Samedi 24 septembre 1994 | Paraît chaque samedi | 7 Francs | Numéro 60

L'ÉCHO DES ÎLES

CHAUSEY - BRÉHAT - BATZ - OUESSANT - MOLÈNE - SEIN - GLÉNAN - GROIX - BELLE-ÎLE - HOUAT - HOEDIC - ÎLE-AUX-MOINES - ARZ - YEU - AIX

Sein
Hitler, Goering, Ribbentrop...

D'avoir cité Parraïn Colas à la fin de son article ayant trait à l'impact de la déclaration de la guerre de 39-45 sur l'île de Sein, François Hervis a éveillé la curiosité de nombreux lecteurs qui ont demandé la publication des paroles de cette Gwerz sénane : elle avait valu à son auteur de passer une journée "en prison" au Men Brial. D'une centaine de couplets moins long que le chant de la Passion, les paroles en sont parfois du même acabit, c'est-à-dire d'une pureté sémantique plutôt libre. Aussi n'est-ce pas étonnant que, même sans décodeur et sans être un érudit en linguistique celte, notre occupant ait pu, en s'épargnant tout surmenage philologique, se rendre compte que cette chansonnette n'était pas particulièrement tendre pour ses dirigeants. Ça se chante sur l'air de "Gai, gai, gai, vive la Bretagne, bon, bon, bon, vive les Bretons".

1
Tevaled he zeo ar goabren
A bep tu d'eomp nemed tan (bis)
Arben kaos euz a Hitler
Mes n'e ma ket e unan

Refrain
Hitler, Goering, Ribbentrop
Tri gui klany euz an Europ

2
Gant an Autrich deuz kommanset
Hag ar Tchecoslovaki (bis)
Da achui gant ar Pologn
Ar guer capital Varsovie

3
Euz ar Pologn' doa da valiz
A varni en deuz skoet
Gant sikour da gamaraded
Zo hanved bolcheviked

Refrain
Hitler, Goering, Ribbentrop
Gant Staline ha Molotoff

4
Lazed en deuz ar vugale
Ar merc'hed hag an tud koz
Hag evit ober kement-se
E ranker kaout ar goad boch

5
Ar Pologn zo merzeried
Trist e sort n'es zeo ket kaer
Ar goassa a zo c'hoarvezed
Eo partajed tre daou laer

6
Ar Pologn a Jomo maro
Epad ar brezel injust
Pa d'ar fin e ressusito
E-giz ma dre beza just

7
Leskomp ar Pologn a goste
Ha parlantomp euz ar Frans
Digorit frank va zaoulagad
Ma velin sklear d'a goumans

8
Setu deklared ar brezel
D'euz ar c'hoste-all d'ar Rhin
War sao, war sao, oll Francisienn
Baleomp gant Chamberlain

9
Francisienn ha Britanniked
An eil e dorn egile
Dirijed gant Gamelin,
Chamberlain ha Daladier

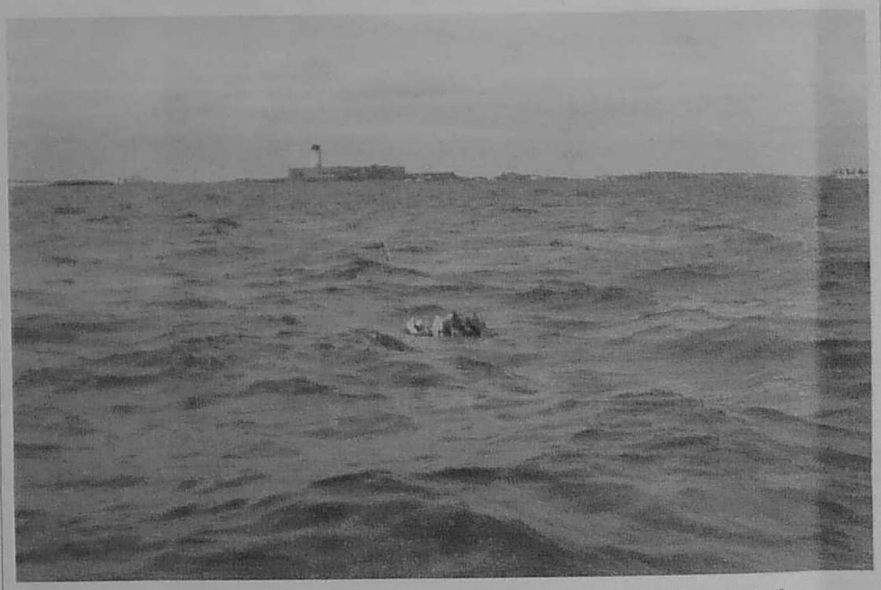
10
Gant ar zaos en deuz allians
Euz a bell amzer a zo
A kalz tud en deuz digassed
Da zikour difenn hor bro

11
Mez ar zaos a zo eur louarn
A zo hir e zivisker
Hag hep conta daou na tri
Buan zo lammed war Hitler

(à suivre)

Glénan
Le Pardon de Notre-Dame-des-Îles
La pérennité des traditions

La bénédiction de la mer s'est effectuée à bord de L'Archipel



La gerbe en souvenir des péris en mer dérive dans les eaux de "La Chambre" non loin des "Pierres Noires"

Institué il y a cent vingt ans, mais interrompu de 1883 à 1988, la sixième et nouvelle édition du Pardon de Notre-Dame-des-Îles s'est déroulée le premier dimanche de septembre dans la ferveur, et par un temps tout à fait acceptable, en présence de plusieurs dizaines de fidèles qui s'étaient déplacés du continent vers l'île Saint-Nicolas, les uns à bord de la vedette *Perle de Beg-Meil*, les autres par leurs propres moyens.

Regard sur le passé

C'est en 1874 que M. l'Abbé Yves Le Guen, deuxième recteur de la paroisse des Glénan, célébra pour la première fois la messe du pardon dans la chapelle de l'île du Loc'h, construite par Monseigneur du Marhallac'h, fondateur et premier recteur de la paroisse des Glénan en 1871. Le Pardon fut célébré chaque année jusqu'en 1883, date à laquelle le dernier recteur, M. Jean-Noël Thymeur, quitta l'archipel.

La population ilienne ne cessa de baisser et les tempêtes répétées contribuèrent rapidement à la disparition de la fragile église en bois.

Renaissance

Il faudra attendre 1989, pour que M. Louis Bideau, l'actuel curé de Fouesnant, estime qu'il était important, pour des raisons liturgiques, de réinstituer un nouveau Pardon de Notre-Dame-des-Îles dans l'archipel des Glénan avec l'autorisation de Monseigneur l'Evêque de Quimper et l'accord de la municipalité de Fouesnant. L'église n'existant plus, il fut convenu que la messe serait célébrée en plein air, dans l'enclos de la propriété de Nautisme en Finistère, d'où l'importance des conditions météorologiques, déterminantes pour la bonne réussite du Pardon.

(suite page 6)

C'était si simple de demander...

L'A.P.P.I.P. a lancé au printemps dernier une "Étude de faisabilité pour la mise en œuvre des mesures agri-environnementales dans les îles du Ponant".

Son objet

De nouveaux dispositifs d'aides aux agriculteurs sont mis en place dans chaque région, sous l'impulsion de la Communauté Européenne, qui visent (en résumé) à soutenir les agriculteurs qui s'engagent volontairement à adopter des pratiques bénéfiques à l'environnement (protection des eaux, extensification, élevage de races menacées, entretien des friches et du paysage, etc...).

Le but de cette étude est de voir dans quelles mesures ces aides peuvent être utilisées au bénéfice des îles et, le cas échéant, de monter les dossiers correspondants.

Son déroulement

Nous avons distingué deux phases :

- *1er temps* : il s'agit de recueillir les éléments techniques quant aux terrains (carte des sols, valeurs agronomiques, occupation par la végétation) et aux activités agricoles existantes. Cette partie, en cours de réalisation, a été confiée à M. Portier, agronome, qui connaît déjà les îles.

- *2ème temps* : compte-tenu de ces éléments, il s'agit de faire des propositions concrètes adaptées au cas de chaque île et de les traduire sous forme de dossiers opérationnels. Dans ce cadre, bien évidemment, il faudra des réunions d'information et de travail.

Calendrier et financement

Cette opération est financée par le Conseil Régional de Bretagne d'une part, et le programme Morgane d'autre part (crédits FEOGA).

Le calendrier de réalisation est le suivant :

- 1ère phase : printemps/septembre-octobre 1994
- 2ème phase : entre septembre et décembre 1994.

Information et résultats

- Toutes les investigations se font en relation avec les élus et les principaux intéressés (agriculteurs ou leurs représentants) et d'autres partenaires qui réfléchissent et travaillent dans le même sens (Conservatoire du Littoral, Parc d'Armorique, Universités...).

- Il va de soi que ce sont les commanditaires/financeurs qui seront, au premier chef, destinataires des résultats.

- Les résultats, d'ailleurs, ce seront les aides qui auront pu être mises en place en liaison avec les Chambres d'Agriculture et les Directions Départementales de l'Agriculture et de la Forêt. Cela suppose, et c'est la nature même des aides puisqu'elles s'adressent à des gens qui sont volontaires, que les propositions soient en phase, d'une part, avec ce que le dispositif prévoit, d'autre part, avec ce qui est faisable avec les gens sur le terrain.

C'est expressément l'objet de la deuxième phase de l'opération qui va s'engager prochainement. Mais il faut être conscient d'une chose : ce système n'est pas la panacée, et le contexte différent de chaque île rend l'exercice difficile. Nous y travaillons, mais en préférant aboutir à des propositions réalistes et accessibles, même modestes, plutôt que faire naître des espoirs qui risqueraient d'être déçus.

Pierre-Philippe Jean
APPIP-Mission Environnement

PLEIN PHARE...

Pêche

Les armateurs marocains demandent la réduction de 50 % de la flotte de l'UE

Les armateurs marocains qui estiment être confrontés à des problèmes de capture et d'exploitation ont réclamé au gouvernement marocain et à l'Union européenne la réduction de cinquante pour cent de la la flotte européenne opérant au large des côtés marocaines.

L'Association professionnelle des armateurs de la pêche hauturière au Maroc (APAPHAM) a, dans un communiqué publié par l'agence marocaine MAP, lancé un appel de *"détresse"* aux autorités marocaines et communautaires leur demandant de prendre en considération *"ses intérêts légitimes"* au moment, indique-telle, où des négociations entre le Maroc et l'UE sur l'accord de pêche se déroulent à Rabat.

Ces négociations organisées à mi-parcours de l'accord de pêche conclu en 1992 entre le Maroc et l'UE ont repris à Rabat.

Le Maroc demande essentiellement la réduction de cinquante pour cent du volume des captures européennes pour des raisons de repos biologiques.

Dans son communiqué, l'APAPHAM souligne que la situation de la flotte marocaine est *"alarmante"* dans la mesure où ses *"rendements des trois dernières années ne lui permettent plus de faire face aux frais d'exploitation directs"*.

Par conséquent, ajoute l'association des armateurs marocains il est *"impératif de réduire de 50 % la flotte de l'UE, d'obliger toutes les flottes à débarquer leurs prises dans les ports marocains, de respecter la réglementation relative à la pêche et de garantir l'observation du repos bilogique correspondant aux grandes périodes de reproduction"*.

L'association a rencontré la veille de l'ouverture des négociations entre l'UE et le Maroc les dirigeants du ministère marocain de la pêche qui lui ont assuré leur attachement à défendre ses *"intérêts"* auprès des autorités communautaires.

Les négociations sur l'accord de pêche UE-Maroc se poursuivent à Rabat

Les négociations à mi-parcours de l'accord de pêche conclu en 1992 entre l'Union européenne et le Maroc pour quatre ans, se poursuivent à Rabat et ne devraient pas déboucher sur un accord immédiat.

Les discussions entre négociateurs européens et marocains, entamées à Rabat au ministère de la pêche, sur des demandes marocaines de réduction de moitié du volume de capture accordée à la flotte communautaire dans les eaux marocaines, devaient se poursuivre jusqu'à vendredi soir.

