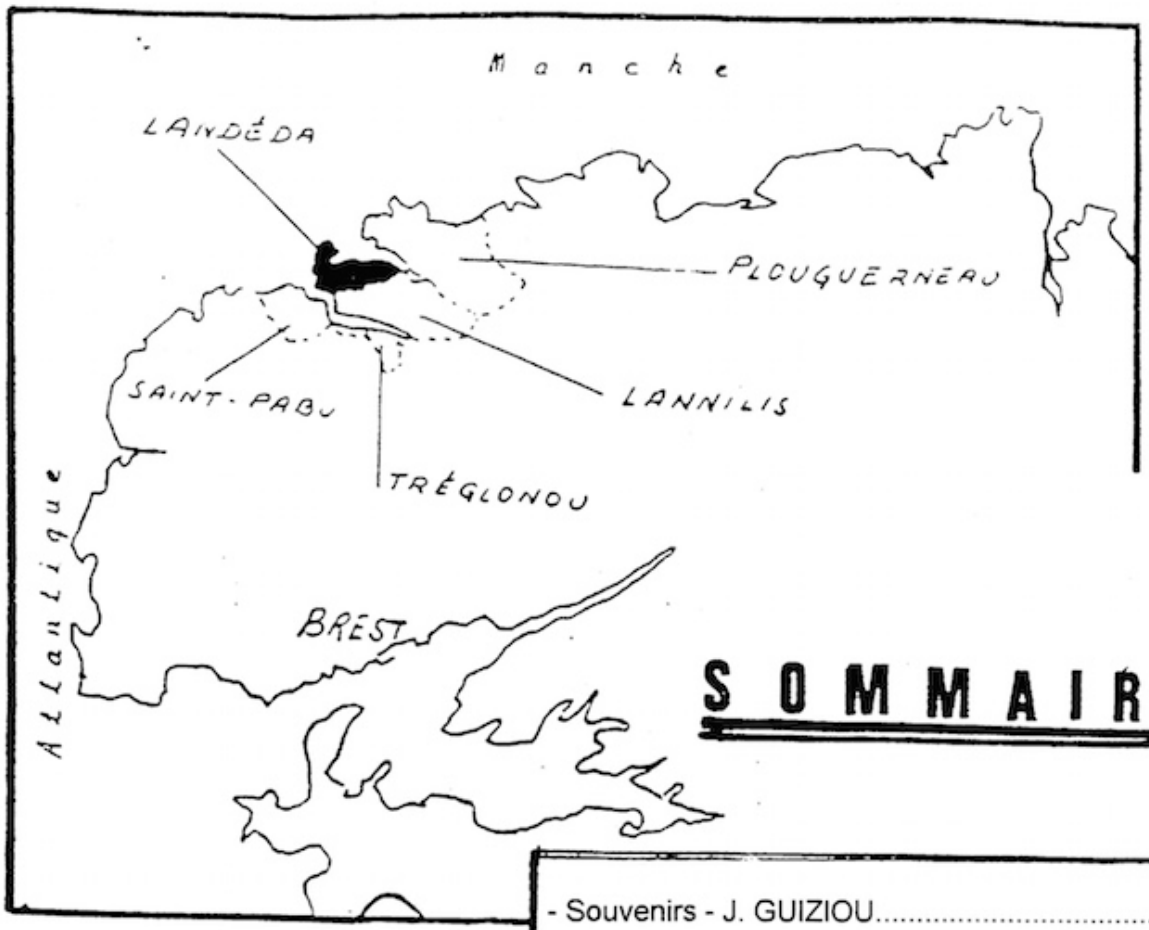
les cahiers de landeda



Publication trimestrielle de l'AMICALE CULTURELLE de LANDEDA

15 è Année. N°57 15 F

1998



SOMMAIRE

- Souvenirs - J. GUIZIOU ..... p. 3
- Les droits naturels de la mer ..... p. 7
- Bravo les jeunes ..... p. 9
- Athabaskan - Bretagne ..... p. 10
- Les marins-pêcheurs- goémoniers-cultivateurs ..... p. 20
- La coquille Saint-Jacques ..... p. 26
- LANDéDA sous la monarchie de Juillet (l'enseignement) ..... p. 27
- Amicale Culturelle ..... p. 32
- Les livres ..... p. 33

Publicité + couverture ..... p. 2-34

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

les cahiers de landeda



AMICALE CULTURELLE DE LANDEDA
Siège : KERAVEL BROUENNOU
29870 LANDEDA

TEL : 98.04.93.87

SOUVENIRS

Jean GUIZIOU

* * *

LE LYCEE DE BREST

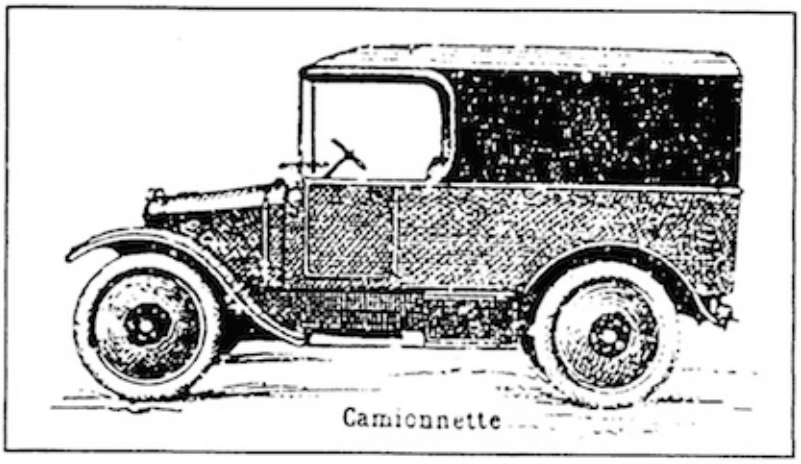
Le grand départ

A la sérénité a succédé l'inquiétude : toujours rien en fait de bourse d'étude. Après l'euphorie, après les certitudes, nous voilà, à la maison, en train de penser au pire : le refus. Alors, adieu le lycée ! Il faudra se rabattre sur l'école des Enfants de Troupe : Monsieur Signor, dans sa sagesse, a déjà prévu cette éventualité. Mais Mamm, elle, s'obstine à préparer mon départ pour Brest : elle a extrait des profondeurs du grenier la belle malle - qui sent si bon et si fort et dont le couvercle est si joliment bombé - que mon père a rapportée naguère au retour d'une de ses campagnes. Avec ma sœur Marie, elle a rassemblé mon bagage, à la vérité un peu maigre : tout juste si linge et vêtements arrivent à tapisser le fond de ma cantine, un monument que nous avons choisi peut-être un peu trop grand.

Heureusement, le 3 octobre, le papier arrive, annonçant la bonne nouvelle. Il précise aussi la composition du trousseau. Catastrophe ! La liste n'a pas grand chose à voir avec ce que nous avons laborieusement préparé : les articles ne correspondent pas bien, et les quantités prescrites sont effarantes. Nous sommes atterrés. Alors, ma mère prend la seule solution à sa portée : elle ajoute certaines petites choses, de-ci, de-là ... Elles ne pourront jamais servir, mais elles feront illusion.

Quelques jours plus tard, le grand moment est arrivé : je pars. Plus exactement, nous partons, car Mamm est de la partie.

Nous n'allons pas directement à Brest : ce serait trop simple. Peut-être ma mère craint-elle pour moi un changement trop brusque ? Toujours est-il que nous allons opérer en deux temps : Première étape : Landéda-Lambézellec, seconde étape Lambézellec-Brest. Et, pour corser l'affaire, nous n'allons pas prendre le train, ce train qui s'arrête à cinquante mètres de la maison. Nous avons recours à un voyageur de commerce, qui passe régulièrement à Landéda pour vendre fils et bobines.



Camionnette

Il n'est pas facile de caser la malle dans l'automobile ! Finalement, nous parvenons à la jucher à l'arrière, tout de guingois si le coffre, évidemment ne ferme pas, la malle, elle, domine magnifiquement la situation : elle pourra admirer le paysage et saluer au passage les gens et les choses. C'est la première fois que je prends place dans une automobile. Je suis impressionné et ravi lorsque nous faisons de la vitesse. Mais le voyage n'en finit pas : notre conducteur s'arrête dans tous les bourgs et tous les hameaux de quelque importance pourvendre sa marchandise. Il fait nuit noire quand nous arrivons à Lambézellec[1].

Nous allons coucher, ma mère et moi - et la malle ! - chez une parente éloignée que je ne connais pas, mais retrouvée sans doute à la faveur des moments exceptionnels que nous traversons. TINTIN MARIANNA GOZ[2] est toute menue, du genre souris. Et comme son nom l'indique, elle est bien vieille. Elle porte une coiffe, et pourtant elle habite une de ces grandes maisons où se trouvent tant d'autres gens. C'est tout petit chez elle, et plutôt encombré. Et - ce qui me frappe surtout - il y a de drôles de petites lampes[3] accrochées aux murs. Rien à voir avec nos bonnes lampes à pétrole qui trônent au milieu de la table ou dans les suspensions. Rien à voir non plus avec les braves lampes tempêtes qui, dehors, défient le vent et la pluie. Placées comme elles sont, à toucher les cloisons et dans tout ce bric-à-brac, les lampes de notre vieille tante risquent de mettre le feu partout.

Mais non ! Il n'y a pas eu d'incendie au cours de la nuit. Et nous, nous sommes sains et saufs, frais et dispos pour attaquer la seconde étape.

Nous prenons le tramway qui va nous amener à Brest. Pas question, bien entendu, de placer la malle à l'intérieur : rien n'est prévu pour y loger un tel monstre. Alors, force est de la caser sur la plate-forme, où elle va gêner la circulation, et encore faut-il la mettre debout, selon les instructions combinées du receveur et du machiniste, tous deux visiblement fatigués d'avoir un tel problème à résoudre et écœurés d'avoir affaire à de tels ploucs. Mais moi, je sens qu'il y a de l'orage dans l'air : ces deux minables feraient bien de se méfier : un mot de trop, et ma mère les assomme à coups de parapluie ! Ils ne savent pas, les pauvres, que nous venons de Landéda !

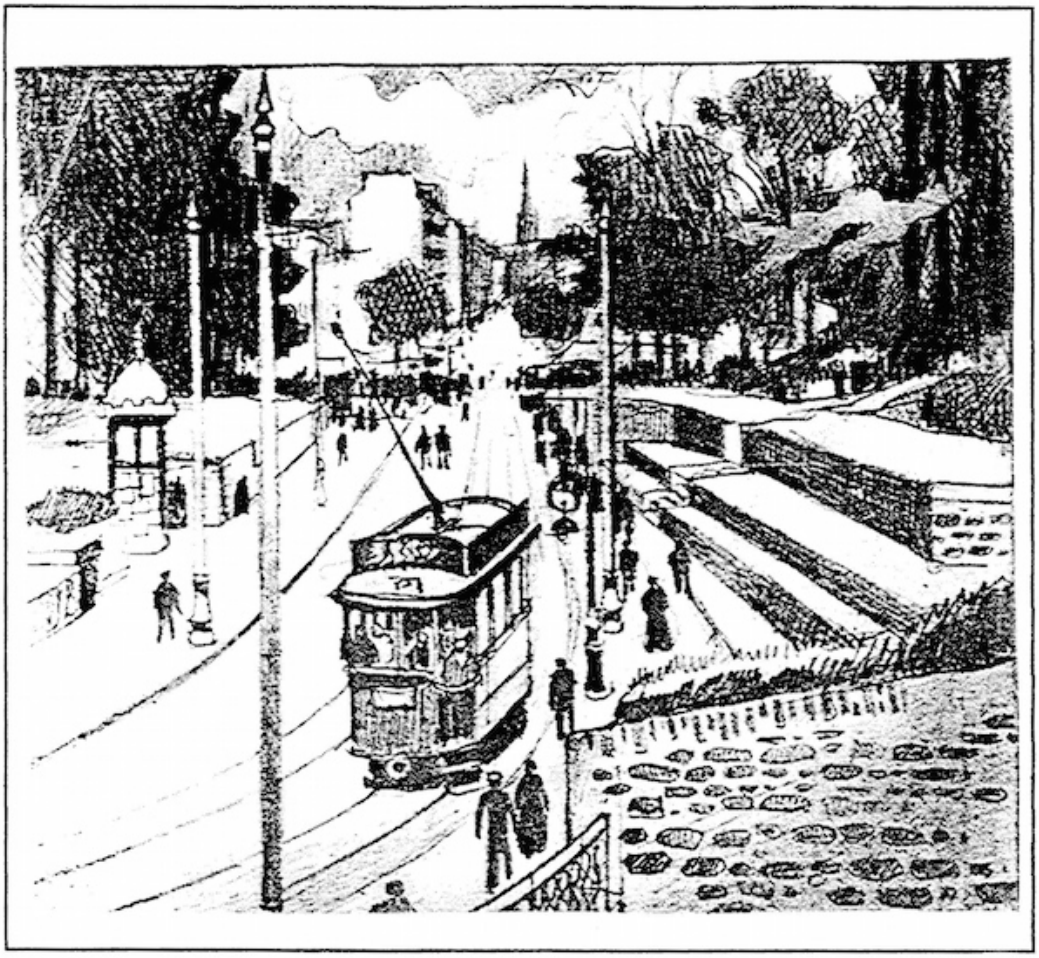
Mais nous voilà partis. Et voyez comme on s'habitue vite aux situations nouvelles : j'en arrive à apprécier les coups de cloche rageurs que délivre notre engin brinquebalant pour réclamer le passage. Je les voudrais même plus secs et plus impérieux à l'adresse de cette piétaille qui tarde à se garer : ces gens-là ne voient-ils pas que nous sommes pressés ?

---

[1] "Lambé" pour les initiés.

[2] TINTIN MARIANNA GOZ : la vieille tante MARIANNA. Prononcez "TINE-TINE", mais en effaçant les "E".