"Il y a peu de chances que ces discussions débouchent" sur un accord immédiat. Les négociateurs européens ont demandé à pouvoir *"examiner de plus près les preuves scientifiques"* avancées par les autorités marocaines pour exiger une réduction aussi drastique du volume des captures de certaines espèces.

Le Maroc estime qu'il faut respecter un *"repos biologique"* pour certaines espèces pendant leur période de reproduction. Une telle réduction des captures devrait également permettre, selon Rabat, de garantir à tout le monde des possibilités de pêche à long terme.

"A priori les négociateurs communautaires et marocains devraient se revoir encore plusieurs fois", a ajouté une source communautaire à Bruxelles.

La flotte communautaire pêchant au large des côtes marocaines est essentiellement constituée de navires espagnols et portugais.

Les pêcheurs espagnols ont cessé de bloquer le port d'Algeciras

Les pêcheurs espagnols, qui bloquaient l'entrée du port commercial d'Algeciras (Andalousie), ont cessé leur mouvement à l'issue d'une réunion entre les autorités et les grévistes.

Les pêcheurs protestaient contre les importantes réductions du volume des captures européennes de pêche réclamées par le Maroc, ainsi que contre l'interdiction de certains filets dans les eaux marocaines.

Ces réductions risquent d'affecter gravement les pêcheurs espagnols, dont les chalutiers représentent près de la moitié de la flotte de l'Union européenne opérant au large des côtes marocaines. Une réunion, comme vous pouvez le lire dans cette page, a eu lieu cette semaine à Rabat sur ce dossier entre le Maroc et des représentants de l'UE.

Rafael Conde, directeur général des ressources halieutiques au ministère espagnol de l'Agriculture, a informé les pêcheurs des aides mises en place par l'administration pour pallier à l'interdiction d'utiliser des filets monofilaments dans les eaux marocaines. Rabat veut interdire ces filets - qui ont la particularité de ne pas se dégrader dans l'eau lorsqu'un bateau les perd - à partir du 1er octobre.

Ce blocus a perturbé le trafic maritime entre l'Espagne et le Maroc. Algeciras étant bloqué, les ports voisins de Malaga et Cadix ont été mis à contribution pour desservir les lignes de passagers avec le Maroc. Huit ferries, transportant 2.000 personnes, ont ainsi été déviés vers Cadix (ouest d'Algeciras).

Violeta Alejandre, préfet de Cadix, avait indiqué que les trente-trois embarcations qui bloquaient le port d'Algeciras, risquaient des sanctions pouvant aller jusqu'à trente millions de pesetas (230.000 dollars).

Croissance très supérieure à la normale pour des saumons transgéniques

Des manipulations génétiques menées par des chercheurs canadiens ont permis d'obtenir un taux de croissance jusqu'à trente-sept fois supérieur à la normale sur des saumons du Pacifique, a rapporté le magazine scientifique britannique *"Nature"*.

"Il s'agit du plus grand succès à ce jour dans les expériences de croissance forcée d'animaux transgéniques", selon *"Nature"*.

Les chercheurs canadiens ont réalisé cette expérience en introduisant un gène de synthèse d'une hormone de croissance hyperactive dans des œufs de saumon du Pacifique. La croissance obtenue a été en moyenne onze fois supérieure à la normale sur un laps de temps donné et, dans un cas, trente-sept fois supérieure.

Selon *"Nature"*, le succès de l'expérience est peut-être dû au fait que les poissons ont un degré de consanguinité moindre que d'autres animaux d'élevage sur lesquels des expériences génétiques ont été menées. Une autre explication possible tient à la croissance continue des poissons tout au long de leur vie, contrairement aux mammifères. Une très légère modification de leur rythme de croissance peut donc *"déboucher rapidement sur des changements importants de taille"*, rapporte le magazine.

Les auteurs ne précisent pas quel est le goût de ces saumons.

Horaires des Marées et Hauteurs d'Eau

Consultation par Minitel : 3615 Code SHOM : 0,84 F la minute

Fortune de mer

Le "Titanic" n'a pas fini de livrer tous ses secrets

Le *Titanic*, le célèbre paquebot de la Compagnie White Star Line, coulé dans la nuit du 14 au 15 avril 1912 après avoir heurté un iceberg, n'en finit pas de susciter curiosité et expéditions: la plus récente, en juillet dernier, a encore livré quelques secrets sur cette terrible catastrophe au cours de laquelle 1.500 passagers ont trouvé la mort au 4ème jour de leur traversée.

Avec cette dernière expédition, *"nous aurons passé au cours de soixante-sept plongées, trois cents heures sur le fond, soit d'avantage que les passagers du* Titanic *eux-mêmes"*, a récemment souligné, au cours d'une conférence, Paul-Henry Nargeolet, d'Ifremer-Toulon. Ce scientifique participe au salon international *"Oceans-Osates 94"* qui rassemble à Brest un millier de spécialistes des sciences et techniques de la mer.

Ancien plongeur-démineur, directeur du département engins sous-marins à l'Ifremer, M. Nargeolet ne cache pas sa fascination pour l'épave qui gît par plus de 3.800 m de fond, au sud-est de Terre-Neuve. Il a été de toutes les expéditions (87, 93), à bord du *Nautile*, le sous-marin de l'Ifremer capable de plonger jusqu'à 6.000 m avec trois personnes à bord et régulièrement affrété par la compagnie américaine *"RMS Titanic"*, seule légalement habilitée à se rendre sur l'épave.

Cette année, le petit robot du *Nautile* baptisé *Robin*, a pu rentrer dans les cales du navire et remonter le grand escalier des premières classes. Il a aussi constaté que le coffre-fort près de la salle des commissaires avait disparu et que la porte de la chambre-forte qui contenait des valeurs, demeurait à jamais fermée sur ses richesses.

Trésors cachés

Cette année encore, les plongeurs ont découvert la cabine du Président de la Cie et inspecté les restes des 3.800 sacs de courrier et des trente malles empilées dans la soute.

Un vase en cristal, un vitrail, des instruments de musique, une grande bassine en cuivre contenant assiettes et couverts en argent, des bijoux, pièces en or et billets découverts dans de petits coffres, ont rejoint les quelques 3.000 objets déjà remontés au cours des précédentes plongées.

Tous ces *"trésors"* arrachés à l'épave sont stockés à Semur en Auxois où ils sont sous haute surveillance. Leur traitement par électrolyse, à des fins de conservation, est long : il faut deux à trois ans de traitement pour de gros objets métalliques et une journée pour chaque page d'un dictionnaire arraché à la vase.

Ces objets feront l'objet d'une exposition au Musée maritime de Londres en octobre prochain, indique Paul-Henry Nargeolet, selon lequel *"on peut encore travailler entre cinq et dix ans sur l'épave qui s'est beaucoup dégradée dernièrement"*.

Fort de ses observations, le responsable de l'Ifremer a d'autres convictions. *"Je suis à peu près sûr qu'il n'y a pas eu de déchirure (causée par l'iceberg) sur le côté tribord* comme l'a indiqué la commission d'enquête, *mais plutôt au fond du bateau"*. Par ailleurs, *"il n'y a pas eu d'explosion dans les machines"*, assure-t-il.

Enfin, la course aux trésors du *Titanic*, souligne encore Paul-Henry Nargeolet, *"a permis aux scientifiques de développer un savoir-faire et une panoplie d'outils (lassos, aiguilles, pelles, baudruches...) fort utiles lors d'expertises sur des avions ou des bateaux sombrés"*.

"Finalement, rien ne remplace l'oeil humain sous la mer", remarque le scientifique qui, en 1995, participera à une 4ème expédition dont le but est de remonter un *"petit" morceau de coque du* Titanic.

Noyade d'un plaisancier au large de Saint-Malo

Un plaisancier a trouvé la mort, au large de Saint-Malo, en tombant du voilier sur lequel il était passager, a-t-on appris auprès du CROSS Corsen.

Jean-Louis Arnaudet, âgé d'une cinquantaine d'années, est passé par dessus bord de la *Pauline*, un voilier avec au moins trois personnes à bord, pour des raisons inconnues, a indiqué le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS).

Récupéré inanimé par une vedette de la Marine nationale, le plaisancier est décédé à son arrivée à l'hôpital de Saint-Malo. La gendarmerie maritime a été chargée de l'enquête sur les circonstances de cet accident.

Vie des ports

Accident de Ramsgate : questions sur la sécurité des installations portuaires

L'effondrement d'une passerelle d'accès à un ferry, qui a fait six morts et sept blessés, à Ramsgate (sud-est de l'Angleterre), pose des questions sur la sécurité dans les installations portuaires pour voyageurs.

C'est cependant la première fois qu'un accident de ce type et de cette gravité intervient dans un port britannique.

L'accident a eu lieu lorsqu'une passerelle destinée aux passagers à pied embarquant à bord du *Prins Filip*, un navire à destination du port belge d'Ostende, s'est effondrée.

L'une des attaches liant la passerelle au bateau s'est apparemment détachée ou a été sectionnée pour une raison inconnue et les personnes qui s'y trouvaient ont fait une chute de plus de dix mètres.

Treize personnes, les dernières à l'emprunter, étaient sur la passerelle au moment de l'accident, dont une dizaine se sont retrouvé bloquées sous les décombres. La plupart des victimes sont tombées sur un ponton flottant qui se trouvait juste en dessous de la passerelle.

D'une longueur de près de trente mètres et fabriquée par la compagnie suédoise FEAB, la passerelle avait été mise en service il y a six mois. Elle avait été dessinée spécialement pour ce quai.

Ce sont les autorités portuaires qui sont responsables de la sécurité des passagers jusqu'à leur embarquement à bord du navire.

La passerelle avait fait l'objet d'inspections par les assureurs des Lloyd's qui lui avaient délivré un certificat de sécurité, a dit le directeur du port de Ramsgate, M. Reg Cooper.

"Aucun signe ne laissait prévoir un problème", a déclaré M. Cooper, ajoutant qu'une autre passerelle du même type est en fonctionnement à Ramsgate depuis six ans et n'a jamais eu d'incident.

Des ingénieurs de la compagnie suédoise, qui a fourni trois des passerelles en fonctionnement à Ramsgate, ont été envoyés sur place pour collaborer à l'enquête.

La passerelle, qui a coûté 150.000 livres (225.000 dollars), a fait l'objet de tests avant sa mise en service et devait pouvoir supporter le poids de plus de cent personnes en même temps.

"Toute spéculation sur les causes de l'effondrement avant le début de l'enquête serait irresponsable", a dit M. Cooper.

Parmi les victimes figurent cinq hommes et une femme. Cinq de ces victimes sont décédées sur le champ, une sixième est morte à l'hôpital.

Plusieurs des blessés se trouvent dans un état grave, a-t-on indiqué de source hospitalière, avec des fractures multiples à la colonne vertébrale, au bassin ou aux jambes, mais leurs jours ne sont pas en danger. Tous ont été hospitalisés à Canterbury, à quelques vingt-cinq kilomètres à l'ouest de Ramsgate.

Les blessés sont quatre Américains, un Britannique, un Japonais et un Autrichien, a indiqué la police locale. Ils ont entre vingt et trente-cinq ans, selon une source hospitalière. La nationalité des personnes décédées n'a pas été fournie.

La compagnie Oostend, propriétaire du *Prins Filip*, est représentée en Grande-Bretagne par la société britannique Sally Lines. La salle des machines d'un navire de cette dernière compagnie, le Sally Star, avait été ravagée pendant huit heures, le 25 août dernier au large de Ramsgate, par un incendie qui n'avait toutefois pas fait de victimes.

Inauguration d'un nouveau terminal transmanche au Havre

Un nouveau terminal transmanche d'un coût de 235 millions de francs a été inauguré jeudi au Havre en faveur de la compagnie de navigation britannique P and O qui exploite des lignes régulières avec Portsmouth.

Cet investissement s'inscrit dans le cadre d'un réaménagement de l'ensemble des installations transmanches au Havre regroupées dans le bassin Manche-Citadelle situé dans l'avant-port. L'ancien terminal de la P and O inauguré en 1987 sera remis après quelques travaux à la compagnie de navigation irlandaise Irish Ferries qui opérait jusqu'alors dans le port de marchandises loin de la ville.

Le nouveau terminal avait été mis en service en juin dernier mais son inauguration avait été repoussée en raison d'un conflit portant sur l'embauche de marins chinois sur les nouveaux transbordeurs que la P and O venaient d'affréter. Sous la pression des syndicats et du gouvernement français la compagnie avait dû faire marche arrière.

Le nouveau terminal a été financé à 40 % par le port autonome du Havre et 60 % par les collectivités locales (Ville du Havre, Département de la Seine-Maritime, Région de Haute-Normandie) et l'Europe. Il est capable d'accueillir la nouvelle génération des transbordeurs capables d'embarquer 600 voitures et 1.600 passagers.

Voile

Le Suisse Pierre Fehlmann consacré "Homme de la mer 1994"

Le navigateur suisse Pierre Fehlmann s'est vu décerner le troisième trophée de *"l'Homme de la mer"*, à Monte-Carlo.

Cette distinction lui a été attribuée par un jury composé notamment de représentants d'entreprises nautiques monégasques et du syndicat des industries nautiques.

Le trophée lui a été remis par le prince héréditaire Albert de Monaco, à l'occasion de la nuit du yachting. Cette manifestation s'inscrivait dans le cadre du Monaco Classic Week, qui marquait cette année les dix ans de présidence du prince héréditaire à la tête du Yacht club de Monaco.

Le trophée 1994 récompense la carrière d'un navigateur qui, depuis 1962, année où il fût sacré champion d'Europe de Vaurien, a cumulé les victoires sur toutes les mers du globe, notamment dans la Whitbread, la course autour du monde en équipages qu'il a remportée en temps réel en 1986. Cette année, le suisse a terminé deuxième de la Maxi Class de cette compétition à la barre de *Merit Cup*.

Les deux premiers lauréats du trophée de la mer furent les navigateurs Nigel Burgess, à titre posthume, puis l'année dernière, le professeur Doumenge, directeur du musée océanographique de Monaco.

ÎLE D'YEU

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Mairie : tél. 51 58 37 60
Presbytère : tél. 51 58 53 77
Office de tourisme : tél. 51 58 32 58
Neptune FM : 91.9 MHZ Tél. 51 58 58 22
Oya-Hélicoptères : tél. 51 59 22 22
Canot de sauvetage : Tél. 51 58 32 01

Habitants de l'Île d'Yeu
Une Ogienne, un Ogien
L'appellation courante est cependant une Islaise, un Islais

Code postal : 85350
Correspondants
Pierre Bertrand et Sylvie Bouyer
Tél. 51 58 35 44

COURRIERS

Départ Fromentine	Départ Île d'Yeu
Samedi 24 septembre 8h30-19h15	Samedi 24 septembre 6h-17h
Dimanche 25 septembre 9h30-19h15	Dimanche 25 septembre 8h-17h30
Lundi 26 septembre 7h-8h30-20h	Lundi 26 septembre 5h15-6h-17h45
Mardi 27 septembre 9h-19h15	Mardi 27 septembre 6h15-17h30
Mercredi 28 septembre 9h45-19h45	Mercredi 28 septembre 7h-18h30
Jeudi 29 septembre 12h30	Jeudi 29 septembre 9h45
Vendredi 30 septembre 9h45-14h-22h	Vendredi 30 septembre 8h15-11h15-15h45
Samedi 1er octobre 10h45-14h30-17h	Samedi 1er octobre 9h30-11h45-15h45
Dimanche 2 octobre 11h45-16h-17h45	Dimanche 2 octobre 10h30-14h15-16h30
Lundi 3 octobre 11h45-16h	Lundi 3 octobre 5h15-13h15

Les horaires non soulignés indiquent qu'il s'agit d'un paquebot côtier. Durée de la traversée 1h10. Les horaires soulignés indiquent qu'il s'agit d'une unité rapide sur laquelle seul est autorisé un bagage à main. Durée de la traversée 35 minutes.

Compagnie Yeu-Continent
Fromentine : Tél. 51 49 59 69
Île d'Yeu : Tél. 51 58 36 66
Minitel : 3614 Yeu
Télécopie : 51 49 59 70

L'île d'Yeu victime des cyclistes ?

Il y a quelques jours, on pouvait lire dans un article de Ouest-France : *"Cet été on comptait quelque vingt mille vélos, voir plus, chaque jour sur les vingt-trois kilomètres de l'île. A quoi il faut ajouter au moins six mille voitures l'été. Alors il y a des accidents. Parfois graves entre autos et cyclos. A la mairie, on réfléchit aux solutions possibles"*.

La circulation au mois d'août 94 a été encore plus dangereuse que d'habitude mais ce problème existe déjà depuis quelques années. En 1993, la commune a fait faire une étude sur la circulation dont le résultat n'a pas appris grand chose, cette même année un questionnaire a été distribué aux habitants de l'île sur la dégradation de la circulation. Qu'a t-on fait des réponses et des solutions proposées ? Arrêtons de réfléchir et agissons. Il y a des mesures à prendre, ayons le courage de le faire. Une bonne concertation entre la mairie et les responsables des diverses activités de l'île ferait avancer plus rapidement les choses.

En 1993, une personne m'avait adressé la photocopie de la réponse qu'il avait faite au questionnaire de la mairie sur la dégradation de la circulation :

1) A Port Joinville lors de l'arrivée des bateaux, mais là n'est pas le plus grave.

2) Dans toute l'île avec comme conséquence dégradation de la sécurité pour les piétons et des cyclistes.

Il semble que cette année le trafic auto et scooter soit en importante augmentation.

- Les voitures des résidents permanents ou secondaires ne sont probablement pas les plus gênantes, car elles sont en général utilisées pour de courts déplacements (domicile - travail, domicile - grande surface), par contre les véhicules de location à la journée roulent à peu près sans arrêt.

- Il y a quelques années l'un des agréments de l'île était la circulation à vélo en toute quiétude même pour les tout-petits. Cela semble irrémédiablement condamné si aucune disposition n'est prise.

Que proposer ?

- Limitation du parc des véhicules de location.

- Faire voter par le conseil municipal une taxe à la journée sur la location de chaque auto, scooter ou moto, taxe correspondant à une participation au coût de l'entretien des routes goudronnées.

- Limitation du nombre de véhicules transportés par la régie en n'acceptant que les petites cylindrées.

- Réserver impérativement la priorité aux islais (résidents permanents).

- Interdire, sauf aux riverains, le passage des autos, scooters et motos sur les routes et chemins non asphaltés.

La mairie a dû recevoir beaucoup d'autres propositions, des islais et des résidents, parmi elles il y en a sûrement de très bonnes.

Souhaitons qu'en 1995, l'île d'Yeu retrouve ce qui est son charme : "La qualité de vie".

L'Écho des Îles est votre journal et chacun peut s'exprimer sur les problèmes de son île.

HEURE

Samedi vous dormez une heure de plus
À 1h, il sera minuit

Sur le vif "Les Conquérants" (1er épisode)

Nous avons été un peu surpris de recevoir cet article sous forme de devinette d'un lecteur facétieux. Peut-être réussirez-vous à comprendre de quoi il s'agit ! Nous n'aimons pas beaucoup l'anonymat mais, dans ce cas précis, cela ne prête pas véritablement à conséquence, et puis l'auteur se sort avec art et esprit de ce mauvais pas.

Le soleil vient de se lever, la journée s'annonce radieuse. Huit heures moins quelques minutes le 18 septembre, sur un chemin de l'île d'Yeu. Le quartier dort encore paisiblement derrière les volets clos, savourant la grasse-matinée du dimanche. On n'entendra pas ce matin les tondeuses à gazon dont l'usage est restreint en fin de semaine par le règlement pour ménager la tranquillité de tous.

"Ils" arrivent en nombre pour surprendre l'"Ennemi". Les voitures se rangent ici et là au bord du chemin avec discrétion. Le claquement des portières est retenu, les chiens bien dressés se taisent encore. Les commandos en tenue de camouflage vont prendre position en silence derrière les habitations. On sent que l'heure est grave et que des événements se préparent.

Soudain, l'enfer se déchaîne : l'air se remplit de détonations assourdissantes. La mitraille tombe sur les toitures et dans les feuillages du chemin avec un petit bruit de grêle. Les gens tirés de leurs lits font claquer leurs volets et apparaissent aux fenêtres. Leurs rêves confortables étaient devenus cauchemars : ils se croyaient à Sarajevo, au Rwanda, ou à Port-au-Prince à l'arrivée des Américains !

Ils regardent en l'air d'où tombe le plomb et s'interrogent, inquiets, d'une maison à l'autre : *Aux abris...* !

Huit heures et quart. Fin du tir de barrage. Le feu devient moins violent, puis cesse. Le Quartier Général semble avoir décidé d'une suspension des hostilités. L'ennemi est-il déjà en déroute, le corps d'Armée est-il à court de munitions, ou une nouvelle offensive se prépare-t-elle ? Ce calme ne dit rien qui vaille... l'air reste lourd de menace...

Neuf heures dix (après le casse-croûte ?). Fin de l'armistice. Le mitraillage reprend, mais moins proche. Le théâtre des opérations semble se déplacer. Les réservistes investissent les propriétés désertées, le fusil en avant.

Dix heures quinze : encore quelques salves d'artillerie et des tirs sporadiques de "snipers" embusqués.

Onze heures. Opération pleinement réussie apparemment. Les véhicules repartent les uns après les autres, semblant se replier sur des positions préparées à l'avance. Le pays pacifié retrouve sa tranquillité. Les populations civiles respirent, soulagées d'avoir été épargnées : on craint toujours les éléments incontrôlés dans ces circonstances.

Les habitants jusque là encerclés et terrés dans leurs maisons ressortent dans leurs jardins et s'interrogent de nouveau avant de reprendre leurs occupations : *La victoire est dans quel camp... ? Ou bien est-ce seulement l'"Ouverture"... ?*

Dans le doute, le "correspondant de guerre" de L'Écho des Îles ne signera pas sa dépêche du Front. Par les temps qui courent on ne saurait être trop prudent...

Un nouveau principal au collège des Sicardières, M. Rolland

Originaire de Bretagne, précisément du Finistère sud, M. Rolland est marié et père de trois enfants, 22, 19 et 12 ans. Son épouse est professeur de mathématiques à La Baule et va y rester pour l'instant. *"La famille va être séparée, mais lorsque j'étais en région parisienne la distance était encore plus importante"*.

Etudiant à Brest jusqu'en 1967, il part à Nantes faire la seconde année de Normale Sup et choisit d'être conseiller d'éducation. Son premier poste est Saint-Nazaire où il restera neuf ans et partira ensuite à côté à Pontchâteau.

En 1988, il passe le concours de direction et devient principal adjoint, en région parisienne pendant deux ans, avant de revenir à Blain.

Aujourd'hui, il est nommé à l'île d'Yeu comme principal.

"J'ai reçu un très bon accueil de M. le Maire et du conseiller général, j'ai trouvé des gens ouverts, soucieux de la scolarité des enfants de l'île.

La rentrée 94 fut pour moi différente, chef d'un établissement de six cent cinquante à sept cents élèves et se retrouver principal d'un collège de onze professeurs et cent-seize enfants, cela vous donne le sentiment de n'avoir pas d'élèves".

M. Rolland a d'ores et déjà deux priorités qui se complètent.

1) L'image d'un collège vue de l'extérieur, c'est l'ordre, c'est-à-dire une bonne tenue des élèves dans l'établissement et leur prise en charge par les professeurs. Je tiens à ce que les gens de l'île voit le collège des Sicardières ainsi.

2) Quelque soit les difficultés des enfants dans certaines disciplines (math ou français) nous devons dès la sixième se donner les moyens, au besoin les inventer pour qu'à la fin de la troisième, les élèves obtiennent le brevet des collège. C'est peut être le seul diplôme du second degré que certains auront. Nous arriverons à ce résultat par une politique volontariste des professeurs et des parents.