[3] Ce sont des becs de gaz



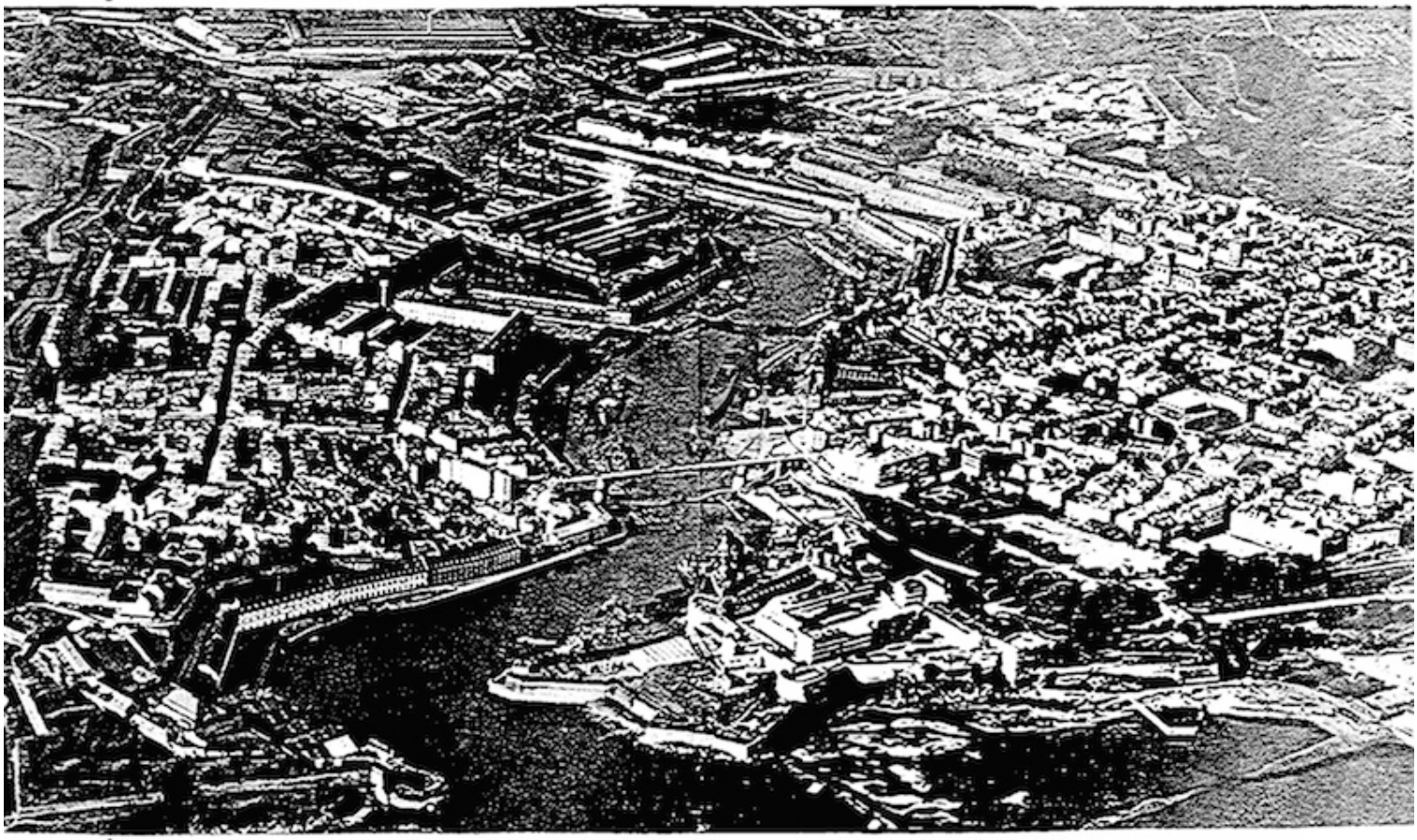
J'en reviens à la triste réalité quand il faut extraire notre malle, et descendre. Le trajet, fort heureusement, pour gagner le Petit Lycée, rue d'Aiguillon, n'est pas long, et la cantine, presque vide, ne pèse guère. Monsieur Catesson, le concierge, nous accueille et nous conduit, tout là-haut - il me semble que c'est sous les toits - à la lingerie. L'imposante dame qui est là est visiblement impressionnée par notre belle malle et s'inquiète rapidement de ce qu'elle peut bien contenir. Elle en extrait méthodiquement les pièces de mon trousseau : sa mimique semble indiquer qu'elle trouve le tout un peu maigre. Mais, finalement, après avoir posé son regard sur ma mère, puis sur moi, elle va s'asseoir à sa table sans dire un mot, et s'applique à écrire des tas de choses sur son grand cahier[4] .

Nous voilà redescendus chez le concierge. Madame Catesson est là maintenant. Ma mère partie, elle me prend sous son aile et me conduit au dortoir où je me change rapidement, et pour finir me confie à ma classe[5] . Je n'ai plus qu'à regarder mes camarades, et faire comme eux : maintenant, je suis dans le courant. Je ne croyais pas si bien dire : tout à coup se déchaîne une sonnerie stridente et prolongée : il est midi. Quel branle-bas ! En un rien de temps, la classe se vide. A notre droite, à notre gauche, c'est la même chose. Dans la galerie, nous formons un véritable fleuve qui va se ruer dans les escaliers et, grossi du fleuve tout pareil de

[4] Où je suis inscrit avec le matricule 254 que je conserverai pendant mes sept années de lycée.
[5] 6ème A2

l'étage au-dessous, dévaler dans un vacarme assourdissant. Quant à moi, je n'ai aucune peine à suivre mes camarades : je suis emporté par le flot. Il y a bien, à un certain moment, un goulot d'étranglement qui calme un peu le torrent. Mais, cet obstacle, nous le franchissons de vive force. Et c'est ainsi que je suis maintenant dans la rue, livré subitement à mon triste sort par mes camarades qui ne tardent pas à disparaître[6]. Cette partie de la rue, proche du Cours d'Ajot, est austère. Presque en face de l'entrée du Petit Lycée, le temple protestant n'égaye guère le paysage. Et je suis là, seul, confus, désemparé. Il me faut rentrer au plus vite. Alors, j'ai honte du bruit épouvantable que font mes sabots cloutés sur le ciment du trottoir.

J'arrive heureusement à temps pour retrouver mes camarades pensionnaires et demi-pensionnaires qui se forment en rangs pour aller déjeuner : car notre réfectoire se trouve au Grand Lycée. Pour y aller, nous sortons du Petit Lycée par une toute petite porte qui donne sur la rue Voltaire. Et, auparavant, nous suivons un itinéraire biscornu : nous contournons la chapelle[7], puis nous longeons le gymnase. Je fais équipe avec un certain Guyader, de Porspoder ou de l'Aber-Ildut, qui a eu pitié de moi, et m'aide gentiment, fort de son ancienneté et de sa science : il est là depuis au moins cinq jours. Lorsque nous défilons à hauteur du portique et des barres fixes, il me confie admiratif : "C'est rien chouette !" Alors, décidément, je mesure mon retard : c'est simple, j'ai tout à apprendre, qu'il s'agisse de la connaissance des lieux et des coutumes, ou qu'il s'agisse de ce français avancé que Monsieur Signor n'enseigne pas à Landéda.



[6] J'ai été entraîné dans le flot des externes pressés d'aller déjeuner.
[7] La chapelle est fermée. Le lycée de Brest a été privé d'aumônier.

BREST

LES DROITS NATURELS DE LA MER

Début novembre, devant l'Aber-Wrac'h, un petit fileyeur se déchirait sur les récifs. Il y a à peine quinze jours, on apprenait qu'un cargo turc en route vers Gand avait coupé en deux un chalutier en pêche au large du Stiff, la sentinelle de pierre d'Ouessant, et avait continué sa route comme si de (presque) rien n'était. Et Noël 1997 restera comme l'un des plus funestes du siècle dans le port de Camaret puisque le naufrage en mer d'Irlande du *Toul-An-Trez*, un bateau en bois de 17 mètres avec cinq hommes à bord, bien connu de la flottille de la presqu'île de Crozon, laissera encore dans le chagrin trop d'orphelins et de veuves.

Comme les volcans et les fleuves, au fil des saisons, la mer se montre aussi souvent cruelle que festive et ne manque pas de rappeler périodiquement à ceux qui y vivent ou en vivent des leçons d'humilité. Les marins pêcheurs ne l'ignorent pas plus que d'autres. Mais leur rapport à la mer, toujours complexe, fait de complicité et de défis, de pulsions et de signes, parfois de prudence mais jamais de renoncement, les place, sur l'échiquier des métiers, dans une situation particulière.

On parlera sans fin, et sans parvenir à des démonstrations parfaitement rationnelles ni à déboucher sur des conclusions satisfaisantes pour les esprits cartésiens, du destin, de la fatalité, des risques inhérents au métier, de l'obstination, du courage autant que de la hardiesse, des coups de gueule ou de sang des "patrons" qui comptent plus sur leur intuition que sur les réglementations, et des "fortunes" de mer - un terme qui vient du mot fortuit, ce qui, dans le vocabulaire comme dans l'imaginaire, montre la part essentielle qu'il faut toujours réserver à la prééminence du hasard.

Dès lors, tout accident mettant en cause des pêcheurs provoque un retentissement émotionnel dans l'opinion qui va au-delà de la mort même d'un ou de plusieurs individus. Coïncidence : la belle série télévisée d'Hervé Baslé *Entre terre et mer* qu'a commencé à diffuser France 2, lundi 22 décembre, en apporte le témoignage, en racontant la saga des terre-neuvas malouins.

Le drame de Camaret survient pour qu'on le redise : le métier de marin pêcheur est un de ceux où l'on enregistre encore, en dépit des efforts pour renforcer la réglementation en matière de sécurité et de formation, le plus d'accidents professionnels. Un travailleur sur six en moyenne est concerné par des blessures ou maladies plus ou moins graves au lieu de un sur huit dans les autres branches.

Selon les statistiques officielles de l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM), 1 902 accidents sur les lieux de travail se sont produits en 1996. Encore ne s'agit-il que d'accidents déclarés. Quant aux naufrages, l'année qui va s'achever dans quelques jours en aura compté 13, faisant 14 morts ou disparus, un bilan qui s'alourdira respectivement à 14 et 19 si le chalutier à pêche arrière de Camaret, sans doute occupé à "racler" la langoustine, n'est pas localisé ni son équipage retrouvé sain et sauf.

Métier de tradition relevant autant d'une approche culturelle qu'économique (plusieurs gouvernements ont eu à affronter des révoltes dures comme celle de 1994 à Rennes pour ne pas l'avoir compris), la pêche elle aussi cherche à s'insérer dans la modernité, la mondialisation, la compétitivité, les règles de gestion économe des ressources naturelles et fragiles de la planète.

Comme on voit maintenant en Beauce des "agromanagers", on rencontre à Boulogne, au Guilvinec ou sur l'île d'Yeu des "patrons d'entreprise" formés à la navigation par satellite et aux lois de l'offre et de la demande, qui mènent leur entreprise flottante, bourrée d'électronique, comme d'autres dirigent un atelier d'ordinateurs ou de machines-outils. De ce point de vue et même si le nombre de professionnels diminue et si la ressource européenne donne ici et là des signes d'épuisement, la pêche n'est pas un secteur figé dans le passé des légendes, des ex-votos, des femmes en noir et des mains calleuses. La mutation n'est plus, chez ces hommes, un mot qui fait peur. On peut même gagner fort bien sa vie, si l'on sait résister aux pressions des mareyeurs et si l'on apprend à pêcher autrement qu'avec l'ancestral réflexe de la cueillette facile, gratuite, voire irresponsable.

CADRE JURIDIQUE

La pêche se modernise, qu'il s'agisse de la technologie, de la gestion, du négoce, mais aussi de la législation nationale ou communautaire à laquelle, pourtant, elle est fondamentalement réfractaire. Ce secteur est même exemplaire ! Préparée par Philippe Vasseur et reprise sans en modifier fondamentalement les termes par Louis Le Pensec, la loi d'orientation sur la pêche et les cultures marines a été publiée au *Journal officiel* du 19 novembre après avoir été votée par l'Assemblée nationale et le Sénat à l'unanimité des groupes politiques, ce qui n'est pas très fréquent. Un texte essentiel - que les professionnels font leur - qui modernise les relations sociales, renforce les organisations des producteurs, crée un statut des entreprises de pêche artisanale, protège les conjoints et prévoit des incitations fiscales pour attirer l'épargne des particuliers et des entreprises pour investir dans l'achat de navires.

Voilà un cadre juridique qui a sa logique et sa méritoire dimension statuaire. Mais la mer est un autre cadre à dimension variable et imprévisible qui ne se laisse pas facilement traduire en lois ou en circulaires. Les hommes apprécient le premier mais restent sous la domination du second. Les tragiques événements récents montrent, que malgré les progrès du droit de la mer, la mer, elle, garde ses droits.

François Grosrichard

Le Monde 21.12.199

bravo les jeunes !!

Gymnastique rythmique et sportive

Le podium pour Marie Souloumiac et Enora Madec au National

Landéda a de charmantes ambassadrices : Marie Souloumiac et Enora Madec viennent, en effet, de décrocher une place sur le podium aux championnats de France de GRS (Gymnastique rythmique et sportive), à Pierrelate.

Marie est seconde en national B jeunesse (1988-1988) et Enora est troisième en fédéral minimes : « C'est dur et bien », déclare-t-elle.

Une belle progression pour cette dernière : elle était l'an dernier septième. Elle s'entraîne au centre départemental de Brest, en sport-études, et passe tous les jours plusieurs heures à s'entraîner avec courage et passion. C'est la première marche avant de passer dans un centre d'entraînement de haut niveau.

Marie, de son côté, a entamé à Pierrelate sa première compétition : cet excellent démarrage en fait un espoir.

Elles s'entraînent en danse classique avec Valérie Le Dins et en GRS avec Malou Souloumiac.

Angélique Thépaut à suivre

Autre jeune fille à suivre : Angélique Thépaut, qualifiée pour le championnat de France avenir (filière haut niveau), qui se déroulera le 4 avril à Pont-de-Cé, près d'Angers. Le club de GRS de Landéda, qui regroupe plus de 80 licenciés, a depuis sa création, connu un bel essor, sous l'impulsion de Nadine Kermarrec, présidente dès 1992 et Yvon Madec, son successeur aujourd'hui. Les entraînements se déroulent tous les mercredis, toute la journée, à la salle polyvalente.



Marie Souloumiac, deuxième, et Enora Madec, troisième aux championnats de France de GRS, défendent bien les couleurs de Landéda.

LE TÉLÉGRAMME

Samedi 14 février 1998

ATHABASKAN

Histoire d' un Destroyer Canadien coulé au large des côtes Bretonnes

Sources: "UNLUCKY LADY" de Len Burrow et Emile Baudouin, par Gilbert Abiven

Le 29 avril 1944 est une date que vous ne trouverez dans aucun manuel d'histoire. Ce qui s'est passé ce jour-là au large de Kerlouan, n'est qu'un épiphénomène au regard de la saga de la seconde guerre mondiale.

A cette date, l'Ours soviétique faisait reculer l'Aigle de Berlin de plus en plus vers l'ouest. Dans le Pacifique, les Américains continuaient leur cavalcade d'îles en îles, pour parvenir dans un avenir assez proche à acculer les Japonais sur leur propre sol. Dans la vieille Europe,l'Italie envahie, était la première des forces de l'axe à capituler. Le général Juin avait redoré le blason des armes de la France sur le Garigliano, ouvrant aux Alliés les portes de Rome.