"Il y a aussi une autre chose qui me tient à cœur, c'est l'orientation. Elle se construit pendant les années collège et les élèves doivent partir sur le continent vers une formation qu'ils ont choisi, qu'elle soit scolaire ou professionnelle. La finalité du système, c'est de donner aux enfants la possibilité de s'épanouir et d'être bien dans leur tête. Je n'ai pas encore eu le temps de visiter l'île, mais ma première image, ce sont les couleurs des maisons le long du quai".

L'Écho des Îles souhaite la bienvenue à M. Rolland.

PLEIN PHARE...

Tout savoir sur les "Trésors des galions"

Trésors des galions, publié par Textuel et la Réunion des Musées nationaux (RMN) est l'ouvrage indispensable pour resituer dans *"Le temps"* (c'est le titre de la collection) l'épopée des grands navigateurs et mieux apprécier l'exposition de La Villette *"On a retrouvé le trésor du* San Diego".

Avec cet ouvrage souple, de cent quarante quatre pages magnifiquement illustrées, on embarque, à l'aube du XVIIème siècle, à bord des galions de Manille, ces navires espagnols qui bravent les dangers du Pacifique pour échanger l'argent des mines américaines contre les trésors de l'Orient.

Toutefois, l'arrivée des Hollandais et des Anglais vient briser ce monopole ibérique, établi depuis plus d'un siècle et dont on a souvent oublié qui en étaient les principaux acteurs et quelles routes ils avaient suivies.

"Trésors des Galions", à l'aide de textes courts invitant à la lecture, de repères contextuels et de reconstitutions vivantes, perpétue l'ambition de la Collection *"Le temps"*, dont la démarche éditoriale originale, complémentaire d'un catalogue, s'adresse résolument au *"tout public"*.

On y lit le récit de la bataille navale du *San Diego*, les portraits de trois navigateurs, aventuriers de la mer, des pages découpées sur les instruments de navigation, tout autant que les impressions de voyage des Européens, la vie à Manille au 17ème siècle, le vade-mecum du commerce oriental et le sort tragique des milliers d'Indiens damnés pour l'argent.

Cet ouvrage a été réalisé par un collectif d'auteurs sous la direction de Jean-Paul Desroches, conservateur en chef au Musée Guimet et commissaire de l'exposition sur le trésor du *San Diego*.

"Trésors des Galions" (Coédition Textuel et RMN), 144 pages, 190 illustrations, 240 francs.

La Cité des Sciences de La Villette

Le San Diego

Franck Goddio, l'aventurier du galion perdu

Discret, élégant, Franck Goddio n'a rien d'un baroudeur façon Hergé ou Spielberg. Mais, son incroyable opiniâtreté est de celles qui lui feraient débusquer le trésor le plus enfoui : comme celui d'un galion espagnol, le *San Diego*, inauguré mardi soir à la Grande Halle de La Villette à Paris.

Il est vrai que cet archéologue sous-marin de quarante-cinq ans n'en est pas à son premier coup de maître. Avant de découvrir en 1991 le trésor du fameux galion espagnol, coulé en l'an 1600 par les Hollandais à une douzaine de kilomètres de Manille, il avait déjà sept épaves englouties à son actif.

Il avait retrouvé une jonque chinoise de l'époque Ming du 16ème siècle, le *Griffin*, bateau de la Compagnie anglaise des Indes (1761), et un bateau philippin du 18ème. Il avait également exhumé deux galions d'Espagne du 17ème siècle, le *Nuestra Senora de la Vida* (1621) et le *San Jose* (1694). Et encore deux autres jonques chinoises de l'époque Song : l'une datant du 13ème siècle, l'autre de la fin du 11ème.

Sonars puissants

On imagine que de telles découvertes ne sont pas du ressort d'un doux rêveur. Et, Franck Goddio, scientifique de formation et financier international, n'a justement rien d'un doux rêveur. Il est un des rares chercheurs au monde à maîtriser avec son équipe aussi bien la recherche historique, la technique de détection magnométrique très sophistiquée et l'organisation d'importantes expéditions lointaines. Sa colonne vertébrale : l'Institut européen d'Archéologie sous-marine, qu'il a créée en 1985.

Car il fallait effectuer un travail de laborantin pour sortir de son tumulus un galion dont on ne savait même pas où il avait coulé.

Après les décryptages des archives de Séville (Andalousie) et la localisation probable de l'épave, il fallut trouver des sonars suffisamment puissants pour affronter des profondeurs variant entre cinquante et soixante-dix mètres. Il fallut aussi des magnétomètres ultra-sensibles à la présence de métaux. Et c'est précisément le métal des canons de bronze qui trahit l'épave du *San Diego*, repérée le 21 avril par Gilbert Fournier, un plongeur de l'équipe de Goddio.

On avait retrouvé le trésor du *San Diego* ! Encore fallait-il le hisser de ses cinquante-deux mètres de profondeur. Autrement dit, étudier la remontée par paliers, afin de ménager au corps humain l'indispensable décompression.

Un vrai casse-tête pour les dix-huit plongeurs, dont le temps de travail était très limité.

Mais, l'aventurier du galion perdu allait être aidé par la nature : la forte lumière qui règne aux Philippines ménageait au fond une clarté diffuse permettant le travail libre. L'intense activité qui régna sur l'épave découragea les requins les plus hardis.

Les plongeurs en furent quitte pour une morsure de murène et la piqûre, douloureuse, mais pas fatale, d'un poisson-scorpion. En deux campagnes de fouilles, plus de cinq mille objets furent extraits de leur cimetière marin.

C'était la fin d'une aventure que Franck Goddio relate dans *"Le Mystère du San Diego"* (Robert Laffont, 210 pages, 119 francs). Le chasseur d'épaves mène aujourd'hui un projet de cartographie des vestiges archéologiques submergés dans la rade d'Alexandrie. Dans cette baie sont englouties les fondations du célèbre phare, une des sept merveilles du monde, et des palais de Cléopâtre et de Marc Antoine.

BULLETIN D'ABONNEMENT
A remplir en lettres capitales

NOM
PRÉNOM
ADRESSE

Abonnement un an, 51 numéros*
345 F

* 51 numéros dont 39 numéros de 8 pages et 12 numéros de 12 pages

ILE DE RATTACHEMENT

Abonnement 1 an :	345 F	☐
Abonnement 6 mois	195 F	☐
Pays européens (1 an)	500 FF	☐
Autres pays (1 an)	600 FF	☐
Abonnement de soutien à partir de	400 F	☐

A retourner accompagné de votre règlement à
L'ÉCHO DES ÎLES - Place de la Mairie - 89130 Saint-Julien-du-Sault - Tél. 86 91 13 37

ÎLE D'AIX

Renseignements Pratiques

Mairie : tél. 46 84 66 09
Ordures ménagères
Lundi et vendredi
Médecin : Dr Patrick Lebigre
Tél. 46 84 09 50
Messe ou Prière en commun
Dimanche à 10h30
Canot de sauvetage
Tél. 46 84 66 30

Habitants de l'Île d'Aix
Une Aixoise, un Aixois

Code postal : 17123
Correspondant
Jean-Claude Flamant
Tél. 46 84 66 50

Passages

Départ Fouras	Départ Île d'Aix
Samedi 24 septembre 8h15-11h-12h-16h-17h-18h-19h	*Samedi 24 septembre* 7h30-10h-11h30-15h30-16h30-17h30-18h30
Dimanche 25 septembre 8h15-10h30-11h30-15h30-17h-18h-19h	*Dimanche 25 septembre* 7h30-10h-11h-15h-16h30-17h30-18h30
Lundi 26 septembre 8h15-11h-13h-16h-18h-19h	*Lundi 26 septembre* 7h30-10h-12h30-15h30-17h-18h30
Mardi 27 septembre 8h15-11h30-14h35-15h30-18h-19h	*Mardi 27 septembre* 7h30-10h-14h-15h-17h-18h30
Mercredi 28 septembre 8h15-11h-13h30-15h30-18h-19h	*Mercredi 28 septembre* 7h30-10h-13h-15h-17h-18h30
Jeudi 29 septembre 8h15-11h30-14h35-15h30-18h-19h	*Jeudi 29 septembre* 7h30-10h-14h-15h-17h-18h30
Vendredi 30 septembre 8h15-11h30-14h35-15h30-18h-19h	*Vendredi 30 septembre* 7h30-10h-14h-15h-17h-18h30

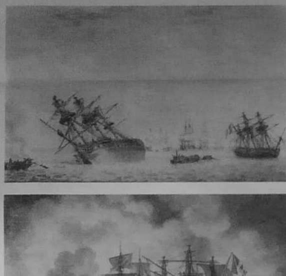
Service maritime de l'île d'Aix
Fouras : tél. 46 84 60 50
Aix : tél. 46 84 66 01

Deux toiles de Crépin entrent au Musée de l'Empereur

Les musées de France viennent d'acquérir deux tableaux de Louis-Philippe Crépin représentant le fameux combat naval qui opposa, le 11 avril 1809, notre flotte à celle des Anglais en rade d'Aix.

On sait l'issue funeste de cet affrontement peu loyal qui, après le désastre de Trafalgar, a immobilisé durablement notre marine : au lieu de combattre selon les règles de la guerre, les Anglais ont choisi d'utiliser des navires-brûlots qui ont semé la confusion et la mort dans notre escadre. Perfide Albion !

P.-A. Berniard



Ces deux toiles de Crépin sont maintenant exposées au premier étage du Musée de l'Empereur

L'île d'Aix et les enfants de Mérignac

Six ans déjà que la ville de Mérignac (33) a choisi l'île d'Aix **comme lieu de villégiature. Depuis 1988, plus de sept cents** enfants ont déjà goûté aux charmes de l'insularité - classes de mer ou de patrimoine - vacances.

En 1994 et pour la deuxième année un centre de vacances y a été organisé et quarante-cinq mérignacais ont pu y passer trois semaines de détente ; voici le témoignage de l'un d'entre eux.

"Depuis que j'ai quitté Mérignac, je vis dans un rêve ; plus de bruits de voitures, plus de feux rouges ; le calme, le silence, la tranquillité. Le paysage est magnifique et si je parlais du coucher de soleil, il n'y aurait plus assez de pages pour les autres articles. Les coquillages sont magnifiques et à eux seuls, valent le déplacement.

Si vous y allez, trois choses à amener : un appareil-photo, des jumelles et assez de courage pour repartir chez vous.

Je vous laisse car je repars dans le rêve appelé "L'île d'Aix".

Jessyca Farrugia, 11 ans

Impression

Pensives, les aigrettes du saillant n'en reviennent pas : où sont-ils donc passés ? Certes les hirondelles s'assemblent pour gérer leur envol mais elles sont encore là ! Pourquoi cette migration s'est-elle faite si tôt et si brutalement ? Il faut savoir attendre pour en découvrir quelques-uns. Ils vont par couples et non plus par bande. Ils préfèrent la marche au vélo tout terrain. Ils s'arrêtent souvent et, longtemps s'extasient. Mûrs, ils cheminent côte à côte, jeunes, main dans la main. Sont-ce aussi des touristes ?

Et où sont les aixois de l'été, ceux que le fisc appelle résidents secondaires ? Ils ne vont plus le matin quérir leur pain frais, leurs bateaux sont bâchés, les fêtes sont terminées, les volets sont clos.

L'île se vide et retrouve sa beauté. Mais au fait, ce petit manque, ce regret ? Pour une année qui passe ? Non, pour ce besoin de "l'autre" qu'on appelle l'étranger. Sans son Vendredi, que vaudrait le mythe de Robinson Crusoé ?

La chouette rieuse

Mais qu'est-ce que c'est ?

Quelques heures après la fécondation, va apparaître un "animalcule" en forme de sac, de 0,06 millimètre, à peine protégé par une coquille rudimentaire (photo 1), nageant activement dans la colonne d'eau, comme ses congénères du même groupe.

Ses parents ont l'habitude de vivre sur les côtes de l'Atlantique entre le zéro des marées et une trentaine de mètres.

Elle va ensuite prendre la forme d'un petit coquillage, c'est la larve D, mesurant, 13 heures après la féconcadion, environ 0,1 mm.

Elle se nourrira, elle aussi, d'algues planctoniques microscopiques.

On pourra l'observer dans des zones un peu plus salées que celles où l'on trouve des palourdes.

Après 18 à 20 jours en pleine eau, sa taille va s'accroître pour atteindre 0,23 mm ; à ce moment là, ses capacités natatoires vont diminuer, elle va tomber sur le fond, et se transformer en un petit coquillage d'apparence anodine, mais pour devenir quoi ?...

La suite au prochain numéro

Jean-Pierre Flassch
Photos IFREMER, Laboratoire de Brest

Larve trocophore en action de nage

Larve D au repos flottant dans la colonne d'eau

Post-larve ayant perdu ses capacités natatoires

BULLETIN D'ABONNEMENT
page 3

ÎLE DE GROIX

Eglise et chapelles/2

Eglise paroissiale

Suite de la semaine dernière

L'église paroissiale

Exposée aux intempéries, victime des incursions répétées des ennemis de la France, l'église Saint-Tudy a été construite et reconstruite à maintes reprises. En 1847, le sous-préfet de Lorient affirme qu'en 1682, l'état était intervenu pour relever l'église, à cause de la situation difficile dans laquelle se trouvaient les Groisillons.

En 1758, on refit de fond en comble tout au moins, la longère nord dont la première pierre fut posée, le 30 juillet. L'église se trouvait alors au cœur du cimetière et mesurait trente mètres de longueur pour dix de largeur. Elle s'éclairait au midi, à l'ouest et au nord ; la sacristie joignait le pignon du levant.

Trente ans après, tout était à recommencer. La fabrique, pour obtenir les ressources nécessaires, s'adressa à toutes les autorités responsables, au prince de Rohan-Guémené, seigneur-fondateur de l'église, au supérieur de l'oratoire, grand décimateur. Elle réunit ces propres ressources et, pour le reste, contracta des emprunts. Ainsi que l'atteste une plaque commémorative, le 29 juin 1788, fut posée la première pierre d'un nouvel édifice dont l'architecte se nommait Brégeon.

L'église fut bâtie en l'espace d'un an puisque la bénédiction solennelle se fit au mois d'août 1789.

C'était une église très simple, en croix latine avec à l'ouest un clocher-porche dans l'œuvre et, à l'est une sacristie rectangulaire adossée au chevet droit. Au cours de la révolution, elle fut dépouillée de tout son mobilier et les premiers desservants concordataires durent s'employer, tout en continuant d'éponger la dette, à lui procurer l'indispensable.

Malgré notre extrême pauvreté, écrit en 1808, le desservant Surzur, nous avons acheté des vases, construit un autel. Il nous manque un soleil (ostensoir), une chaire à prêcher, les deux chapelles collatérales à réparer, un saint patron et plusieurs autres objets.

Dans les années qui suivirent, il construisit un porche et introduisit deux nouveaux autels, la chaire et les confessionnaux. En 1811, il fit peindre par Le Doux de Lorient un tableau pour l'autel du rosaire.

Ses successeurs poursuivirent son œuvre de restauration en dressant une tribune au fond de la nef et en posant une boiserie dans le chœur.

Un bienfaiteur avait offert une statue de Notre-Dame-de-Bon Secours exécutée par le sculpteur Bara de Lorient. En 1823, le recteur Lagueux s'adressa encore au même artiste pour un Saint-Tudy et un Saint-Pierre. Ainsi se reconstituait le mobilier de l'église.

Hélas ! vers le milieu du siècle, l'édifice donnait de nouveau des signes de faiblesse : les murs s'écartaient et la toiture se creusant dangereusement. Par mesure de sécurité, on épontilla les endroits mais bien des paroissiens, plutôt que d'entrer dans une nef qui risquait de s'écrouler sur leur tête, préféraient suivre les offices de l'extérieur.

En 1847, le conseil de Fabrique ne voyait plus d'autre solution que de reconstruire à neuf l'église. Bien qu'il eût préféré se contenter des seuls services d'un entrepreneur, il se vit obligé de demander à l'architecte Daniel un plan qui consistait à élargir la nef, en la dotant de bas-côtés.

Le devis se chiffrait à plus de quinze mille francs. La fabrique fit ses comptes et estima qu'elle pouvait réunir 11 200 francs. En raison de l'indigence de la commune, le maire Romieux, favorable au projet, se borna à introduire une demande de secours auprès du gouvernement.

Les travaux auraient commencé, en 1848, si la subvention attendue n'avait tardé à venir. Survint alors la révolution de février qui sema le désordre dans les administrations. A Groix, on était d'autant plus impatient que les matériaux se trouvaient à pied d'œuvre. L'approbation préfectorale ne fut obtenue que le 27 avril 1849 et, sans plus attendre, l'adjudication se fit au profit du Sieur Le Hagre.

De subvention toujours point. En dépit des insistances du recteur et du maire, des appuis du sous-préfet et du préfet, le ministre ne cessait de réclamer dossier sur dossier et de critiquer le projet, même corrigé selon ses directions.

Le 25 juin 1850, les travaux étaient pratiquement terminés et il restait à payer à l'entrepreneur la somme de 3 220 francs.

Déjà le conseil de fabrique décidait de poursuivre la transformation de l'église par la réédification du transept, du chœur et de la sacristie.

La municipalité manifestait ses réticences et n'acceptait que de contribuer au plafonnement de la nouvelle nef. Toutes les interventions auprès du gouvernement demeureront vaines. Encore le 19 janvier 1853, le ministre objectait que, pour la première tranche de travaux, on n'avait pas suivi les modifications recommandées et que les raisons invoquées pour la seconde n'étaient pas valables, d'autant moins que le projet était aussi défectueux que le précédent, notamment en ce qui concernait la poussée des charpentes.

Ainsi la reconstruction de l'église, sous le rectorat de M. Lagueux, s'est accomplie avec les seules ressources de la paroisse et lui a coûté quelque vingt huit mille francs. En dépit des craintes ministérielles pour la solidarité de l'édifice, il tient toujours et n'a guère connu depuis d'importantes réparations, sinon pour la toiture et pour la voûte, qui fut refaite, en 1935, avec des matériaux légers.

(à suivre)

Anciens combattants internés

M. Stanislas Verschae, ancien engagé dans la marine, recherche toujours ses anciens compagnons d'infortune lors de leur captivité à Groix en 44/45. Ecrire au musée de Groix.

Nouveaux mariés

Melle Lahkavin Umaporn et M. Gilles Le Deroff de l'EDF vont se marier à Groix.

L'Écho leur souhaite un bel amour et de beaux enfants.

Vous cherchez des jeunes chiens "de chasse" ?

A vendre chiots de 4 mois, petits bassets griffons vendéens. Parents extra-chasse. Tél. 97 86 56 45.

ÎLE DE GROIX

L'île de Groix autrefois/2

La vie des hommes

Tous les hommes travaillaient. Les garçons commençaient leur apprentissage à treize ans. Certains mousses prirent la mer dès onze ans. Ils étaient marins, pêcheurs, marins de commerce, menuisiers, forgerons, maçons ou gardiens de phare. Leurs salaires étaient faibles.

En ce temps-là, des marchands ambulants sillonnaient les villages, troquant de la vaisselle contre des chiffons ou des tissus de toute sorte. On troquait également des légumes contre de la viande. Le travail ménager était réservé aux femmes. Les gens ne bénéficiaient pas de la sécurité sociale, seuls les marins en possédaient une.

Lorsque les hommes étaient malades, ils devaient continuer à travailler pour faire vivre la famille. La maladie était bien souvent synonyme de grande misère. Un marin de Locmaria partait ainsi tous les matins dès l'aube à pied, à Port-Tudy. Il armait le thonier toute la journée, puis repartait à la nuit tombante dans son village. Que de kilomètres parcourus !

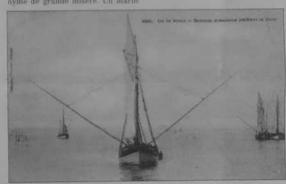
Un autre travaillait comme ouvrier à l'usine de conserves à Port-Tudy.

Il venait tous les jours à pied de Kervedan.

Les hommes jouaient aux cartes, ils allaient à la pêche à la côte ou encore pratiquaient la chasse.

A la côte, on pêchait des vieilles, des bars, des pelons, des araignées et des moules ou pousses-pied. Il y avait un grand respect des saisons. Personne n'aurait eu l'idée d'attraper des araignées en hiver. Ainsi, poissons et crustacés abondaient tout au long de l'année.

(à suivre)
M.Y.



L'association Inter-Amitié a effectué sa sortie de septembre mercredi 14

Avec un car plein, une joyeuse et amicale journée, celle-ci a été formidable encore une fois.

Le soleil a brillé, quelques rares grains n'ont pas terni cette sympathique ambiance. Du chant, de l'accordéon, des histoires drôles dans le car. Un arrêt pour la pause-café du matin à notre bonne vieille ville de Quimper, et toujours le petit bonjour à cette merveilleuse cathédrale.

Route sur Brennilis, un guide embarquait dans le car. Arrêt pour une conférence à la centrale nucléaire des Monts d'Arvé, lieu mythique, les celtes y situaient "les portes de l'enfer". C'est au cœur de ce site chargé d'histoire que s'était implantée une centrale nucléaire.

Depuis 1985, on a procédé à l'arrêt définitif de cette dernière, qui rentre dans la phase de démantèlement, différents sujets ont été évoqués pour nous faire comprendre le pour ou le contre de cette centrale.

Un repas breton (au son du biniou) très copieux a été apprécié.

L'exposition du "youdig" que la propriétaire, avec art et amour, nous a présenté avec la vie d'autrefois, a retenu particulièrement l'attention.

Arrêt à la jolie petite église de Pleyben. Un vrai bol d'air de notre Bretagne bien aimée.

Les périples dans notre pays reprendront en avril 1995.

En octobre 1994 (peut-être ?) un petit repas à Guiscriff.

Mais sûrement, en début décembre, une soirée hawaïenne à Guiscriff.

Rose Maué, la présidente

L'été du canot de sauvetage

Le président M. Jean Le Quillec en compagnie des renforts d'été à la plage des Grands Sables au poste de surveillance.

La station SNSM de Port-Tudy ne chôme pas, loin de là, l'équipage du canot réparti en équipages est sur pied à chaque appel et à toutes heures.

Cet été il y a eu neuf sorties pour des transports de malades en juillet.

Le mois d'août a été plus diversifié quant aux travaux :

- le cinq août, il y a eu un transport de malade
- le 6 août, ils ont opéré à un deséchouage d'un voilier sur la Basse-Mélite et remorquage à Port-Tudy, il y avait huit personnes à bord
- les 9, 11 et 12 août, trois transports de malades
- le 13 août, remorquage d'une vedette en panne de moteur de la Pointe des Chats à Port-Tudy
- le 16 août, un voilier chavire à Port-Melite avec six personnes à bord : quatre enfants et deux grandes personnes, le remorquage s'est effectué dans de bonnes conditions
- le 17 août, un voilier est en difficulté à trois milles de Pen Men, le canot de sauvetage le remorque jusqu'à Port-Tudy
- le 19 août dans la même journée, il y a trois transports de malades, et le mois s'est terminé avec deux transports de malade les 20 et 24 août.

Ce qui fait treize sorties pour le mois avec bien sûr une aide à la surveillance des plages avec les "renforts".

Même si la surveillance, l'assistance sont toujours présentes, cela ne doit pas aider à relâcher la prudence en mer comme le disent les membres de l'équipage, les patrons et le président.

Ce n'est qu'un au revoir

Réception à la mairie où M. le Maire, Dominique Yvon, remet à M. le Recteur la médaille de l'île de Groix et l'ouvrage historique sur l'île. Ce sont des adieux touchants qui font que l'amour et la charité chrétienne existent encore sur ce monde de querelles et d'intolérance

M. le recteur est parti, son remplaçant est arrivé mais le départ de cet homme de foi et de bon sens mérite que l'on en parle.