A Kerlouan, la vie se passait comme un peu partout en France occupée. Plus difficile peut-être car dans la zone côtière, l'ausweiss de l'occupant était obligatoire pour le moindre déplacement. Les bateaux de pêche avaient été rassemblés à Cour-Vian, petit port près de la Digue. Cela permettait aux Allemands de contrôler plus facilement les allées et venues des pêcheurs. Les sorties en mer de nuit étaient interdites. Il y eut pourtant quelques tentatives, mais aucune ne réussit, soit par manque de préparation, soit par inconscience avinée. Avant chaque sortie en mer et à chaque retour, les pêcheurs devaient signer un registre dans un cabanon sur la dune de la Digue où veillaient deux douaniers. Ces derniers se faisaient assister de nuit par trois hommes de garde qui assuraient la veille comme dans la marine: 20h à 24h; 00h à 04h; 04h à 08h.

En effet, tout le monde s'attendait à un débarquement imminent. Et si les Bretons espéraient l'arrivée des Alliés, les Allemands la redoutaient. Les blockhaus qui ont survécu témoignent de la densité de la défense côtière. Tous les axes de tir se recoupaient et rendaient l'accès de la côte particulièrement périlleux. De plus les plages étaient recouvertes de tétraèdres de béton et de défenses sur roues qu'il fallait bouger avec la marée. Les baies de Guissény et de Goulven étaient, pour les Allemands, deux lieux possibles pour un débarquement.

Que s'est-il passé exactement le 29 avril 1944? Un combat naval mettant aux prises deux destroyers canadiens, le Haïda, l'Athabaskan, et deux torpilleurs allemands, les T.24 et T.27. Mais avant d'en arriver à cette nuit, il faut revenir trois nuits en arrière. En effet, dans la nuit du 25 au 26 avril, les deux destroyers canadiens, assistés du croiseur Black Prince, des destroyers Ashanti et Huron avaient eu maille à partir avec une force navale allemande composée des trois torpilleurs T.24, 27 et 29, formant la 4ème Flottille. La "Force 26", à laquelle étaient incorporés les Canadiens assuraient une mission de protection dans la Manche. En vue d'assurer la protection des convois, le jour du débarquement et surtout après le débarquement, les Alliés mouillaient des champs de mines au nord des côtes bretonnes.

Partie à 20h00 de Plymouth, la "Force 26" naviguait en ligne de front cap à l'ouest et se situait à 01h00 entre St Malo et St Brieuc. La 4ème Flottille allemande avait quitté St Malo en escorte de convoi en direction de Brest. A 01h30, le Black Prince repère les ennemis. Contact confirmé par les destroyers, la Force 26 prend ses dispositions de combat et fait route à pleine vitesse sur les Allemands. Ces derniers, se voyant repérés, font demi-tour pour tenter de rallier St Malo. Après une course poursuite à 30 noeuds, la Force 26 arrive à portée de canons à 02h15. Le combat fera rage pendant une heure. Les Allemands ont perdu un des leurs le T. 29 achevé à bout portant par le Haïda et l'Athabaskan. La Force 26 aura deux éclopés: dans le feu de l'action, l'Ashanti a éperonné le Huron. Néanmoins, les cinq navires pourront regagner Plymouth par leurs propres moyens et avec la certitude d'avoir remporté une victoire.

Le 28 avril, dans l'après-midi, les équipages du Haïda et de l'Athabaskan sont mis en alerte à deux heures d'appareillage. Les autorités, connaissant l'état de fatigue, craignent des débordements de permissionnaires. A 18h00, les ordres tombent: "Appareillez à 20h00. Zone de patrouille, 30 nautiques nord île de Batz. Route et vitesse, 260°- 16 noeuds."

Le Haïda et l'Athabaskan doivent assurer une mission "Tunnel", nom de code pour une mission de protection de mouilleurs de mines. Ceux-ci, petits navires rapides, sont partis dès 18h00 pour être de retour avant l'aube, dès leur travail terminé. A 21h00, le Q.G. de Plymouth est prévenu par la résistance française, l'équipe de l'Amiral Georgelin, que les T. 24 et 27 s'apprêtent à quitter St Malo. A 02h00, Plymouth prévient les destroyers canadiens de la présence des torpilleurs allemands. La mer est calme, le vent de force 2 à 3 souffle du N. N/E, la nuit sans lune permet une visibilité dégagée. A 02h30, Plymouth ordonne aux Canadiens de prendre une route de chasse au 225°, vitesse 30 noeuds. Les Allemands sont au nord-est de la baie de Morlaix. A 03h30, les T. 24 et 27 sont repérés au radar. Le Haïda, chef de groupe, fait converger la route des destroyers, d'abord au 205° puis au 180°. Ils poussent leur vitesse à 32 noeuds. Ils ont une revanche à prendre et du courage à revendre. A 04h00, les deux Canadiens sont en ligne de file, les Allemands sur leur bâbord avant (avant gauche). A 04h12, le Haïda tire une salve d'obus éclairants. La mer s'illumine, les torpilleurs allemands se dessinent en ombres chinoises sur fond de côte rocheuse. La population de Kerlouan se réveille brusquement. Quelques anciens marins reconnaissent le scénario du combat naval de nuit. Mais très vite la peur s'empare des habitants, ce bruit, cette lumière crue inhabituelle les inquiètent. Tout le monde pense au débarquement et au déferlement des armées Alliées; ils en sont sûrs, ceci n'est que le prélude de ce qu'ils attendaient. Alors, on cherche à se protéger et à mettre la famille à l'abri. Les roches erratiques, parsemées dans la campagne, forment une bonne protection. Ailleurs on a creusé des tranchées. Chacun s'abrite comme il le peut et attend la suite des événements.

Tous ne se réveillent pas; l'homme de quart, à la Digue, dort profondément. Il est vrai qu'aucune motivation particulière ne le pousse à collaborer avec l'occupant. Furieux, le feldwebel de service le ramène à la réalité à grands coups de bottes. Mal réveillé, l'homme de quart regarde médusé le spectacle qui s'offre à ses yeux. Les lueurs orange de départ de coups, les lucioles qui descendent lentement, donnent au paysage un aspect, à la fois d'ombres et de lumières, magnifique et terrifiant.

Les conduites de tir du Haïda et de l'Athabaskan ont reconnu leurs objectifs. Les tourelles sont pointées sur l'ennemi. - 04h14, la première salve est tirée, encadrant les deux torpilleurs.- 04h15, tirs au but et feu continu se succèdent.

Les T.24 et 27, déjà malmenés dans la nuit du 26 avril, sont à nouveau touchés. Ils tentent de riposter mais n'arrivent pas à localiser leurs attaquants. En désespoir de cause, ils lancent chacun une gerbe de trois torpilles qui vont se perdre loin dans le nord.

04h16- A bord de l'Athabaskan, l'opérateur radar signale deux échos rapides sur tribord. Le destroyer poursuit son évolution vers le 150° pour assurer le champ de battage de ses tourelles.

04h17- La tourelle milieu tire une salve d'obus éclairants. Ce sera le dernier tir de l'Athabaskan au combat.

04h18- Une formidable explosion secoue l'Athabaskan sur son tribord arrière. La déflagration est telle que le pointeur de la tourelle arrière est éjecté par-dessus bord. Lorsqu'il émerge, miraculeusement indemne parmi des débris de toute sorte, l'Athabaskan est à 300 mètres. Il semble immobile. Le premier naufragé du bord agrippe une bouée et regarde incrédule. Il ne réalise pas encore la précarité de sa situation, il ne ressent pas encore les effets de l'eau à 12°. Il est fasciné par son bateau en feu. L'explosion a provoqué de gros dégâts. Le commandant, le Lieutenant-Commander Stubbs envoie son second faire une première estimation de la situation. La passerelle, centre nerveux du navire, reçoit les premiers comptesrendus. Le commandant distribue calmement ses ordres:

-Les arbres d'hélice sont touchés
-La commande de barre est hors d'usage
-Passer la barre en commande locale
-Compartiments arrière noyés
-Disposer la pompe de 70m3
-Tourelle et soute arrière en feu
-Matériel incendie en fonction
-La commande locale de barre ne fonctionne pas

Le L.C. Stubbs a compris la gravité de la situation. Il a compris que l'Athabaskan ne pourrait regagner Plymouth par ses propres moyens. Il compte sur le Haïda pour le remorquer:

-L'équipe de plage avant à son poste
-Disposer le matériel de remorquage
-Se préparer à être pris en remorque

L'équipage répond aux ordres, sans panique. Ils ont confiance dans celui qu'ils appellent affectueusement "Le Vieux", malgré son jeune âge. Le L.C. Stubbs n'a que 31 ans. Mais il a déjà prouvé ses qualités de marin et de chef en d'autres circonstances difficiles, voire dramatiques. Tous les hommes sont à leurs postes, ils se savent en danger et veulent sauver "leur" bateau. A l'arrière, l'incendie fait rage, par les brèches l'eau s'engouffre dans les compartiments. L'arrière du navire s'enfonce de plus en plus. Le L.C. Stubbs analyse calmement la situation. Il va devoir prendre la décision la plus difficile qui soit pour un commandant, pour un marin. Mais il doit penser à ses hommes, il se sent comptable de leurs vies, ils ont confiance en lui. Sa décision est prise. La diffusion du bord fonctionne encore, il prend le micro et s'adresse à l'équipage:" Messieurs, ici le commandant, l'Athabaskan est perdu. Préparez vous à quitter le navire. Je répète, préparez vous à quitter le navire. Bonne chance à tous, essayez de rester groupés et que Dieu vous garde."

Après un instant de stupeur, les hommes prennent les dispositions pour le "Poste d'Abandon". Les chaloupes et les baleinières sont brassées à l'extérieur, sur bossoirs. Les radeaux en liège sont affalés le long du bord. L'équipage a revêtu les nouvelles brassières qu'il

vient de toucher avant cette dernière patrouille. Tout le monde attend l'ordre d'évacuation tout en regardant avec appréhension se rapprocher les gerbes qui marquent la chute des obus. Car, pour ajouter encore à sa détresse, l'Athabaskan blessé est pris pour cible par les torpilleurs allemands secondés par les batteries côtières.

Le Commander de Wolf, commandant du Haïda, a reçu comme seule communication du Cdt Stubbs:" ***Je suis gravement touché à l'arrière, je crois que c'est une torpille."*** Une double mission s'impose au Haïda, protéger son sister-ship et mettre les torpilleurs hors de combat. Il commence par lâcher un rideau de fumée qui dissimule l'Athabaskan à ses agresseurs. Cet écran n'est qu'un palliatif, car la colonne de fumée incandescente qui monte du destroyer blessé est si haute, qu'il est impossible de la masquer.

04h22- Le Haïda a repris son tir de harcèlement sur les torpilleurs. Ses coups portent et font mal. Très vite, le T.24, durement touché choisit de fuir vers l'Est. Le T.27 vire au Sud et fonce vers la côte. Il espère, en se rapprochant de la terre, que le radar canadien le perdra parmi les échos de roches affleurantes. Le Cdt de Wolf a choisi sa cible, il délaisse le T.24 qui s'éloigne doucement pour se consacrer au T.27 qui commence à traîner derrière lui un long panache de fumée.

04h26- Le torpilleur est dangereusement près de la côte, trop près. Tout en continuant à tirer, il tente une manoeuvre désespérée: longer un des plateaux rocheux qu'il vient d'apercevoir sur sa droite. En effet Kareck zu, sur la gauche est trop imposant, il commence sa giration sur tribord, il a une chance de passer en frôlant le "Vorvic". Un craquement sinistre fait vibrer tout le navire. Il vient de talonner, il continue de tourner jusqu'à venir cap à l'Ouest, puis s'immobilise. Telle une bête aux abois, il ne bouge plus, il est acculé mais encore dangereux. Ses coups, pendant sa giration, se sont éparpillés dans la campagne kerlouanaise; dans les lieux-dits Rumiquéal, St Egarec, Tréguennoc, les obus ont fait des dégâts matériels mais pas de victimes.

Sur le Haïda, le Cdt de Wolf a vu la manoeuvre du T.27, il ne la comprend pas. Le torpilleur fait comme s'il voulait l'affronter de face, alors qu'il était en fuite. Le Cdt de Wolf veut en finir, l'Athabaskan le préoccupe, le T.27 est à 6 000mètres. Une dernière salve atteint le torpilleur à hauteur de la passerelle, provoquant un incendie et blessant plusieurs marins dont le commandant. De la passerelle du Haïda, le commandant examine les résultats, lorsqu'une énorme explosion, venant du Nord, le fait se retourner. Une gigantesque colonne de vapeur, de flammes et de fumée semble vouloir monter jusqu'au ciel. Sur le Haïda, c'est le silence, tout le monde a compris, puis c'est un grand cri qui jaillit : **"C'est l'Athabaskan!"**

Il est alors 04h28; alors que le T.27 vient d'être mis K.O. , l'Athabaskan est touché à la hauteur du roof avant; le choc et l'explosion l'ont pratiquement coupé en deux. La violence de la déflagration est telle que les hommes se sont trouvés plaqués au pont ou éjectés par-dessus bord. On ne saura jamais combien furent tués sur le coup. Le L.C. Stubbs se retrouve, blessé, parmi ses hommes, à la mer.

Sur le Haïda, le Cdt de Wolf décide aussitôt de se porter sur les lieux de la catastrophe. Il est 04h30, bientôt le jour va se lever, les avions de la Luftwaffe risquent de venir rôder dans les parages. A l'Aber-Wrac'h, il y a en permanence des vedettes lance-torpilles, rapides et meurtrières. Avec le jour les batteries côtières mettront le Haïda en grand danger. Sa décision est prise, il s'adresse à l'équipage:" ***Ici le commandant. L'Athabaskan a explosé. Je ne sais dans quel état nous allons le trouver. Je ne sais même pas s'il est toujours à flot. Mais si, grâce à Dieu, il y a encore des survivants, nous devons les sauver, coûte que coûte. Sur mon ordre, lorsque nous arriverons sur zone, mettez à l'eau tout ce***

qui pourra les aider, baleinières, chaloupes, radeaux, déroulez les filets le long du bord. Il faudra faire très vite, nous ne pouvons rester sur les lieux plus de quinze minutes. Pensez à vos copains et que Dieu leur vienne en aide."

Le Commander de Wolf a essayé de parler sans laisser paraître son émotion. Mais il est réellement choqué et inquiet. Choqué par ce qui vient d'arriver à l'Athabaskan, à son jeune ami Stubbs et à son équipage. Inquiet par la réaction potentielle des Allemands, s'il leur vient la volonté de connaître le résultat du combat.

La mer est parsemée de petites lucioles qui dansent au gré des vagues. Ce sont les lampes qui équipent les nouvelles brassières de sauvetage. Cela veut dire que des hommes sont à la mer, dans quel état? vivants, morts, blessés? Le Cdt de Wolf, l'esprit torturé, ordonne à l'officier de quart:*" Faites route à petite vitesse sur le groupe le plus nombreux, nous resterons stoppés 15 minutes."*

Les naufragés voient la silhouette familière du Haïda se rapprocher, certains commençaient déjà à s'engourdir. A la vue de leur sauveteur, ils reprennent espoir. Les eaux de la Manche sont froides, au large de Kerlouan en ce petit matin d'avril. Les naufragés de l'Athabaskan ont encore dans les yeux et les oreilles le spectacle dantesque qui a précédé la disparition de leur bâtiment. Au moment de l'explosion, l'équipage se préparait à quitter le navire. Le souffle a été tel que, pour la plupart, ils ont été projetés à la mer plus ou moins grièvement blessés. C'est dans cette situation qu'ils ont pu assister aux derniers instants de l'Athabaskan. L'étrave s'est dressée vers le ciel, comme dans un dernier geste d'adieu. Parmi les naufragés, c'est la stupeur et l'incrédulité. Un marin ne peut se résoudre à voir disparaître "son" bateau. Il existe entre lui et son navire un lien presque charnel d'affection et de possession. Un sentiment que l'on ne peut éprouver qu'envers un être cher. Les marins entendaient le bateau gémir de toutes ses membrures, ils voyaient mourir ce qui était devenu pour eux, leur maison, leur patrie, leur ami. Chaque bruit de tôle arrachée, chaque fracas de matériel, devenait comme un cri d'agonie. Même le piano, qu'ils avaient embarqué, semblait, en cassant ses cordes, jouer un sinistre Requiem.

Après un dernier bouillonnement, la mer est redevenue calme. Seules dansent sur les flots, les lumières clignotantes des brassières. A 04h45, le Haïda est en vue, le Cdt de Wolf donne rapidement ses ordres:

- *Naviguer vers le centre du groupe le plus important.*
- *Libérer les canots de sauvetage.*
- *Mettre la chaloupe et la baleinière à la mer.*
- *Tous les hommes disponibles sur le pont.*
- *Préparer l'infirmerie pour les blessés.*
- *Nous allons stopper pendant quinze minutes.*

Il es 04h55, le Haïda pénètre lentement parmi le groupe de marins réunis puis s'arrête. Aussitôt, les opérations de sauvetage commencent. Pour les hommes qui sont sous le vent du navire, la chose est aisée; ceux qui sont de l'autre bord tentent de se rapprocher du salut mais, ils ne peuvent compenser, en nageant, la dérive du destroyer. L'officier de quart lance les hélices pour se rapprocher d'eux. Aussitôt un hurlement collectif, venu du pont, lui fait comprendre son erreur: *"Stoppez partout!"*. Il était temps, plusieurs naufragés allaient être entraînés dans les remous mortels.

Sur le pont, tout le monde s'active, des mains vigoureuses agrippent les corps englués de mazout. Les marins secourus s'étalent sur le pont, exténués, transis, incapables du moindre sursaut, écrasés par la perspective du sort auquel ils viennent d'échapper, abattus aussi sans doute par cette peur rétrospective que seuls éprouvent les braves après le danger.

Le Q/M (quartier-maître) Laurin faisait la planche, pour récupérer un peu. Il avait avalé de l'eau mazoutée; le mazout, cette malédiction du naufragé, brûle les yeux, irrite les poumons, essouffle car, l'homme à la mer n'arrête pas de tousser. Sa nage en est fortement gênée, sa flottabilité compromise. Laurin donc, reprend des forces, lorsqu'il aperçoit le L.C. Stubbs s'approcher de lui. Son commandant a le visage et les mains brûlés. Il n'en prodigue pas moins des encouragements à Laurin. Après quelques mots échangés avec le Q/M, le Cdt Stubbs s'éloigne réconforter d'autres marins. Tout à coup, sans qu'il n'y comprenne rien, Laurin est soulevé, tiré par les bras. Avant qu'il n'ait pu réaliser, il se retrouve sur le pont du Haïda, en sécurité.

- "Alors mec, comment tu t'sens?"

Laurin ne sait plus, il pleure doucement. Il y a quelques instants, il pensait à sa femme, à son fils, à ses parents et à leur réaction quand ils apprendraient la triste nouvelle. Lui, se voyait déjà mort. Il est sauvé, entouré d'amis, il vivra. Il pleure d'émotion, il pleure d'avoir douté, il pleure aussi pour ses amis, il pleure parce qu'un homme ne sait pas expliquer pourquoi il pleure.

Sur le pont du destroyer, les rescapés sont vite pris en mains. A l'aide de grands couteaux, on les débarrasse de leurs brassières et de leurs vêtements souillés. Ils sont frictionnés et emmitouflés dans des couvertures. L'infirmerie se révélera vite trop petite pour accueillir les blessés. Le commandant offre sa chambre, dans le malheur, tout le monde s'organise.

Le temps passe, les marins du Haïda, dont certains sont juchés dans les filets, appellent leurs copains de l'Athabaskan:

- "Bill! approche, prends ma main!"
- "Jack! attrape ce filin!"
- "John! récupère le gars qui passe!"
- "Je ne peux pas, il me glisse dans les doigts!"
- "Bon Dieu! prends le par les cheveux!"

A la surface de l'eau flottent encore beaucoup de petites lumières, témoins de la présence des naufragés. Le Cdt Stubbs va de groupe en groupe, prodiguant toujours les mêmes recommandations: *" N'arrêtez pas de bouger, remuez les jambes et les bras, chantez, parlez, restez groupés, le salut est proche!"* Les Athabaskans remarquent les brûlures sur le visage du jeune commandant qui ne laisse rien paraître de ses souffrances. Son sort lui importe peu, seul le préoccupe le sort de ses hommes. A un moment, il se trouve le long du Haïda, il refuse la main tendue et se contente de crier à l'intention de la passerelle: *"Haïda, partez, l'ennemi rôde encore dans les parages, f.... le camp d'ici vite, vite..!"*

Il aurait facilement pu être sauvé, son devoir lui a commandé de rester près de ses hommes qui ne pouvaient être secourus. Il aurait pu vivre avec les rescapés, il a préféré rester parmi ceux qui étaient encore en danger. Nul ne le reverra vivant, il sera jusqu'au bout avec

les siens, il repose aujourd'hui en terre bretonne, à Plouescat, parmi 58 autres Athabaskans. Le commandant est resté pour toujours au milieu de ses hommes.

Les quinze minutes sont maintenant écoulées. L'opération de sauvetage est loin d'être terminée, à 05h10, l'aube commence à pointer, le ciel se met à pâlir à l'est. Le Cdt de Wolf ne peut se résoudre à laisser ses compatriotes à l'abandon. Pourtant, il se doit aussi d'assurer la sécurité de son bâtiment et de son équipage. Sur la passerelle, il fait le va-et-vient de tribord à bâbord, lorsque son officier en second le ramène à la réalité:

- *"Le quart d'heure est écoulé, commandant."*
- *"Attendez encore un peu"*

Le Cdt de Wolf est torturé par ses responsabilités et son désir de ne laisser personne derrière lui. L'avertissement du Cdt Stubbs lui taraude l'esprit, plus il tardera et plus le danger d'intervention de l'ennemi sera grand. Une attaque ennemie qui neutraliserait son navire serait pour tous une catastrophe. Tous ses moyens de sauvetage sont à l'eau et il est hors de question d'envisager leur récupération. Néanmoins, son sens humanitaire prend le dessus et il communique:

- ***"Nous attendrons cinq minutes de plus. Vous ferez le décompte toutes les minutes."***

Cette communication redouble la pression, déjà énorme, qui pèse sur les hommes du Haïda. Pression provoquée par l'éventualité d'une attaque ennemie, pression aussi due à ce sentiment de lâcheté que de vouloir partir en laissant des camarades en détresse. Parmi les scènes hallucinantes qui se sont déroulées en ces dernières minutes, on peut citer l'exemple du matelot Owen Deal. Deal avait soutenu son copain Moar, gravement blessé. Pour être sûr de ne pas le perdre, il s'était amarré à lui. Secouru, Deal entend, sur le pont du Haïda, ordonner de couper le filin qui le relie à son ami. Il se démène comme un beau diable en hurlant

-*" Vous êtes dingues, non? mon copain Moar est en bas, je vais le chercher"*

Avant que quiconque ait pu le retenir, Deal a franchi la rambarde, descendu les filets et rejoint son ami.

A ce moment, le décompte final résonne dans les haut-parleurs: " 7--6--5--4--

"Attendez une seconde, je le tiens..... j'y suis presque!"

Inexorable la voix continue: "3---2---1---

-*"Les machines en avant lente"*

Le pauvre Deal et son compagnon ne sont qu'à quelques mètres du flanc du navire. Mais il est trop tard, Deal payera son acte de courage d'un an de captivité en Allemagne.

Le coeur serré, le Cdt de Wolf a donné l'ordre de départ, un peu parce que le Q.G. de Plymouth a ordonné aux vedettes lance-torpilles de venir au secours des Athabaskans. Ces vedettes, avec leur plat-bord très bas auront tôt fait de récupérer le reste des naufragés. De plus leur grande vitesse leur permettra d'arriver avant lui à Plymouth. Le Haïda emporte avec lui 42 rescapés, sa chaloupe en a ramassé 6 autres. Ces derniers, après une traversée homérique due à un moteur capricieux, seront recueillis à Penzance par une vedette de secours en mer.

Les autres Athabaskans, qui sont toujours à l'eau, continuent leur lente dérive dans les eaux froides de la Manche. Les chocs successifs subis par ces hommes ont eu raison des plus farouches volontés. Pourtant certains espèrent encore. C'est ainsi que l'on voit un marin, debout dans un radeau, tenant à la main une fusée de détresse allumée. Mais cette allégorie de la statue de la Liberté n'est qu'une bravade, un défi au sort inéluctable qui les attend. Un autre marin aura plus de succès avec une bouteille de rhum qu'il a réussi à conserver malgré les interdits du bord. Cette entorse au règlement ne lui vaudra, bien entendu, aucune remontrance ultérieure.

Il est maintenant 06h30, le jour se lève à peine. Au loin, les phares de l'île Vierge, de Pontusval et de l'île de Batz continuent à envoyer leurs oeillades furtives comme un appel. Certains envisagent même de se diriger vers la côte qu'ils savent hostile. Il faut alors toute la persuasion amicale des copains pour éviter cette désertion. Il y a surtout un argument qui frappe, la dernière recommandation du Cdt Stubbs: ***"Restez groupés, bougez sans cesse, chantez, priez, mais surtout restez groupés, il en va de votre survie!"***

Certains se mettent à chanter mais très vite les voix s'épuisent. Alors, on se raconte des histoires, pas toujours très optimistes, comme cet homme, dont c'était le second torpillage qui se mit à raconter qu'il n'y eut que trois rescapés sur son destroyer. Le résultat sur le moral ne fut pas du meilleur effet.

Le jour est levé, mais les pâles rayons du soleil ne parviennent pas à réchauffer les rescapés. Partout, on lutte contre le sommeil. La somnolence est l'antichambre de la mort. Les chances de survie diminuent avec le temps qui passe. Les corps inertes sont de plus en plus nombreux. Délicatement, on les repousse dans le courant, pour rester entre vivants et pour essayer d'exorciser le spectre de la mort qui rôde et les menace tous. Tout faire contre cette mort qui hante tous les esprits, ne pas la voir, comme si elle était contagieuse.

Le calme du matin est brusquement rompu par un cri:

-" Regardez....Regardez...là-bas!... Des bateaux!"

Tous les regards se portent aussitôt vers les trois ombres qui s'approchent. Amis?....Ennemis? Très vite le pavillon en tête de mât enlève les illusions de ceux qui en nourrissaient encore. Ce sont les Allemands. Il s'agit du T.24 accompagné de deux navires plus petits. Arrivés à proximité, une voix leur crie en Anglais:

-" Nous allons vous prendre à bord, laissez vous repêcher."

Un dinghy est mis à l'eau avec un marin à bord. Très rapidement les Athabaskans sont récupérés et répartis entre les trois unités. A 08h00, le sauvetage est terminé. Une fois à bord, les Canadiens sont dépouillés de leurs brassières et de leurs vêtements souillés. Le tout est jeté à la mer. Les Athabaskans son transis, épuisés, choqués aussi, parfois brûlés ou blessés. Ils sont réconfortés par une douche chaude, sans savon, mais quel bonheur de sentir cette chaleur! Beaucoup s'écroulent à bout de forces. Des marins allemands compatissants les aident à se débarbouiller et les soulagent de leur mieux. Une boisson chaude, une cigarette et tous les Canadiens sont descendus sous bonne garde à l'intérieur des navires.

Avant de regagner Brest, le T.24 fera une vaine tentative pour sortir le T.27 de sa mauvaise posture, en face de Ménéham où il est toujours échoué. L'arrivée inopinée d'un Spitfire lui fera rapidement quitter la zone. L'avion anglais fera quelques passages au-dessus du torpilleur allemand, sans faire usage de ses armes. Il savait la présence des Canadiens à bord.

Sur le T.24, le L.C. Lantier a réussi à faire le tour des rescapés. Il leur a recommandé, selon l'usage, de ne dévoiler que leurs noms, grades et matricules, à l'exclusion de tout autre renseignement. A la demande de l'officier, un pseudo-médecin viendra examiner les blessés....Il ne trouvera rien d'anormal à leur état qui justifie un traitement particulier! Pour des hommes qui venaient de passer trois heures dans une eau à 12°, après avoir subi les conséquences de deux explosions, on croit rêver. Le Cdt Wilhem Meetzen, commandant du T.24, fera preuve de plus d'humanité en leur faisant apporter une bouteille de cognac. Peu de temps après cette "visite médicale", un jeune marin meurt. Son corps est dignement glissé à la mer. Un autre marin mourra après l'arrivée à Brest, il est inhumé à Kerfautras.

Les premiers à débarquer le seront à l'Aber-Wrac'h. Vingt-huit hommes qui sont vite regroupés dans la cour d'un hôtel, isolés de la population locale. C'est là que meurt le matelot Mc Neil. Gravement brûlé, il a lutté toute la nuit pour mourir calmement parmi ses camarades. Son corps repose à Landéda. Au début de l'après-midi, la population est autorisée à porter de la nourriture et de l'eau aux Canadiens. En fin d'après-midi, ils sont convoyés en camion vers Brest.

Le T.24 arrive à Brest vers 15h. Les Athabaskans, à demi-nus, sont regroupés sur le pont. Le Cdt Meetzen leur adresse quelques mots:

-"Messieurs, nous sommes en période de guerre. Je pense que vous comprendrez que nous avons fait notre devoir, aussi bien en vous combattant qu'en vous portant secours. Plus tard, j'espère qu'il ne subsistera aucun ressentiment entre nous. Je vous souhaite bonne chance."

Sur le quai, la Gestapo est visiblement ravie de voir les prisonniers, hagards, humiliés, sans vêtements. Les caméras de propagande ne perdent pas une image de ce pitoyable troupeau. La radio officielle nazie fera état de la perte d'un croiseur Britannique, sans toutefois signaler celle du T.27 échoué à Kerlouan.