Il est venu simplement, en homme de la mer, issu d'une famille de marin, il a trouvé les mots justes et simples pour apporter la bonne parole aux groisillons.

En un mot, nous dirons : aimez-vous les uns les autres comme Jésus a aimé ses disciples et beaucoup pensent que la sagesse de ses paroles étaient à la portée de tous et que son message a été reçu par un grand nombre de paroissiens.

Pluvigner n'est pas loin de Groix lorsque l'on va sur le "continent" et nombreux seront ceux qui iront lui rendre visite.

Et bien sûr nous lui souhaitons une bonne santé et de bons soins.

Info judo-club

Toujours dynamique la jeune association judo-club de Groix qui a débuté ses activités en novembre 1993 démarre sa saison 94/95.

Trente-et-un jeunes groisillons sont venus l'an passé découvrir cette activité sportive, un art martial qui nous est venu du Japon.

Les cours reprennent le samedi 1er octobre à 14h à la Maison du Port (Port-Tudy).

Le judo-club accueille les enfants à partir de six ans, les cours seront assurés par un professeur diplômé d'état : M. Orsini assisté des moniteurs ceintures noires : MM. Davigo, Perrot et Le Turgez.

Ces quatre entraîneurs font partie du judo-club de Lorient-Frebault et du judo-club de Ploemeur.

Inscriptions : samedi 24 septembre à 14h.

Renseignements : Patrice Orsini - tél. 97 86 26 35.

Renseignements Pratiques

Mairie : tél. 97 86 80 15
Office du tourisme : tél. 97 86 53 08
Médecins
Dr Lesage : tél. 97 86 81 82
Dr Regenermel : tél. 97 86 82 93
Dr Romieux : tél. 97 86 82 84
Médecin de garde : Dr Yves Gouron
Vétérinaire
Daniel Bruneau - Kerporlay
tél. 97 86 87 71
Messes : au bourg, samedi 18h dimanche 10h30
Locmaria : samedi 20h30 - dimanche 9h
Quelhuit : dimanche 9h
Chapelet tous les jours à 17h45 sauf le samedi et dimanche.
Presbytère : tél. 97 86 88 70
Bateau-taxi : tél. 97 65 52 52 (24heures sur 24)
Canot de sauvetage
Tél. 97 86 33 35

Habitants de l'Île de Groix :
Une Groisillonne, un Groisillon

Code postal : 56590
Correspondant
Léo Rolland : tél. 97 86 80 97

Courriers

Départ Lorient	Départ Groix
Samedi 24 septembre 8h-9h15-13h30-15h30-17h15-18h15	*Samedi 24 septembre* 7h30-9h45-13h30-16h-16h30-18h30
Dimanche 25 septembre 9h-10h-17h30-19h	*Dimanche 25 septembre* 8h30-10h15-17h15-19h
Lundi 26 septembre 7h30-9h15-13h30-17h15-18h15	*Lundi 26 septembre* 7h-9h45-13h30-16h-18h30
Mardi 27 septembre 8h-9h15-13h30-17h15-18h15	*Mardi 27 septembre* 7h30-9h45-13h30-16h-18h30
Mercredi 28 septembre 8h-9h15-13h30-17h15-18h15	*Mercredi 28 septembre* 7h30-9h45-13h-16h-18h30
Jeudi 29 septembre 8h-9h15-13h30-15h30-18h15	*Jeudi 29 septembre* 7h30-9h45-13h30-17h-18h30
Vendredi 30 septembre 8h-9h15-13h30-17h15-18h15	*Vendredi 30 septembre* 7h30-9h45-13h30-16h-18h30
Samedi 1er octobre 8h-9h15-12h45-18h	*Samedi 1er octobre* 7h30-9h45-13h15-17h30
Dimanche 2 octobre 9h45-18h15	*Dimanche 2 octobre* 8h30-17h
Lundi 3 octobre 7h30-9h15-12h45-18h	*Lundi 3 octobre* 7h-9h45-13h15-17h30

M.N. Compagnie Morbihannaise de Navigation
Bd Adolphe Pierre - 56100 Lorient
Lorient : Tél. 97 64 77 64
Fax 97 64 77 69
Groix : Tél. 97 86 80 37
Minitel : 3614 CMNLESILES

BELLE-ÎLE

Renseignements Pratiques

LE PALAIS - BELLE-ÎLE

Mairie de Palais : tél. 97 31 80 16
Cabinet Médical : tél. 97 31 40 90
Centre de soins : tél. 97 31 48 42
Hôpital Y.Lanco : tél. 97 31 48 48
Vétérinaire
Le Bigre : tél. 97 31 83 33
Messes : samedi à 20h et dimanche à 11h
Finist'Air : tél. 97 31 41 14
Citadelle : tél. 97 31 84 17
Office du tourisme :
tél. 97 31 81 93, ouvert du lundi au samedi de 8h30 à 19h30 et le dimanche de 9h à 13h
Canot de sauvetage
Tél. 97 31 54 07

Habitants de Belle-Île :
Une Belliloise, un Bellilois

Code postal : 56360

LOCMARIA

Mairie : tél. 97 31 70 92
Messes : samedi à 18h30 et dimanche à 9h30

SAUZON

Mairie : tél. 97 31 62 79
Messes : Chapelle Sainte-Anne, samedi à 20h et dimanche à 9h30

BANGOR

Mairie : tél. 97 31 84 06
Messes : dimanche à 11h

Courriers

Départ Quiberon	Départ Le Palais Belle-Île
Samedi 24 septembre 8h30-9h30-11h-13h45-16h15-17h-18h45-19h15	*Samedi 24 septembre* 7h-8h-9h45-12h30-13h-15h45-17h30-18h15
Dimanche 25 septembre 8h30-9h30-11h-13h30-16h-17h-18h30-19h45	*Dimanche 25 septembre* 7h-8h-9h45-12h15-14h45-15h45-17h15-18h45
Lundi 26 septembre 8h20-9h30-11h-13h30-16h-17h-18h30-19h15	*Lundi 26 septembre* 6h45-8h-9h45-12h15-14h45-15h45-17h15-18h15
Mardi 27 septembre 8h20-9h30-11h-13h30-16h-17h-18h30-19h15	*Mardi 27 septembre* 6h45-8h-9h45-12h15-14h45-15h45-17h15-18h15
Mercredi 28 septembre 8h20-9h30-11h-13h30-16h-17h-18h30-19h15	*Mercredi 28 septembre* 6h45-8h-9h45-12h15-14h45-15h45-17h15-18h15
Jeudi 29 septembre 8h20-9h30-11h-13h30-16h-17h-18h30-19h15	*Jeudi 29 septembre* 6h45-8h-9h45-12h15-14h45-15h45-17h15-18h15
Vendredi 30 septembre 8h20-9h30-11h-13h30-16h-17h-18h45-19h45	*Vendredi 30 septembre* 6h45-8h-9h45-12h15-14h45-15h45-17h15-18h15

Compagnie Morbihannaise de Navigation
M.N. Gare maritime, Port-Maria
56170-Quiberon - Tél. 97 31 42 54 ou 97 31 80 01 - Minitel 3614 CMNLESILES

LE GOLFE

ÎLE-AUX-MOINES

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MAIRIE : tél. 97 26 32 61
MÉDECIN : Franck Tarabochia
Rue de l'église
Tél. 97 26 37 45
MESSES : Samedi à 19h
Dimanche à 9h et 10h30
En semaine à 18h

HABITANTS DE L'ÎLE-AUX-MOINES
Une Iloise, un Ilois

CODE POSTAL : 56780

PASSAGES
de 7 h à 19h30
toutes les 1/2 heures

ÎLE D'ARZ

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MAIRIE : tél. 97 44 31 14
INFIRMIÈRE : tél. 97 44 33 98
Edith Paillusson
MESSES
Dimanche à 10h30, jeudi à 8h, autres jours à 18h
ORDURES MÉNAGÈRES
Merci de déposer les sacs juste avant le ramassage, lundi 26 septembre à 10h
TRANSPORTS ILDARAIS
T. Leroux : tél. 97 44 30 82

HABITANTS DE L'ÎLE D'ARZ
Une Iledaraise, un Iledarais (peut s'orthographier sans "e" entre le "l" et le "d")

CODE POSTAL : 56840

PASSAGES

Barrarach	Conleau	Ile d'Arz
06h40*	06h50*	07h10*
07h50*	07h55*	08h15*
08h50	08h55	09h15
10h25	10h30	10h50
11h40	11h45	12h00
13h10	13h15	13h30
15h10	*15h15*	*15h30*
16h35	16h40	17h00
17h35	17h40	18h00
18h35	18h40	19h00

ARCHIPEL DE GLÉNAN

Le Pardon de Notre-Dame-des-Îles

Suite de la première page

Bénédiction de la mer

C'est ainsi que le dimanche 4 septembre dernier, la messe chantée fut célébrée par M. l'Abbé Henri Le Bihan de Clohars-Fouesnant, devant de nombreux fidèles parmi lesquels on pouvait remarquer la présence de M. André Angot, député du Finistère, et de M. Roger Le Goff, vice-président du conseil général et maire de Fouesnant.

A l'issue de l'office, la procession quitta le lieu du culte pour se diriger vers la cale de Saint-Nicolas, la croix étant portée par M. Michel Charretour, un habitué fidèle et très attaché aux îles fouesnantaises. Le clergé, les porteurs d'enseigne, la chorale "L'Écho des Vagues" et les élus locaux embarquèrent sur l'*Archipel* du Centre Nautique des Glénans (C.N.G.) tandis que les *pardonneurs* prenaient place à bord des vedettes de tourisme et autres embarcations pour suivre la procession marine. Une importante flottille, composée entre autre de la vedette de sauvetage de la SNSM de Bénodet, le *Lapous Mor II*, ainsi que du canot SNS 411, basé à Saint-Nicolas et qui avait eu l'amabilité d'accueillir le correspondant de "L'Écho des Îles" à son bord, escorta l'*Archipel* jusque sur les lieux de la bénédiction. Après que l'Abbé Le Bihan eût prononcé les prières rituelles, la gerbe fut jetée à l'eau par Jean-Pierre Castric, marin-pêcheur, résidant à Saint-Nicolas, dans "La Chambre", devant le chenal des Pierres Noires, en souvenir des péris en mer. M. Yvon Merrien exécuta alors une très émouvante "Sonnerie aux Morts" et les cantiques de l'angélus chantés par la chorale "L'Écho des Vagues" indiquèrent que la cérémonie religieuse touchait à sa fin.

Les pèlerins regagnèrent la terre ferme avant de se disperser sur l'île Saint-Nicolas : la fête profane pouvait commencer... On retiendra du Pardon de Notre-Dame-des-Îles, placé sous la protection de la Vierge Marie, le renouveau et le respect d'une tradition que les nombreux fidèles, présents sur le merveilleux site des Glénan, ont à cœur de perpétuer.

Un très grand moment...

Beaucoup de monde sur la cale de Saint-Nicolas avant l'embarquement pour la bénédiction de la mer

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MAIRIE DE FOUESNANT
Tél. 98 51 62 62
OFFICE DU TOURISME DE FOUESNANT
Tél. 98 56 00 93
ANTENNE MUNICIPALE DE SAINT-NICOLAS
Tél. 98 97 32 31
CAPITAINERIE DES PORTS
Tél. 98 94 97 30
LIAISONS AVEC L'ARCHIPEL
Les vedettes Glenn : tél. 98 97 10 31
Vedette taxi : tél. 98 97 25 25
Vedettes de l'Odet : tél. 98 57 00 58
CENTRE NAUTIQUE DES GLÉNANS
Direction à Concarneau :
tél. 98 97 14 84
CANOT DE SAUVETAGE (LOCTUDY)
Tél. 97 55 35 35

HABITANTS DE L'ARCHIPEL
Une Glénanaise, un Glénanais

CODE POSTAL : 29170
CORRESPONDANTS : Dominique Thiriet : tél. 98 56 59 81 et 98 94 90 40 - Jean Puloc'h : tél. 98 56 11 89

ÎLE D'HOEDIC

Feuilles d'automnes

Il ne s'agit pas des feuilles aux couleurs mordorées qui parent en ce moment les belles forêts, celles qu'on ramasse à la pelle, mais des petites nouvelles relevées principalement pour les exilés par-ci par-là dans la presse.