Trois jours plus tard, la presse locale se faisait l'écho d'une dépêche de Berlin dont je reproduis le texte ci-dessous, in extenso:

" **Berlin 2-** *Le contre-torpilleur ennemi de classe* **Tribal,** *coulé hier matin, au large des côtes de Bretagne, par les torpilleurs allemands, est le destroyer canadien "***Athabaska***". De construction récente, ce navire, qui ne figure sur aucune liste de la flotte anglaise, avait le 26 avril, coulé un torpilleur allemand dans ces mêmes eaux. le nombre des membres de l'équipage canadien repêchés par les bâtiments de guerre et les canots de sauvetage allemands est de 87 dont 85 vivants. Deux officiers et 49 hommes sont en bonne santé; quatre officiers et trente hommes sont blessés."*

Une fois débarqués, les blessés sont conduits à l'hôpital pour recevoir des soins et surtout le réconfort d'une présence humaine chaleureuse. Ils seront plus tard transférés à Orléans et seront les premiers à être libérés par les Alliés en août 1944.

Les Canadiens valides sont embarqués dans des camions, solidement encadrés par des gardes armés. Pourtant leur état ne leur permettait aucune velléité de fuite. Au moment de

quitter le quai, la résistance locale ouvre le feu sur les Allemands..... à moins qu'elle n'ait voulu ainsi, marquer sa solidarité avec les prisonniers. Le seul résultat de ces tirs est d'accélérer le départ vers le couvent Ste Louise où les Athabaskans seront gardés par les rescapés du T.29 que le destroyer canadien avait coulé le 26 avril au large de Perros-Guirrec.

Puis, c'est le long voyage vers les camps de prisonniers du nord de l'Allemagne. Pendant un an, ils subiront les brimades et vexations habituelles de ces lieux. Ils ne retrouveront leurs foyers qu'après l'armistice de mai 1945.

Cent vingt-huit Athabaskans ne reverront jamais le Canada; ils sont morts au large du pays Pagan. 90 d'entre eux reposent dans différents cimetières de la région, dont Plouescat détient le plus grand nombre: 59. Les autres tombes sont situées à Brest, Landéda, Brignogan, Sibiril, Ile de Batz, Plougasnou et Pornic (transférés de Santec).

Pour éviter que le sacrifice de ces jeunes Canadiens ne tombe dans l'oubli, une association s'est créée le jour du 51ème anniversaire du naufrage.

Adresse du président de l'association: **Mr Elie BOISSON. 15, rue de Naot-Hir 29890 Brignogan-Plage**



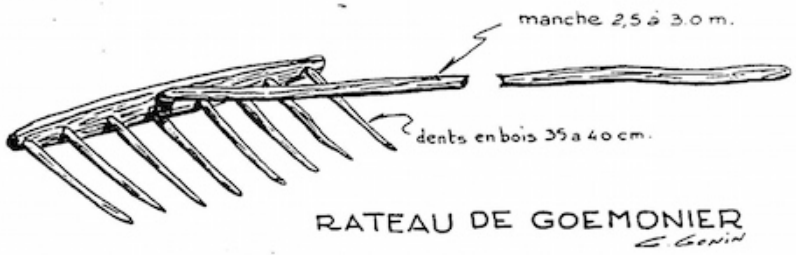
LES MARINS-PÊCHEURS-GOÉMONIERS-CULTIVATEURS

Dès la fin du 19ème siècle, la population déjà dense cumulait plusieurs activités professionnelles : marins-pêcheurs, goémoniers, cultivateurs. Les familles généralement nombreuses pouvaient assumer une somme importante de travaux, en été notamment lorsque les vives-eaux favorables à la coupe de laminaires, coïncidaient avec le temps des moissons. Les mieux lotis cultivaient deux à trois hectares, parfois en propriété ; les moins nantis disposaient de quelques lopins qui leur procuraient l'essentiel de leurs besoins alimentaires, des pommes de terre et un peu de blé. Les batteuses étaient d'ailleurs astreintes à de multiples stations dans les cours des fermettes pour des durées de battage qui souvent ne dépassaient pas la demi-heure. Et les journées des batteurs comportaient alors jusqu'à six repas, avec appétit et dans la bonne humeur !
L'idéal était de pouvoir nourrir au moins un cheval, auxiliaire précieux du goémonier. Beaucoup, grâce aux vastes pâtures des dunes communales qui servaient aussi au séchage des algues, avaient au moins une vache. Tous élevaient deux à trois cochons par an pour la consommation familiale.

LES MOISSONS DE LA MER

A. Les goémons d'épave.

Selon la façon de les récolter, les algues se divisent en goémons d'épave, de rive ou de fond. Selon leur nature, ils étaient destinés à l'agriculture et constituaient une fumure peu onéreuse et de qualité, ou à l'usine la plus proche de leur domicile qui transformait la plus grosse partie des laminaires qu'on lui livrait séchées ou sous forme de soude pour en extraire de l'iode et d'autres dérivés.
Les goémons d'épave étaient jetés à la côte par les tempêtes hivernales en amas composites où toutes les variétés d'algues étaient représentées. Leur ramassage s'effectuait du lever au coucher du soleil, sans limites de territorialité communale, à pied sec (maré zéac'h) ou dans la mer jusqu'aux aisselles, à l'aide de larges râteaux de bois parfois munis de très longs manches. En raison de leur composition disparate et des difficultés de séchage, ces arrivages étaient plutôt destinés à l'agriculture.



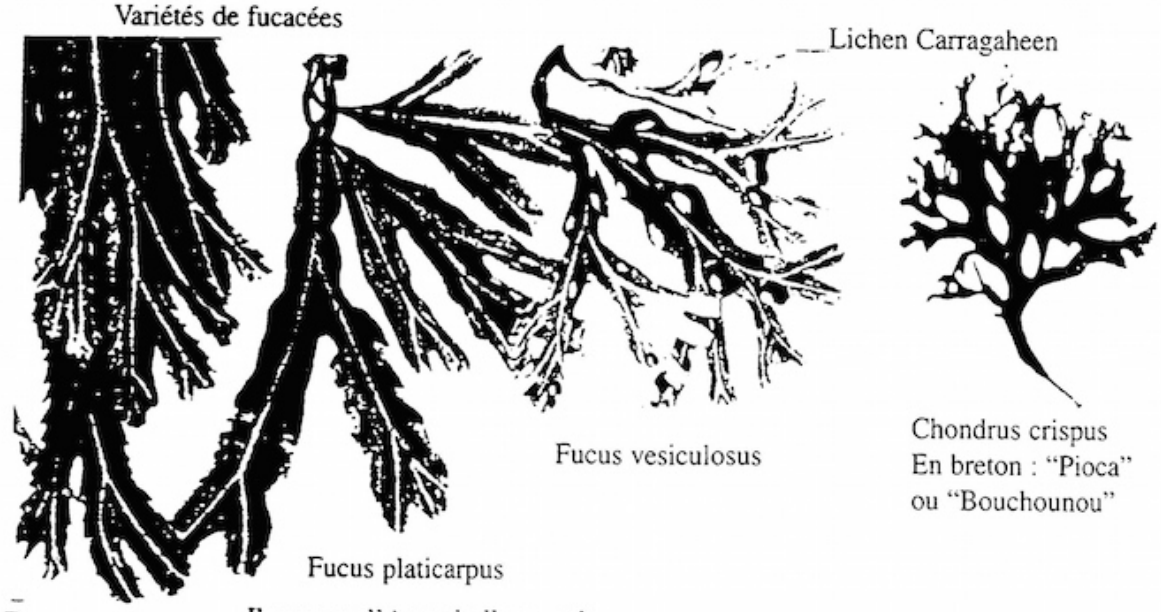
RATEAU DE GOEMONIER
E. Gouin

Fin avril, début mai, la mer apportait son tribut annuel de laminaria hyperboréa (tali-pen), la précieuse "Fleur de mai". De faibles quantités de laminaria digitata ("tali-moan" ou "goac'hlé") s'y mêlaient qui augmentaient la valeur de l'ensemble avec les stipes (pieds). La tempête les poussait sur toutes les grèves en amas larges et épais sur lesquels, de bon matin, des familles entières prenaient position pour attendre le lever du soleil et le signal du ramassage. Cette récolte de qualité était séchée -laborieusement parfois- et en majeure partie destinée aux fours à soude ; le reste faisant le bonheur de quelques cultivateurs vigilants et assidus.
Il faut signaler aussi que tout au long de l'hiver, les côtiers nantis d'une charrette et d'un cheval enlevaient les goémons échoués et les entassaient sur des aires de stockage proches du rivage pour les vendre ensuite aux cultivateurs ou les livrer aux amateurs de jardins potagers. Les

pauvres s'ingéniaient à les trier et à les faire sécher. Pressés par les besoins d'argent, ils arrivaient ainsi à brûler une première (ou demie) fournée dès avril. Beaucoup vivaient à crédit à la fin de l'hiver.

B. Les goémons de rive .

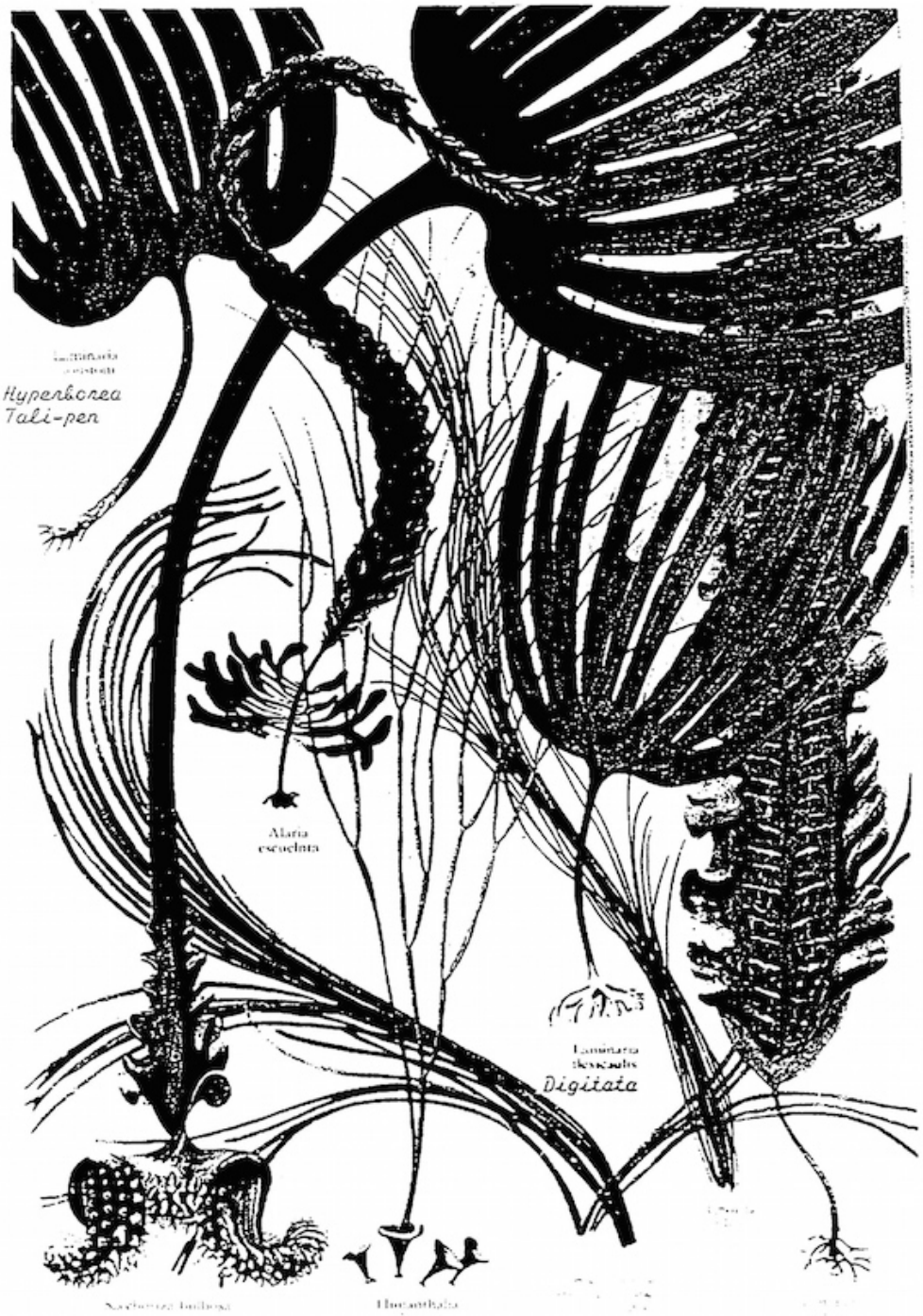
Le goémon de rive, comme son nom l'indique, se situe dans la zone de balancement de la mer, à la côte où il se découvre tous les jours sur les rochers accessibles à pied sec mais aussi sur les couches supérieures des îlots. Ces algues portent le nom générique de fucacées pour plusieurs variétés de fucus : platycarpus, vesiculosus, serratus et l'ascophyllum nodosum. En breton, ils sont regroupés sous l'appellation de "Bich'hin-Tré" goémon du jusant ou encore "Bich'hin du", goémon noir. Très convoité pour l'agriculture, la coupe en était strictement réglementée au bénéfice des communes riveraines.
Le premier mai était réservé à ceux qui ne disposaient pas de charrette. Elle était libre ensuite et se pratiquait méthodiquement jusqu'à la mise à nu des rochers.