Le pain à la poste

Issue d'une famille où le timbre-poste et la boulangerie font plutôt bon ménage, je ne peux que me réjouir d'apprendre que la poste d'un village de la Sarthe fait aussi office de dépôt de pain. L'épicier qui vendait le pain avait fermé sa porte. Et le gazettier local de conclure : *A Thorée-les-Pins, la poste marche à la baguette*. Une conclusion comme je les aime, qui désormais m'est interdite même si les événements conduisent Maryvonne, notre postière aimée d'Hoedic, à se livrer au commerce du pain.

Anne-Marie Jouan

Tout le monde se rappelle de la première institutrice qui a succédé aux religieuses sur l'île, il y a dix ans, Anne-Marie Jouan. Elle profite souvent de ses vacances pour faire un petit tour à Hoedic. Cette année, ses vacances se sont prolongées. Elle n'a pas pu retourner à Fort-Liberté, à Haïti, où elle a pour mission d'organiser et de développer l'enseignement primaire. La reprise de sa mission est liée à l'arrivée des forces américaines sur l'île. Elle a profité de cette vacance pour présenter dans des écoles du Finistère son expérience haïtienne de formatrice en milieu scolaire particulièrement défavorisé. Anne-Marie nous avait bien dit, quand elle a quitté Hoedic, qu'elle aimerait bien voyager !

La "jersiaise"

Le *Space* de Rennes, grande exposition des éleveurs de bovins, porcs et volailles, a été le lieu de rencontre de tous les professionnels de l'agriculture pendant trois jours. La vache évidemment était à l'honneur. C'est ainsi que j'ai appris que la *jersiaise* était la championne du monde des vaches laitières "pour son taux de matière protéique". C'est en Nouvelle-Zélande qu'elle fait fureur. En France, on la préfère souvent à la *prim'holstein* : elle peut produire une quarantaine de kilos de lait par jour, elle est petite, et de plus, elle a de beaux yeux.

Train de nuit

A Rennes encore, la semaine dernière, se sont exprimés les syndicats cheminots qui acceptent mal la disparition en semaine des trains de nuit desservant Brest et Quimper. Ce train ne fonctionnera que le vendredi et le dimanche soir, Paris-Brest/Quimper dans les deux sens à partir du 25 septembre. Finis les petits voyages depuis Paris le jeudi soir qui permettent de prendre un bateau le vendredi matin pour une île bretonne, finis de plus en plus les voyages décidés au dernier moment sans réservation. Heureusement, il y a les militaires, grands utilisateurs de ces trains de nuit : leur mécontentement va peut-être faire hésiter les responsables de la SNCF obnubilés par la rentabilité d'un train pourtant d'utilité publique. La rencontre de la CGT avec Charles Pasqua le 24 septembre va-t-elle changer le dispositif mis en place ? Ce qu'on peut dire c'est que le train devient cher (un train *corail* par jour), les amendes, et qu'il faut être fichtrement bien organisé pour voyager en train maintenant. Un sujet dont nous reparlerons.

Carte inter-insulaire

Puisque je sens la grogne monter en moi, j'évoquerai ce fait divers non pas trouvé dans la presse mais sur mon bloc-note. Cet été deux jeunes insulaires de l'île d'Hoedic se sont rendus à Groix, pour visiter, tout simplement. Or contrairement à ce qu'ils pensaient, sur les bateaux de la Morbihannaise de Navigation, ils n'ont pas bénéficié de tarif insulaire. Il n'est pas applicable l'été leur a-t-on dit. Un autre sujet dont nous reparlerons.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MAIRIE : tél. 97 30 68 32
CENTRE DE SOINS : tél. 97 30 68 34 (n° personnel de l'infirmière : tél. 97 30 69 45).
MÉDECINS : Consultations les lundi et vendredi matin
MESSES : jeudi et vendredi à 18h ; messe anticipée du dimanche, samedi à 18h
CANOT DE SAUVETAGE (Arzon)
Tél. 97 53 71 57

HABITANTS DE L'ÎLE D'HOEDIC
Une Hoedicaise, un Hoedicais

CODE POSTAL : 56170
CORRESPONDANTE : Geneviève Jouart
tél. 86 91 13 37

COURRIERS

DÉPART QUIBERON	DÉPART HOEDIC
Samedi 24 septembre 14h	*Samedi 24 septembre* 7h
Dimanche 25 septembre 9h10-19h	*Dimanche 25 septembre* 7h30-17h30
Lundi 26 septembre 9h10-17h30	*Lundi 26 septembre* 6h-16h
Mardi 27 septembre 9h10-17h30	*Mardi 27 septembre* 7h-16h
Mercredi 28 septembre 9h10-17h30	*Mercredi 28 septembre* 7h-16h
Jeudi 29 septembre 9h10-17h30	*Jeudi 29 septembre* 7h-16h
Vendredi 30 septembre 9h10-18h35	*Vendredi 30 septembre* 7h-17h

Compagnie Morbihannaise de Navigation M.N. - Gare Maritime - Port-Maria 56170-Quiberon - Tél. 97 50 06 90 Minitel : 3614 CMNLESILES

ÎLE DE HOUAT

Les îles de Houat et de Hoedic/2

Quantité de perdrix rouges fournissent un gibier exquis. A l'époque du passage des canards sauvages, de grandes troupes de ces oiseaux, pensant trouver un refuge assuré sur les récifs multiples et sur les côtes de l'île, y établissent leurs quartiers d'hiver, donnant au chasseur l'occasion d'exercer sa patience, son adresse. Ils sont parfois en si grand nombre et reviennent si régulièrement à cette station, que l'île leur a emprunté son nom (1). Les amateurs d'équitation trouveraient, dans les robustes petits poneys houatais, paissant librement le long des grèves, des animaux de choix, pleins de feu et... entêtés comme de vrais Bretons qu'ils sont.

A leur tour, les amateurs de pêche verraient combler les vœux les plus extravagants qu'ils pussent jamais former. Dans les réservoirs naturels, cachés au milieu des brisants, pullulent le homard, la langouste, la crevette, le crabe de toutes les espèces, énormes ou minuscules, les mollusques et les poissons de rivage les plus délicats.

Enfin, à tous ces plaisirs, on peut joindre les études philosophiques et archéologiques, car les monuments celtiques ne manquent pas.

Voilà plus qu'il n'en faut pour occuper les loisirs d'un esprit revenu des délices mondains.

Un seul tout petit inconvénient gâte le tableau. L'île compte de cinq à six kilomètres dans sa plus grande longueur, et environ trois kilomètres dans son extrême largeur : un marcheur ordinaire en a donc vite fait le tour. Sur cet étroit espace, une population nombreuse ne pourrait vivre. Elle ne va pas à trois cents habitants (officiellement deux cent cinquante-et-un), tous marins, tous pêcheurs et dédaignant souverainement le travail agricole : quelques-uns néanmoins, parmi les vieux, s'adonnent à l'élève du bétail et des chevaux.

Aux femmes incombe le soin des récoltes, et leur labeur est récompensé, car l'île produit du froment très renommé. Les longues soirées d'hiver sont employées à la fabrication de filets pour les besoins des Houatais et des pêcheurs du littoral morbihannais.

N'oublions pas que les relations avec la "grande terre", rares déjà par un flot calme, deviennent trop vite précaires, sinon impossibles, quand le vent, soufflant en tempête, et Dieu sait, comme disent les pêcheurs, s'il aime cette "sautel" les vagues fougueuses brisent avec un épouvantable bruit sur les écueils...

Force est bien, se résignant à sa prison, d'essayer, renfermé dans une maison construite très basse, afin de donner moins de prise à l'ouragan, de se suffire à soi-même !

La perspective, alors, ne devient pas précisément agréable. On a bien la ressource d'aller admirer les sublimes effets de la tourmente ; mais... Mais cette faible compensation ne saurait longtemps combattre la pénétrante tristesse envahissant l'âme, subitement obligée à mener une telle existence.

Supposons cependant un habitant du continent tout à coup transporté dans l'île. Combien de temps lui faudra-t-il pour s'accoutumer aux Houatais ? Ou, encore, combien de temps mettront ces derniers pour se plier à la refonte totale de leurs mœurs primitives, de leur langage ?

Nous n'avons point à préjuger du résultat final, bornant notre rôle à souhaiter que les Hois (on les appelle ainsi) se trouvent toujours suffisamment heureux.

En tout cas, on chercherait bien loin, et longtemps avant de rencontrer une existence plus patriarcale.

(à suivre)

(1) En breton, *Houat* signifie proprement : *canard sauvage*, et le nom de sa voisine devrait être orthographié *Houatic*, non *Hoedic*, qui n'est qu'une contraction des deux mots bretons *houat ic* : *petit canard sauvage*.

ÎLE DE HOUAT

QRZ sur Bretzelburg*

Les Amateurs Associés (L.A.A.) est une association qui regroupe sous la présidence de M. Montel, treize radio-amateurs originaires des départements 76, 78 et 38 ; cette année durant la deuxième quinzaine du mois d'août une expédition était programmée sur l'île d'Houat.

Une occasion de faire connaissance avec cet univers de passionnés, rendu célèbre par le film "Si tous les gars du monde", mais qui garde toujours une aura de mystère.

Il existe actuellement 17 000 radio-amateurs en France dont dix mille seulement sont réellement opérationnels. Avec ces chiffres la France se situe loin derrière les autres pays de la communauté européenne : Grande-Bretagne 100 000, Allemagne 200 000, tandis qu'au niveau mondial on estime à cinq millions le nombre de radio-amateurs.

On ne s'improvise pas radio-amateur, il faut au préalable un certain nombre de connaissances en électronique, astronomie, météo, etc... et c'est seulement après un examen passé auprès des Telecom que l'on peut devenir radio-amateur à partir de seize ans.

Durant cette semaine, près de deux mille contacts ont été établis : 1560 par les ondes courdes (HF), contacts avec les cinq continents ; 300 en ondes métriques (VHF), contacts internationaux dont le Japon et l'Australie ; le reste en ondes centimétriques (UHF), contacts avec l'ouest de la France.

En résumé, durant une semaine, Houat est devenu le centre du monde.