C. Les algues de fond .

Parmi les algues de fond ne découvrant qu'aux grandes marées ; même si on les récolte à pied aux abords du rivage ou plus au large à l'aide d'embarcations, on peut classer le Lichen Carragaheen localement appelé "Pioca" ou encore "Bouchounou". De mai à septembre sa cueillette est toujours une source de revenus non négligeables.
Plante des mers du nord, le lichen carragaheen, selon son appellation irlandaise, pousse sur les lisières sablonneuses des fonds rocheux. Ses utilisations dans l'industrie, en médecine et dans l'alimentation humaine ne cessent de se développer comme celles de l'agar-agar des japonais. Arrivé à maturité, le lichen carragaheen, par sa forme et par sa couleur ressemble assez étrangement à la chicorée frisée. S'il a aussi une senteur particulière que je qualifierai d'appétissante ou apéritive, ce n'est pas à cause de cette ressemblance mais bien plutôt par une association d'idées avec la fringale qui saisit les ramasseurs à la fin de leur marée !
Pendant longtemps, les lichens ou bijin bian ne pouvaient être vendus que bien secs et méticuleusement blanc. A cet effet, on les étalait sur les dunes où les rosées et la pluie les blanchissaient ; le soleil les rendait craquants. Ce procédé permettait de déceler et éliminer les

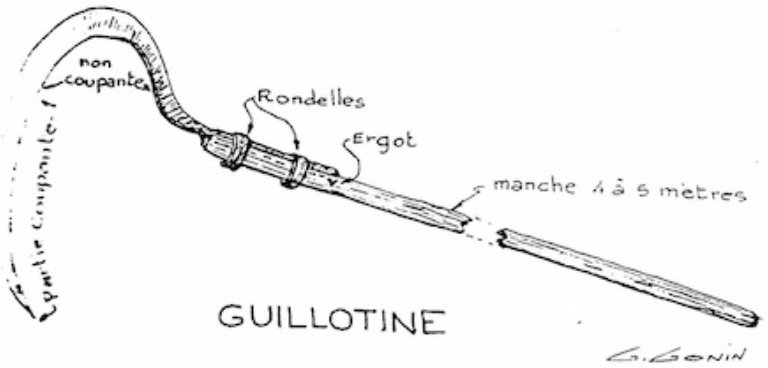
impuretés car les négociants exigeaient une marchandise bien homogène. Il les délestait aussi des admirables petits bigorneaux multicolores et nacrés qui les infestaient et qui faisaient le bonheur des collectionneurs et confectionneurs de colliers originaux. Les exigences des collecteurs sur la marchandise étaient telles que l'on allait jusqu'à balayer les dunes à l'aide de balais en fines ramures de bouleau avant de procéder à l'étalement du lichen.
Les lichens étaient naguère conditionnés en d'énormes sacs de jute d'environ deux mètres cubes. Certains acheteurs les stockaient dans le grenier des Halles pour les garder au sec en attendant leur transport vers les usines de traitement.
La récolte du lichen se perpétue de nos jours avec l'avantage de pouvoir livrer en vert égoutté et de disposer de services d'enlèvement, de la grève jusqu'aux pesages.



En Breton : Spanellou avec son bulbe appelé Sac'h Maout

ALGUES DE FOND

Mais la principale activité des goémoniers, d'avril à octobre, était la coupe des laminaires, laminaria flexicaulis aujourd'hui appelés Digitata ; en breton Tali-moan qui constituaient la matière première fournie à l'usine une fois séchée ou transformée en soude après brûlage.
Aux marées de fort coefficient, tous les membres valides des familles étaient transportés sur les fonds rocheux. Ils y débarquaient bien avant l'étale de basse mer et, pendant plus de deux heures, ils s'activaient sur les champs d'algues découverts pour charger au maximum leurs bateaux et leurs annexes. A cet effet, une plate faisait la navette entre les récoltants et le cotre mouillé à proximité, hors échouage.
C'était un sport plutôt exténuant. Malgré les sabots cloutés, les chutes n'étaient pas rares et transporter des brassées d'algues gluantes sur des rochers glissants et mal pavés n'était pas une partie de plaisir. Mais cette coupe à la faucille (trouc'ha diwar droad), grâce au grand nombre des gens pouvant s'y adonner, était la plus rentable et, temps permettant, on pouvait la pratiquer cinq jours de rang.
Aux marées de plus faible coefficient on devait se contenter de la coupe à la "guillotine", faucille à long manche à l'aide de laquelle, du bord des voiliers et plates, on coupait les stipes et ramenait les frondes encore appelées thalles et les embarquait. Ce procédé limité en hommes, contrarié parfois par la mauvaise visibilité du fond à cause du clapot et contraignant à de nombreux changements de position, était moins avantageux que la coupe à sec. Il avait cependant ses champions mais la qualité des laminaires, souvent amputés de leurs stipes, était moindre. Le scoubidou et les moyens actuels n'ont pas cet inconvénient : ils arrachent les algues avec leurs tiges et parfois même les supports où elles s'enracinent, galets, cailloux ! Mais on expérimente déjà un procédé plus performant encore, le dragage des fonds par une sorte de peigne dont les dents arracheraient les plantes à leur base, stipe comprise. Ce procédé serait impliqué à une variété jusqu'ici négligée, les laminaria Cloustonii actuellement appelées Hyperboréa (Tali-pen) dont la biomasse se chiffre en millions de tonnes.

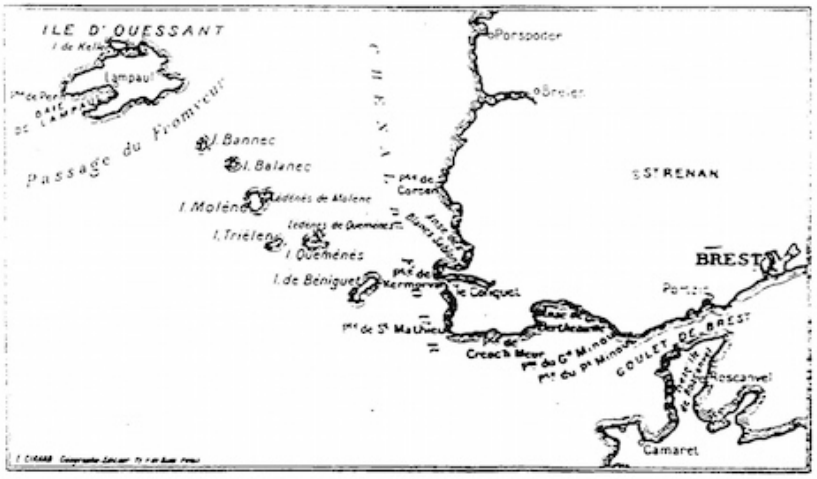


Rondement mené, le chargement (an dishala) mobilisait toutes les énergies. Selon le mode de transport utilisé et la modulation des chargements, il fallait compter de deux à huit allers-retours pour un cheval et sa charrette et de vingt à soixante pour les porteurs de civières (gravazh qui devient grevezh au pluriel). Ces derniers étaient soumis à rude épreuve. Ils ahanaient, pieds nus ou en sabots de bois sur des parcours semés d'embûches, surface inégale des cales, chardons et dénivellations des dunes... Sur les pentes abruptes, il fallait maintenir la charge sur les civières par un croc dont le porteur de tête coinçait le manche sous son pouce ou sous son aisselle. Malgré cette précaution, les laminaires, plus glissants que des spaghettis, tombaient parfois sur les pieds du porteur à l'arrière. L'ensemble des mouvements exécutés ne relevait vraiment pas de la chorégraphie ! Heureusement que les civières étaient judicieusement conçues. Pour répartir le maximum de charge sur le porteur de tête, le plus robuste, le brancard était plus court à l'avant ; il était plus long à l'arrière pour une raison supplémentaire, permettre à celui ou celle qui s'y attelait de voir où poser les pieds.
Heureusement aussi que les dunes les plus proches du rivage étaient réservées aux plus démunis de moyens de transport. La solidarité se manifestait d'ailleurs en toute circonstance selon la disponibilité de chacun. Etalements, ramassages, mises en tas, le séchage nécessitait

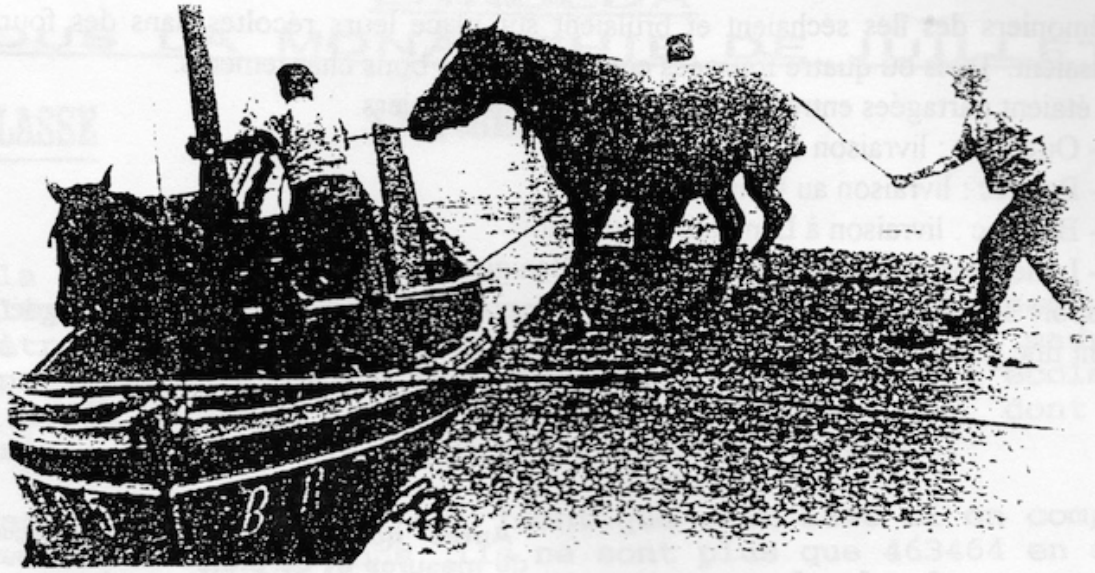
souvent de multiples manipulations lorsque le temps était incertain car, sous la pluie, les algues blanchissent et perdent de leur valeur. On épiait les averses et avant qu'elles ne soient imminentes, on courait vers les dunes pour sauver les précieuses marées. Nécessité faisant loi, ces faits expliquent partiellement, l'urbanisation de notre côte par les inscrits maritimes. Les laminaires devaient parfois être exposées puis ramassées plusieurs fois avant de pouvoir être définitivement entassées. "Etré oacka ha dispacka e vec'he labour p'an deizh". Entre ramasser puis étaler à nouveau, il y avait du travail pour la journée !

D. Iles et exils .

A l'étroit sur les champs d'algues surexploités de la côte, plusieurs goémoniers s'en allaient chercher fortune dans les îles.



Ils préparaient leur expédition dès le printemps pour être à pied d'œuvre pour la récolte des goémons d'épave abondants en ces lieux, fin avril, début mai. L'on avait planté les pommes de terre de l'année, le champ de blé était déjà en herbe. L'on avait aussi brûlé les stipes et les goémons d'hiver patiemment récoltés et séchés en sélectionnant les tali (Bodata = ramasser, une à une les touffes (thalles), bodou en breton). Il suffisait de deux tonnes de stipes (kalkut) et d'autant de goémon sec pour fournir une tonne de soude d'une excellente teneur en iode. Cette première fournée de l'année servait à éponger les dettes chez l'épicier et le boulanger ; elle procurait aussi un petit viatique aux migrants.
Ils disposaient, en général des meilleurs bateaux du port ; c'était leur bien le plus précieux, leur gagne-pain. Gens sans terre pour beaucoup, ou de si peu, la culture des champs ne les retenait pas. L'âpre lutte pour la vie et un certain goût pour l'aventure les poussaient à mépriser les dangers et la pénibilité des conditions d'existence auxquels ils savaient s'exposer. Tout était prévu dans le détail. Les outils : guillotines et faucilles pour la coupe, râteaux de bois et Krog-silh pour le ramassage, civières et brouettes pour les transports faisaient partie de l'indispensable et souvent aussi la charrette et le cheval. Il en était de même pour quelques ustensiles de cuisine dont le plus utilisé, le faitout en fonte pour les inévitables potées de "patatez séac'h", pommes de terre cuites sur un fond de saindoux et d'oignons roussis, additionnés d'un morceau de lard. Il ne fallait pas oublier les grosses bonbonnes en verre ou en grès entourées de gaines en osier tressé pour la provision d'eau potable et son renouvellement.
Le jour J on embarquait l'annexe, une plate, à bord et l'on arrimait le tout en y ajoutant quelques sacs de pommes de terre, des oignons, un petit "kelorn" saloir contenant des quartiers de lard ; du pain et du beurre pour huit jours disposés dans un caisson en bois à l'abri de l'eau et des rongeurs. Les Robinsons des îles savaient pouvoir disposer sur place de compléments alimentaires appréciables : ormeaux, poissons et crustacés ; rompus aux techniques et astuces de la pêche, ils savaient aussi poser des collets aux lapins sauvages et dénicher les œufs des oiseaux de mer.

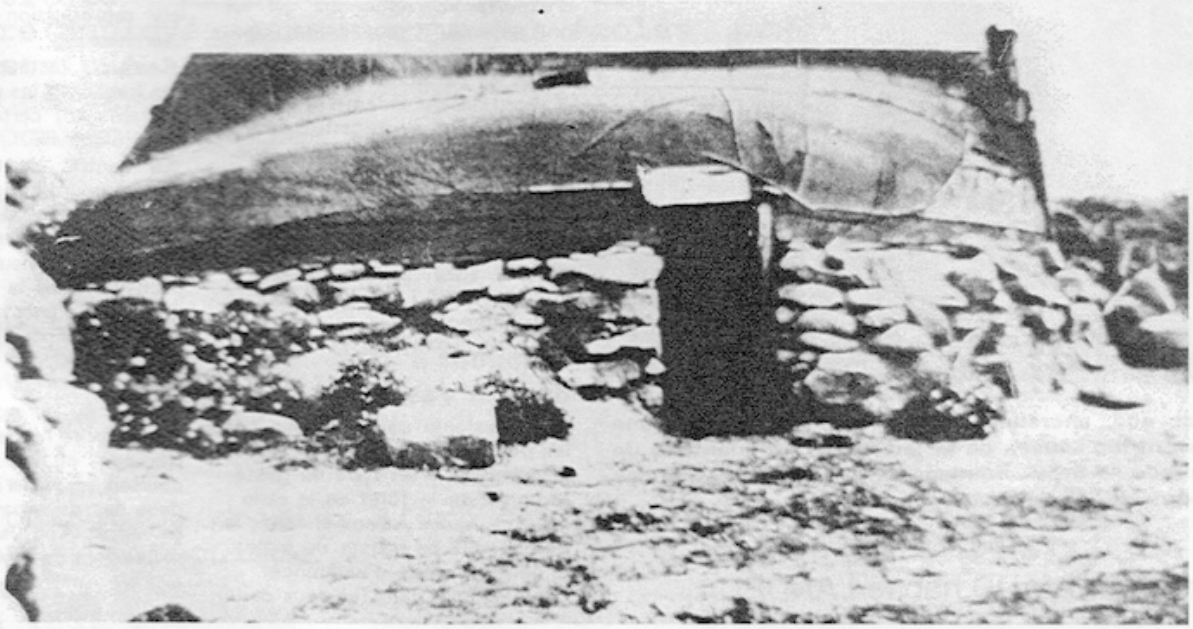


De nombreux Landédaens participaient à ces migrations saisonnières pour vivre pendant des mois dans des conditions de travail et d'habitat d'une pénibilité et d'une précarité à peine concevables.

Chaque année il fallait rafistoler les "maisons", masures en pierres sèches grossièrement maçonnées, très basses, couvertes de fougères et de mottes de gazon sur des charpentes de fortune et ne présentant qu'une seule ouverture, l'entrée sans autre porte parfois qu'un vieux foc rapiécé.

Les fougères fournissaient aussi des paillasses odorantes sur lesquelles ont tendait des lambeaux de vieilles voiles. Les anciens gabiers de la Marine confectionnaient des hamacs dans ces mêmes toiles renforcées de ralingues et suspendues par des rabans.

L'âtre communiquait avec un trou dans le toit qui faisait office de cheminée pour évacuer, partiellement la fumée. Mais le plus souvent on cuisinait dehors sur des trépieds de galets. Les combustibles étaient nombreux et variés, sur place : ajoncs, genêts, fougères, bois flotté et varechs séchés. Du camping sauvage en somme mais en tous points rudimentaire et quasiment dénué de loisirs. Selon l'assertion connue, les goémoniers, à fortiori, ceux des îles, "mangeaient et dormaient peu et mal mais travaillaient beaucoup".



L'abri de Jean PRONOST à Bannec en 1937

Un vieux bateau fait office de couverture. A droite de la porte le coin "cuisine" avec sa cheminée. A gauche "la chambre" dans laquelle étaient suspendus les hamacs.

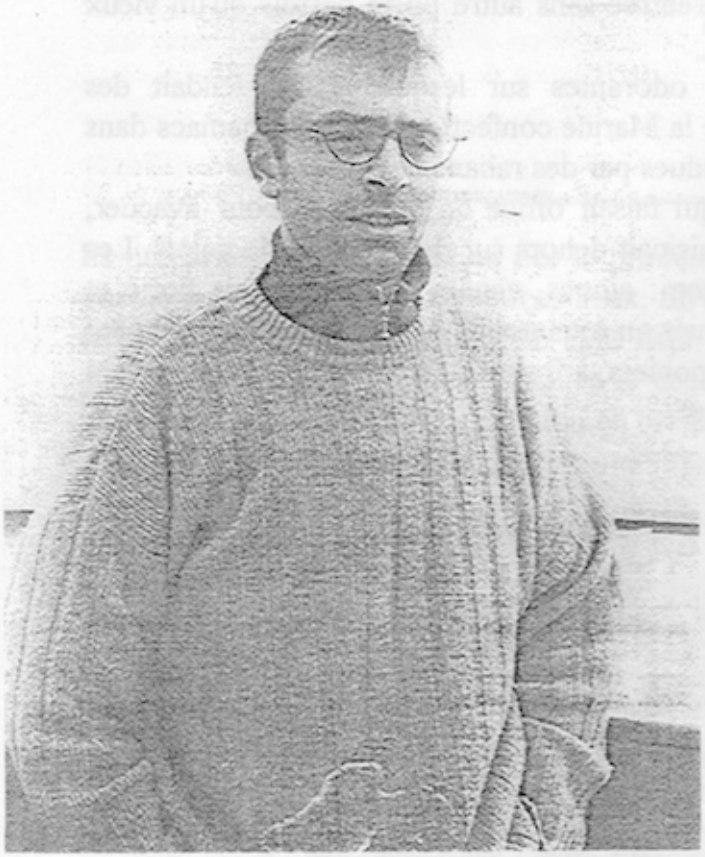
Les goémoniers des îles séchaient et brûlaient sur place leurs récoltes dans des fours qu'ils construisaient. Trois ou quatre fournées constituaient de bons chargements.
Les îles étaient partagées entre les goémoniers par les usiniers.

- Ouessant : livraison à l'Aber-Wrac'h.
- Bannec : livraison au Conquet.
- Balanec : livraison à Lampaul-Plouarzel.
- Lédénes, Molène,Trélen, Quéménès, Béniguet : livraison au Conquet.

Le transport se faisait par bateau personnel ou après arrangement entre eux, les goémoniers utilisaient une gabarre de Lampaul-Plouarzel.

Jean Pronost

Le contrat de baie peut sauver la coquille Saint-Jacques



Laurent Chauvaud, chercheur de l'IUEM, vient de finir une thèse recensant les causes de la faiblesse des quantités de coquilles en rade de Brest. Sauvegarder la coquille est un des enjeux du contrat de baie de la rade.

Laurent CHAUVAUD habite LANDEDA.

Après quatre années de mesures et de prélèvements quotidiens, Laurent Chauvaud, thésard à l'Institut d'études marines, a présenté les résultats de ses travaux de recherche sur la coquille Saint-Jacques en rade de Brest. Trois facteurs jouent, selon lui, sur la faiblesse des ressources en rade de Brest : une pêche trop importante, l'invasion des crépidules et l'excès d'azote.

La trentaine décontractée, Laurent Chauvaud est chercheur à l'IUEM. Depuis 1994, il a entrepris une thèse de doctorat sur les causes de la chute de population des coquilles Saint-Jacques dans la rade de Brest.

Le 30 janvier, il a présenté les résultats de ses travaux à un jury d'experts internationaux qui lui ont décerné la plus haute mention. « Trois raisons sont imputables à ce phénomène : tout d'abord, ce qu'a démontré IFREMER, c'est l'intensité de la pêche à la coquille dans la rade. Depuis les années 50, la pêche a continué à se développer alors que les quantités pêchées chaque année chutaient, de 1.700 tonnes en moyenne jusqu'en 1963, à 200 tonnes actuellement ».

« Noyées » dans la vase

La deuxième cause établie par les travaux du chercheur, c'est la prolifération d'un type de gastéropodes sur le fond de la rade : les crépidules. Ceux-ci ont la particularité de passer de mâle à femelle en cours d'existence.

« Introduits dans les eaux de la rade après-guerre, ces crépidules ont colonisé déjà 90 km^2 sur la surface de la rade ». Et Laurent Chauvaud de souligner le danger : « Le plus grave, ce sont leurs excréments et la bave qu'ils produisent qui pèsent aux alentours de 846.000 tonnes. La majeure partie est balayée par les courants, mais plusieurs milliers de tonnes de cette matière organique restent sur place. Cette vase noire manquant d'oxygène empêche le cycle de reproduction de certaines espèces, dont la coquille ». Elles se retrouvent comme « noyées ».

Développement d'algues toxiques

Le troisième constat établi, c'est l'excès d'azote dans les eaux de la rade. « Les pluies lessivent les sols et entraînent l'azote issu des élevages de porcs dans les eaux. Ces quantités d'azote favorisent le développement d'algues toxiques qui provoquent l'arrêt de la croissance des coquilles et entravent leur reproduction », explique le chercheur.

Ces trois facteurs ainsi combinés fragilisent les eaux de la rade et menacent certaines espèces, dont la coquille.

Le contrat de baie doit être signé aujourd'hui en présence de Dominique Voynet. Il permettra de sauvegarder les coquilles, qui font vivre plusieurs dizaines de pêcheurs dans la rade, à condition qu'une part non-négligeable des 840 MF de l'enveloppe globale soit allouée à cette question.

Quant à Laurent Chauvaud, il est aujourd'hui sollicité par la Norvège et les Etats-Unis. Il pourrait séjourner prochainement dans ces deux pays pour mettre en application le fruit de ses recherches en France.

Fabien Roux

LE TÉLÉGRAMME Jeudi 12 février 1998

LA CLASSE

L'ENSEIGNEMENT

Dans la classe, une trentaine d'élèves de 6 à 14 ans : les privilégiés, les courageux aussi que ne rebutent pas les kilomètres à parcourir à pied, en sabots, par de mauvais chemins ,et, cependant toujours prêts à déserter l'école au temps de la coupe du goémon ou de la moisson et dont la scolarité ne s'étend que sur 18 semaines environ!

En France, la situation est identique . En 1840 si on compte en hiver 756 999 garçons, ils ne sont plus que 463464 en été.

L'instituteur enseigne à tous à la fois (méthode simultanée). Quel mérite quand on pense à l'assiduité plus qu'irrégulière, aux maladies, aux intempéries !

Le programme défini par la loi de 1833 se résume à quelques lignes: "l'enseignement primaire élémentaire comprend l'instruction morale et religieuse, la lecture, l'écriture, les éléments de la langue française et du calcul, le système légal des poids et mesures".

Les élèves disposent-ils de manuels ?
"Les livres de lecture manquent de toutes parts dans les écoles primaires, surtout pour les enfants pauvres" écrit le 2 novembre 1831 M. de Montalivet, alors ministre de l'instruction publique. Il explique qu'il adopte un ouvrage intitulé "Alphabet ou premier livre de lecture" qui pourra être employé dans toutes les écoles primaires. Ce livre sera distribué aux enfants indigents. Les élèves qui appartiennent à des parents plus aisés auront toute facilité de se procurer d'autres exemplaires à des prix modérés.

Cependant, ce n'est que dans 17614 écoles que les livres sont en quantité suffisante en France (Rapport Villemain 1840).

Voici, d'après un document du 2 juin 1834 le relevé des envois des livres destinés à être distribués dans les écoles:

En 1831 :	
Alphabet ou premier livre de lecture	500 000
Petit catéchisme	100 000
En 1832 :	
Alphabet ou premier livre de lecture	200 000
Petit catéchisme historique	50 000
Collection de tableaux de lecture	5 000
Petite arithmétique raisonnée	25 000
Robinson dans son île	6 000

LES LIVRES

GRAMMAIRE adoptée par le conseil royal de l'instruction publique
Hachette 1836

LIVRE DE LECTURE COURANTE
"contenant la plupart des notions utiles qui sont à la portée des enfants de 8 à 12 ans"
par TH. LEBRUN, inspecteur des écoles primaires de la Seine.
Hachette 1847

On remarquera :

- les modestes dimensions des ouvrages,
- la place faite à la religion dans les lectures.

On est loin des ouvrages actuels !

PETITE

GRAMMAIRE

DES

ÉCOLES PRIMAIRES.

Ire PARTIE.

NOTIONS GÉNÉRALES.

1. Il y a plusieurs moyens de communiquer aux autres sa pensée.

On peut l'exprimer 1° Par les GESTES. Un mouvement de la main, par exemple, un simple signe de tête, suffisent quelquefois pour se faire comprendre de ses semblables.

2° Par l'ÉCRITURE. Des caractères ou signes appelés *lettres* nous servent alors à manifester notre pensée, et à la faire pénétrer où ne pourrait arriver ni le langage des gestes, ni la parole (*).

3° Par la PAROLE. C'est un don de Dieu fait à l'homme pour exprimer ses idées, ses sentiments, sa volonté, par le secours des *sons articulés*.

2. Un grand nombre d'animaux s'expriment

(*) L'écriture est la représentation de la parole, excepté quand elle est une langue à part, comme les hiéroglyphes.

SEIZIÈME LECTURE.

Fête de l'Annonciation.

Annonciation est le nom d'une fête qu'on célèbre dans l'Église romaine, le 25 mars, en mémoire de l'annonciation de Notre-Seigneur Jésus-Christ. Le peuple appelle cette fête *Notre-Dame de mars*, à cause du mois où elle tombe.

Cette fête est une des douze dont la date est fixe, et qui sont :

La *Circoncision*, le 1er janvier.
L'*Épiphanie* ou *les Rois*, le 6 janvier.
La *Purification* ou *la Chandeleur*, le 2 février.
L'*Annonciation*, le 25 mars.
La *Saint-Jean* d'été, le 24 juin.
La *Saint-Pierre et Saint-Paul*, le 29 juin.
L'*Assomption*, le 15 août.
La *Saint-Louis*, le 25 août.
La *Nativité de la sainte Vierge*, le 8 septembre.
La *Toussaint*, le 1er novembre.
La *Conception*, le 8 décembre.
Et *Noël*, le 25 décembre.

Quant aux fêtes mobiles, pour les distribuer, il faut d'abord trouver le jour de la fête de *Pâques*.

D'après les décisions de l'Église, la fête de Pâques doit être célébrée le dimanche immédiatement après la pleine lune qui suit l'équinoxe de mars.

La *Septuagésime* est placée le 9me dimanche ou 63me jour avant Pâques.

La *Quinquagésime*, ou le dimanche gras, le 49me jour avant Pâques. Les *Cendres*, le mercredi suivant.

Le septième jour avant Pâques est le dimanche des *Rameaux*, que suit la *semaine sainte* : le dimanche d'avant est celui de la *Passion*. La *Quasimodo* est le dimanche qui vient après Pâques.

Le jeudi 40me jour à compter de Pâques est l'*Ascension*, qu'on fait précéder par trois jours de *Rogations*.

La *Pentecôte* est le 10me jour après l'Ascension.

La *Trinité* est le dimanche suivant, ou le 8me dimanche après Pâques. La *Fête-Dieu* est le jeudi d'après.

Les quatre dimanches avant Noël sont ceux de l'*Avant*.

Enfin les *Quatre-Temps* sont placés aux mercredis qui suivent : 1° les Cendres; 2° la Pentecôte; 3° le 14 septembre; 4° le 13 décembre.

Ici aussi :

-modestie de l'ouvrage,

-absence de cartes,

-aperçu intéressant sur le département du Finistère à cette époque.

mais pas de cartes
ni d'illustrations.

29. LE FINISTÈRE. Ce département, le plus occidental du royaume, tire son nom de sa position la plus avancée sur ce point de la France : son sol est assez fertile en grains, lin, chanvre et fruits; il y a de bons pâturages où l'on élève des chevaux et beaucoup de bestiaux; on y trouve des mines de plomb mêlé d'argent, de fer, de zinc et de houille; il y a aussi de l'ardoise, du granit et des pierres à aiguiser. Les manufactures fournissent des toiles à voiles, des cordages, de la bonneterie, des cuirs, du papier et de la faïence.

Le chef-lieu est QUIMPER, ville peu considérable et peu commerçante; elle a un siége épiscopal. Les autres villes sont : *Concarneau*, forte et très ancienne, avec un port; on y pêche beaucoup de sardines. *Douarnenez*, petite ville maritime, qui a aussi de bons établissemens de pêche. BREST, ville forte, la plus importante du département et le principal établissement maritime de la France; son port est un des plus beaux et des plus sûrs de l'Europe; on y

PETITE

GÉOGRAPHIE

MÉTHODIQUE,

DESTINÉE AUX ENFANTS DU PREMIER AGE

ET

AUX ÉCOLES ÉLÉMENTAIRES;

PAR MM. ACHILLE MEISSAS ET MICHELOT

OUVRAGE ADOPTÉ

PAR L'UNIVERSITÉ ROYALE DE FRANCE.

DIX-NEUVIÈME ÉDITION.

PARIS,
CHEZ L. HACHETTE,
Libraire de l'Université royale de France,
RUE PIERRE-SARRAZIN, N° 12.

1842.

admire les deux grands quais dont il est revêtu et qui sont entourés de vastes magasins pourvus de tout ce qui est nécessaire pour les armemens; la rade pourrait contenir 500 vaisseaux de guerre, mais l'entrée en est étroite et difficile. *Landerneau*, autre bon port, commerçant en toiles, cuirs, grains, miel, cire et papier. *Le Conquet*, jolie ville avec port et rade. MORLAIX, ville très commerçante et qui a de belles fabriques de toiles, de fil, de papier, d'huile de poisson et de cuirs. *Saint-Pol-de-Léon*, ville autrefois épiscopale et qui fait un grand commerce de lin. CHATEAULIN, autre ville commerçante en saumons, sardines, ardoises, fer et plomb. *Carhaix*, sur l'Yer, dans un canton riche en gibier. QUIMPERLÉ, qui fait un bon commerce de cuirs et de bois de construction. *Roscoff*, petit port riche par le cabotage. *Landivisiau*, grand marché pour les toiles, les chevaux et le miel; et *Lesneven*, qui a un hôpital maritime et une halle aux blés.

Le petit archipel des îles d'Ouessant dépend de ce département; la principale, qui est aussi la plus éloignée, a trois lieues de tour, et est d'une forme irrégulière; on y élève des moutons et des chevaux, et l'on y pêche beaucoup de sardines. On y trouve encore *Sain*, petite île très basse, que l'on prétend avoir servi de demeures aux anciennes prêtresses gauloises : elle est située au S. de celles d'Oues-

sant. Les îles *Glénan* forment un autre petit groupe au S. de Quimper : elles sont inhabitées.

3o. LE MORBIHAN, au S. E. Il tire son nom d'un petit golfe que la mer y forme; le sol y est varié et assez fertile en grains, lin, chanvre, pâturages; on y élève beaucoup de bestiaux et d'abeilles, et on y exploite des mines de plomb et de charbon de terre, et quantité de marais salans; il y a quelques fabriques de toiles et de grands établissemens pour la pêche.

Ses villes sont : VANNES, chef-lieu, très ancienne et avantageusement située à une lieue de la mer; son port sur le canal du Morbihan est vaste et sûr, et les gros vaisseaux peuvent y remonter; son principal commerce est celui des blés; il y a un siége épiscopal. PONTIVY, petite ville sur le Blavet, a des fabriques de toiles. PLOERMEL, autre petite ville commerçante en grains, fil et laine. LORIENT, ville moderne, bien fortifiée et autrefois très commerçante, étant le siége de la compagnie des Indes; c'est encore aujourd'hui une place importante et la meilleure du département. *Port-Louis*, à l'embouchure du Blavet; elle fait un commerce considérable de sardines et d'anguilles de mer. *Auray*, sur le Morbihan, est célèbre par la bataille de 1364, où périt Charles de Blois. *Hennebon*, jolie ville très commerçante en

réunir en un seul nombre, nommé *somme* ou *total*, toutes les unités de plusieurs nombres donnés.

Si les nombres sont concrets (3), on ne peut additionner ensemble que des nombres de même espèce, par exemple des *francs* et des *francs*; mais on n'additionnerait pas des *francs* et des *litres*.

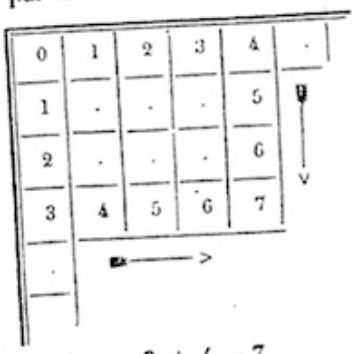
Du reste, dans toutes les opérations, on agit sur les nombres comme s'ils étaient abstraits (4); et, s'il en est besoin, on donne au résultat obtenu, qui devient alors un nombre concret, le nom de l'unité convenable.

L'addition s'indique par le signe + (prononcez *plus*) placé entre les nombres donnés. Ainsi 8 + 7 + 9 + 2 indique l'addition des nombres 8, 7, 9, 2.

18. — RÈGLE. 1°. Quand deux nombres à ajouter ne sont que d'un seul chiffre, leur somme se trouve dans la *table d'addition* suivante :

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18

La somme de deux nombres, 3 + 4, par exemple, se trouve à l'intersection de la colonne horizontale qui commence par 3 et de la colonne verticale qui commence par 4.



D'où l'on voit que 3 + 4 = 7.

2°. Toute addition de plusieurs nombres d'un seul chiffre se réduit à l'addition successive de deux chiffres, puis de la somme de ces deux chiffres avec un autre chiffre, et ainsi de suite. Soit à trouver la somme de 6 + 3 + 9 + 7 + 6, nous aurons :

6 + 3 = 9 ;
9 + 9 = 18 ;
18 + 7 = 25 ;
25 + 6 = 31. D'où l'on voit que 6 + 3 + 9 + 7 + 6 = 31.

La table d'addition donne 6 + 3 et 9 + 9.

Dans 18 + 7, laissant de côté la dixaine, on a 8 + 7 = 15. la dixaine de 15 et la dixaine de 18 = 2 dixaines ; + les 5 unités de 15 = 25.

Dans 25 + 6, laissant de côté les 2 dixaines de 25, on a 5 + 6 = 11 ; la dixaine de 11 et les 2 dixaines de 25 = 3 dixaines; + l'unité de 11 = 31.

3°. L'addition des nombres composés d'unités, de dizaines, de centaines, etc., se réduit à faire suc-

2 fois	2	font	4	3 fois	3	font	9	4 fois	4	font	16	5 fois	5	font	25	6 fois	6	font	36	7 fois	7	font	49
	3	—	6		4	—	12		5	—	20		6	—	30		7	—	42		8	—	56
	4	—	8		5	—	15		6	—	24		7	—	35		8	—	48		9	—	63
	5	—	10		6	—	18		7	—	28		8	—	40		9	—	54				
	6	—	12		7	—	21		8	—	32		9	—	45								
	7	—	14		8	—	24		9	—	36												
	8	—	16		9	—	27																
	9	—	18																				
8 fois	8	font	64																				
	9	—	72																				
9 fois 9 font 81																							

Nota. D'après ce qui vient d'être dit, si nous avons besoin de 7 fois 6, ce qui ne se trouve pas ici, nous chercherons 6 fois 7 = 42. Si nous voulons 9 fois 5, nous chercherons 5 fois 9 = 45; etc.

LE MATERIEL

L'Encre.

L'encre noire est composée des quatre substances suivantes : de la noix de galle, du bois de Campêche, du sulfate de fer, nommé communément couperose verte, et de la gomme arabique. Le tout est broyé et réduit en poudre dans un mortier. On fait ensuite bouillir cette poudre dans une certaine quantité d'eau, et l'on tire au clair.

Les plumes.

Ce sont les ailes des oies qui nous donnent les plumes à écrire. Celles du bout de l'aile sont plus petites et plus dures, on les nomme bouts d'aile; celles qui les recouvrent étant plus longues sont préférées. Elles contiennent toutes une substance grasse qui les rend molles, et qui empêche l'encre de couler. Pour les en débarrasser, on laisse le tuyau pendant quelque temps enfoncé dans du sable. Il faut ensuite attendre plusieurs mois avant de faire usage des plumes.

L'Ardoise.

L'ardoise est une espèce de pierre appelée *schiste*, qui se sépare facilement en feuilles au moment où on l'extrait de la terre. On s'en sert généralement pour couvrir les toits. Ces feuilles n'ont guère que deux millimètres d'épaisseur. On cloue sur les chevrons du toit des planches légères de bois blanc, nommées voliges; on épaule ensuite l'ardoise, c'est-à-dire qu'on abat les deux angles d'en haut, et on l'attache avec deux clous sur la planche.

L'ardoise sert aujourd'hui dans toutes les écoles pour commencer à apprendre à écrire, pour faire des opérations de calcul, et pour tracer les éléments du dessin linéaire. Ces ardoises économisent beaucoup de papier, mais elles rendent la main lourde. Les meilleures carrières d'ardoises sont celles de Mézières, des Cévennes et surtout d'Angers, chef-lieu du département de Maine-et-Loire.

DIX-HUITIÈME LECTURE.

Suite du Matériel de l'école.

Les Crayons.

Le crayon appelé *mine de plomb*, ou *plombagine*, est bien mal nommé, car il ne contient pas une parcelle de plomb. Cette mine est une combinaison de charbon avec très-peu de fer. On la scie en petits filets carrés qu'on renferme dans des fourreaux en bois de cèdre. Une machine fort simple fend en long un petit cylindre de ce bois, et y creuse au milieu un sillon carré du calibre du petit filet de plombagine, qu'on y colle avec de la gomme arabique. On fixe ensuite par-dessus le demi-cylindre de bois qui avait été scié. Le crayon se trouve alors au centre du cylindre de bois, et il est ainsi soutenu et préservé.

La mine où l'on trouve la meilleure plombagine est située dans le Cumberland, en Angleterre; mais un Français, Conté, a réussi à en fabriquer qui ne le cède en rien à la mine naturelle de l'Angleterre. La composition française a même cet avantage qu'on peut en varier la dureté.

Les crayons blancs qui servent à écrire sur le tableau noir sont faits avec une espèce de craie fine, bien lavée et desséchée avec pression. C'est une variété de chaux très-commune dans certains pays. Des contrées entières en sont formées. A Meudon, près de Paris, on en trouve d'excellente et en quantité.

Les crayons dont on se sert pour écrire sur les ardoises sont de même nature que l'ardoise; c'est un schiste qu'on trouve en beaucoup d'endroits : les plus estimés viennent de Nuremberg, ville d'Allemagne. Le tracé gris qu'ils font sur l'ardoise s'efface facilement avec un peu d'humidité.

Textes extraits du livre
de LECTURE COURANTE
de TH. LEBRUN Hachette 1847

Jacques MICHEL

AMICALE CULTURELLE DE LANDÉDA

L'Amicale a tenu son assemblée générale le dimanche 25 janvier, enregistrant de nouvelles inscriptions.

Le rapport d'activité 1997, ainsi que le compte rendu financier ont été adoptés à l'unanimité.

La situation financière est particulièrement saine en particulier grâce à la vente de "LANDÉDA, mon village", et l'Amicale a pu attribuer des subventions importantes (S.N.S.M., Secours Catholique, Bibliothèque municipale, aides à la suite du naufrage "NARVIK") et a offert la bûche de Noël aux pensionnaires de la Maison de Retraite.

Pour 1998 les activités suivantes ont été précisées :

- Vendredi 3 avril : Concert à l'église (Chorale "Aux quatre vents", Guy Menut).
- Dimanche 10 mai : Foire toutes collections avec les "Cartophiles du Finistère".
- Du 12 au 15 mai : Voyage à PARIS (le Sénat, le Panthéon, le Sacré Cœur, le Musée de la Marine, ...)
- Mardi 14 juillet : Foire aux puces (avec Bagad et participation de nos amis alsaciens).
- Septembre : Sortie culturelle.

A l'unanimité l'assemblée générale a porté à 15 le nombre des membres du Conseil d'Administration qui a reconduit le bureau :

- Président d'honneur : Georges MENUT
- Présidente : Suzanne MICHEL
- Secrétaire : Janine CABON
- Trésorière : Gaby FICHANT

L'Amicale espère que vous la rejoindrez, ce qui lui permettra de développer davantage sa solidarité à l'égard de tous.

* * *

A propos de la chanson "LANDÉDA" n° 56

Le 3ème refrain a été modifié ultérieurement. En voici le texte :

J'irai visiter les carrières
Celles du Vill ou du Treiz
Et tes belles chapelles en de calmes hameaux
Et tes vieux clochers au bord de l'eau.

D'après Jeanne Chapel.



CONNAISSANCE DE LA BRETAGNE

PETITE ENCYCLOPÉDIE DES PEINTRES DE BRETAGNE



Mathurin Méheut, Carl Moser, Désiré-Lucas : les Éditions du Télégramme ajoutent 3 titres à leur remarquable collection.
Éd. Le Télégramme

PARDONS ET PÈLERINAGES DE BRETAGNE



Les deux conservateurs des musées quimpérois se sont associés pour nous livrer un panorama très complet des grandes fêtes de Bretagne qui mêlent dévotion et manifestations profanes.
A. CARIOU & P. LE STUM
Éd. Ouest-France

CROIX ET CALVAIRES EN BRETAGNE



Ce livre manquait. Yves-Pascal Castel l'a fait. Et fort bien.
Un ouvrage indispensable pour décrypter la richesse de nos croix et calvaires où se presse une foule de personnages.
Y.-P. CASTEL
Éd. Minihi Levenez

EXPRESSIONS POPULAIRES BRETONNES



«Bezan badezet gant eoul gad» : être baptisé avec de l'huile de lièvre... se dit des personnes oublieuses, dont la tête est trop légère pour retenir quoi que ce soit. Un livre rempli d'expressions imagées et savoureuses comme du kig-ha-farz. Aux sources de la sagesse et de l'esprit breton !
Collecté par M. MÉNARD
Ed. Coop-Breizh

OUESSANT, L'ILE SENTINELLE



L'étude complète d'une société originale ancrée en plein océan. Le tout servi par une iconographie très soignée.
F. PÉRON
Éd. Le Chasse-Marée • Armen

MER VIVANTE EN BRETAGNE



Tout sur la vie animale et végétale de nos côtes et de nos eaux littorales. Cet ouvrage magnifique vient compléter «Nature en Bretagne» publié chez le même éditeur.
F. de BEAULIEU
Éd. Le Chasse-Marée • Armen

MUSÉES DE BRETAGNE Chefs-d'œuvre et trésors de la peinture



Les grands tableaux de nos musées. Ceux qu'il faut voir à tout prix !
Le choix a été si bien fait par l'éditeur et le résultat est d'une telle qualité que Pierre Rosenberg (Président-Directeur du Musée du Louvre) n'a pas hésité à signer la préface de cet ouvrage.
Éd. Palantines

LE CHARLES DE GAULLE



Une visite complète de toutes les installations du bâtiment.
A. BOULAIRE
Éd. Le Télégramme

DERNIÈRES COIFFES DE BRETAGNE



Les 275 photos rassemblées dans cet ouvrage sont le fruit d'une patiente et tendre quête qui a duré 10 années (de 1986 à 1996) durant lesquelles Christian Nicot a visité quelque cent lieux et villages de Bretagne où l'on porte encore la coiffe au quotidien.
C. NICOT. Éd. Le Télégramme

ROMANS, NOUVELLES

«L'ORANGE ROUGE»



Un recueil de nouvelles aussi justes et belles que celles du précédent ouvrage d'Anne-Marie Le Mut *(«Les douces amères»* chez le même éditeur).
A.M. LE MUT. Éd. Coop Breizh

«LA FÉRULE»



De la ville à la terre, le retour aux origines d'un breton de Paris. Aussi fort que *«Les derniers feux de la vallée».*
GLENMOR. Éd. Coop Breizh

«LA MAIN DE DIEU»



Encore une histoire de retour à la terre. Mais les images ne correspondent pas toujours à la réalité... Une peinture de mœurs et l'illustration des désillusions auxquelles ont conduit certaines théories.
C. PÉRIDY. Éd. Coop Breizh

PHOTOGRAPHIE

«FINISTÈRE SAUVAGE»

Une vision en noir et blanc très originale.
J.L. POTIER
Éd. Rue des Scribes