**Cf. les aventures de Spirou et Fantasio, album n°18*

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MAIRIE : tél. 97 30 68 04
MÉDECINS : Docteurs Morvan et Puydupin, tél. 97 30 68 67
MESSES : dimanche à 10h30, lundi et mardi à 18h, mercredi à 10h
PRESBYTÈRE : tél. 97 30 66 05
CANOT DE SAUVETAGE (Arzon)
Tél. 97 53 71 57

HABITANTS DE L'ÎLE DE HOUAT
Une Houataise, un Houatais

CODE POSTAL : 56170
CORRESPONDANT
Joël Lorec
Tél. 97 30 68 19

COURRIERS

Départ Quiberon	Départ Houat
Samedi 24 septembre 9h30-14h-18h	*Samedi 24 septembre* 7h40-10h15-18h45
Dimanche 25 septembre 9h10-11h25-19h	*Dimanche 25 septembre* 8h-16h15-18h
Lundi 26 septembre 9h10-17h30	*Lundi 26 septembre* 6h40-16h30
Mardi 27 septembre 9h10-17h30	*Mardi 27 septembre* 7h40-16h30
Mercredi 28 septembre 9h10-17h30	*Mercredi 28 septembre* 7h40-16h30
Jeudi 29 septembre 9h10-17h30	*Jeudi 29 septembre* 7h40-16h30
Vendredi 30 septembre 9h10-18h35	*Vendredi 30 septembre* 7h40-17h30

La traversée est régulièrement assurée par le Dravanteg
Le Gourinis assure la traversée lorsque l'horaire est souligné

Compagnie Morbihannaise de Navigation M.N. - Gare Maritime - Port-Maria 56170-Quiberon - Tél. 97 50 06 90 Minitel : 3614 CMNLESILES

MOLÈNE

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MAIRIE : tél. 98 07 39 05
CENTRE MÉDICO-SOCIAL
Tél. 98 07 39 05
MESSES : dimanche à 11h
HÔTEL-RESTAURANT LE KASTELL AN DAOL : tél. 98 07 39 11
CANOT DE SAUVETAGE
Tél. 98 07 39 18

HABITANTS DE L'ÎLE MOLÈNE
Une Molénaise, un Molénais

CODE POSTAL : 29259
CORRESPONDANTE
Jackie Coquet
Tél. 98 07 38 52

OUESSANT

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MAIRIE : tél. 98 48 80 06
MÉDECIN
Dr Gendrot : tél. 98 48 83 22
PRESBYTÈRE : tél. 98 48 80 24
MESSES : samedi à 17h30
dimanche à 10h30
OFFICE DE TOURISME
Tél. 98 48 85 83
FINIST' AIR - GUIPAVAS :
Tél. 98 84 64 87
AÉRODROME : tél. 98 48 82 09
CANOT DE SAUVETAGE
Tél. 98 48 80 17

HABITANTS DE L'ÎLE D'OUESSANT
Une Ouessantine, un Ouessantin

CODE POSTAL : 29242
CORRESPONDANTE
Françoise Lamour
Tél. : 98 48 85 56

COURRIERS

BREST-LE CONQUET-MOLÈNE-OUESSANT

Du lundi au jeudi			
8h30	9h30	10h15	11h00
Vendredi			
8h30	9h30	10h15	11h00
	18h30	19h00	19h45
Samedi			
8h30	9h30	10h15	11h00
	13h30	14h00	14h45
Dimanche et jours fériés			
8h30	9h30	10h15	11h00

Pour les autres départs consulter la compagnie

OUESSANT-MOLÈNE-LE CONQUET-BREST

Du lundi au vendredi			
17h00*	17h30	18h15	19h15
Samedi			
11h00**	11h45	12h15	
17h00*	17h30	18h15	19h15
Dimanche et jours fériés			
17h00*	17h30	18h15	19h15

Pour les autres départs consulter la compagnie
* A partir du 1er octobre : 16h30
** A partir du 1er octobre : 14h45

Compagnie Penn Ar Bed
Port du Commerce 1er Eperon
29607 Brest Cedex
Tél. 98 80 24 68
Fax : 98 44 75 43

Grasse matinée dimanche
Une heure de plus à paresser

ÎLE DE SEIN

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MAIRIE : tél. 98 70 90 35
MÉDECIN : tél. 98 70 90 20
MESSES
Dimanche (à l'église) à 11h
CANOT DE SAUVETAGE
Tél. 98 89 31 31

HABITANTS DE L'ÎLE DE SEIN
Une Sénane, un Sénan

CODE POSTAL : 29990
CORRESPONDANT
Pierre Salaün :
Tél. 98 70 92 15

Achu An Naon !/2

(suite)

Pour nous faire une petite idée de l'image de marque de Sein dans les temps éloignés, reportons-nous à ce qu'l'écrivait le Père Maunoir vers 1655 dans la *"Vie manuscrite de Michel Le Nobletz"*, qui est l'ouvrage de référence pour ceux que le sujet intéresse.

Or doncques, aux alentours de l'an de grâce 1613, Michel Le Nobletz apprit qu'il existait une île au-delà de la terre ferme de Cornouaille, et que les habitants y vivaient *"comme des barbares"*. N'écoutant que sa conviction missionnaire, il décida de s'y rendre, en dépit des dangers qu'on lui avait décrits et du précédent créé par un fait divers relaté par les médias de l'époque : Charles du Liscouët, évêque de Quimper, rendant visite à la paroisse de Cleden, fit venir le prêtre de l'île pour répondre aux plaintes qu'on avait faites contre lui ; mais les insulaires vinrent en nombre pour le ramener chez eux, allant jusqu'à menacer l'évêque *"en tirant de grands couteaux dont ils se servaient pour éventrer leurs poissons"*. Bravad ! En fait, qui veut la fin veut les moyens, et à chacun son protocole et ses *"aides pédagogiques"* : d'ailleurs le procédé semble avoir fait école : toutes proportions gardées comment s'y prend Bill Clinton pour ramener le Père Aristide en Haïti ?

Bref, voilà notre prédicateur qui, passant outre tous les conseils de prudence qui lui sont prodigués, débarque dans l'île *"où il fut reçu comme un ange"*. Il y découvre *"une chose mémorable, c'est qu'il n'y a ni crapaud, ni couleuvre, ni aucune bête venimeuse : aucune ne peut y vivre"*, ce qui est déjà rassurant *"en cet exil privé de toutes les douceurs de la vie humaine ; il n'y a mission de Canada ni des Indes qui ait des difficultés semblables à celles de ce lieu... cette place est un égout où se sont rendues toutes les disgrâces de la nature : il n'y a pas le moindre arbrisseau du monde ; si on veut se chauffer, il faut chercher le goëmon au rivage de la mer. Qui va en ce lieu doit se résoudre à une vie plus que quadragésimale"*. Espérons que cette dernière remarque échappera aux gentils organisateurs du Ministère de l'Intérieur : on risquerait d'avoir des "hôtes", même hors période de Ramadan !

Et ça continue : *"Ils ont un puits où coule de l'eau de mer, ce qui la rend à demi salée ; toutefois, ils n'en sont nullement incommodés. Il n'y a aucun bœuf ni cheval pour labourer la terre : les femmes et les filles font cet office pendant que les hommes sont à la pêche. Ils ne boivent du vin que lorsqu'il arrive quelque naufrage près de l'île. Quand un prêtre arrive dans ce lieu, on le conduit dans un presbytère qui ressemble plutôt à un sépulcre qu'à une maison. Les tempêtes et les pluies sont si fréquentes que souvent il n'y a pas moyen de sortir de sa chambre ou de l'église : s'il aime la solitude, il est servi à souhait"*.

Ben, dis donc : il fallait avoir une vocation religieuse particulièrement bien ancrée pour s'installer à Sein à l'époque surtout que nos anciens n'avaient pas l'air particulièrement commodes, pas plus avec la gente féminine qu'avec les "estrangers"

(à suivre)

COURRIERS

Tous les jours sauf le mercredi

AUDIERNE (Sainte-Evette)	ILE DE SEIN
9h30	16h

Compagnie Maritime Penn ar Bed
Audierne (Sainte-Evette)
Tél. 98 70 02 37
Fax : 98 75 01 14
Ile de Sein : Tél. 98 70 90 37

Île de Sein... terre des hommes/4

(suite)

A la tombée de la nuit, le phare illumine la lande de son rai ; on croit distinguer des ombres inquiétantes entre monticules et vallons. Plus rien ne se perçoit, sinon à courte distance.

Le pas du promeneur solitaire se fait plus pressant ; on hésite à se retourner sur les ombres qu'on abandonne. Pour échapper au dédale des jardins, il faut s'éloigner du village, rejoindre la chapelle par l'ouest, la contourner, puis suivre, vers l'est, le sentier en surplomb.

Le ciel s'enflamme, le soleil se noie à l'horizon, les roches de la chaussée ne sont plus que masses informes dans un lit bleu nuit.

Le vert tendre s'estompe en émeraude, le rouge vif se fond en carmin ; tout s'endort ; le vent faiblit avec la lumière ; un éclairage disparate trace, de place en place, le long chemin du retour.

Les îliens ne seront pas longtemps absents du décor ; dès six heures, on ira sur les laisses de haute mer pour récupérer ce qui vient à la côte de nuit : bois d'échouage et mille autres surprises dont on est sûr que cela servira un jour. Une simple pierre posée sur l'objet convoité marquera la propriété ; nul ne tentera, s'il est îlien de naissance, de s'approprier le bien d'autrui.

C'est aussi l'heure de scruter l'horizon, voir ce que la mer n'a pas offert ; pour peu qu'on soit avant les autres, on aura gratuitement de quoi refaire une charpente, parfois même en quantité un joli bois exotique... Quelques privilégiés ont pu se meubler, s'outiller, avant même de prévenir l'autorité... En cela un habitant de Sein vaut bien un ouessantin... Le goût de l'épave peut prendre certains !

Aujourd'hui, la brume recouvre la mer, la journée sera "blanche" ; le *Gueveur* rythme la croisière du vaisseau de pierre par le son de sa trompe. Nuit et jour il résonne dans chaque maison tant que dure la brume.

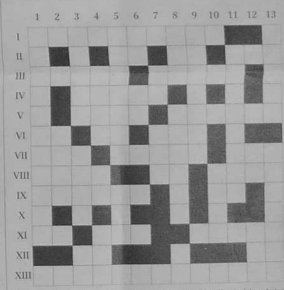
Le petit univers s'est refermé comme une fleur à l'approche de la nuit. Les bruits portent loin, les voix deviennent chuchotements, les bateaux ne sortent plus. Les femmes s'inquiètent du retour de ceux qui sont encore en mer, le regard voilé par le passé, souvenir d'un lourd tribut payé par la famille : angoisse de la sirène qui réveille la population en pleine nuit, la longue attente du bateau de sauvetage, là sur le quai, tous debout, puis l'arrivée du canot chahuté par les flots, les sauveteurs ruisselants d'embruns ; le corps d'un homme qu'on débarque, les pleurs d'une femme et le silence où chacun pense aux siens.

Un nom de bateau, une date de naufrage, le nombre de rescapés ; tout cela s'est inscrit au grand tableau noir de l'abri du canot au Men Brial. Au cimetière, la mention "péri en mer". Voilà tout ce qui reste du drame. Et chaque jour, les vieilles femmes vont tenir compagnie aux défunts, arranger la tombe et entretenir le souvenir.

(à suivre)

Christian Barazer

MOTS CROISÉS SENANS N° 44
(E bredonneg ar gear, m'ar plij)



Horizontal : I - Plutôt décontracté, sinon insouciant. II - Article ; Autre article : levée de casiers ou de palangres. III - Même (adverbe) ; Nommé, élu. IV - En haut (comme dans le Pater). V - Les oiseaux du continent y logent ; Les goëmonniers du continent appellent ainsi ce qui fut la principale source de chaleur dans les âtres de l'île. VI - Rouge ; Tombe ; Si elle était Sardine, coiffait la Douarneniste. VII - Adverbe de lieu ; Roe, devient serpillière ; Relève le goût des aliments. VIII - Le manchot n'en a qu'une ; Phonétiquement : prénom breton ; Réunir, grouper. IX - Est l'occasion de réjouissances pour la famille et les amis ; N'est jamais bien large à l'île. XI - Pronom (pluriel) ; Là ; De galets autour des jardins. XII - Trop ; Ardeur du feu. XIII - Celles-là ne sont pas bleudog (2 mots).

Vertical : 1 - Changement de bord (sur une embarcation ou dans une bagarre). 2 - Le caoutchouc qui garnissait ces bottes servait parfois à fabriquer des lance-pierres. 3 - Celui qui en est atteint a besoin d'être consolé ou rassuré ; Est en train d'arriver ; Conjonction. 4 - Contraire ; Dans une locution négative ; On laisse courir si on le reçoit par l'arrière. 5 - C'est parfois une épreuve de force de la tenir à bout de bras par bon vent dans les processions ; Commandement. 6 - Article ; Qui se fait ou s'obtient sans peine et sans effort. 7 - Exclamation ; Il largua son bateau et ses filets pour suivre le christ. 8 - Ses cuisses font le délice des connaisseurs ; Le bon ouvrier n'oublie jamais le sien ; Exclamation. 9 - Unité dérivée du système pifométrique servant à désigner une sorte de palanquée. 10 - Peut être gracieux, charmant, mignon ou considérable. 11 - Boyaux de ruminants préparés pour la consommation. 12 - Se moissonne au mois d'août ; En peu de temps. 13 - Herbe des prairies fauchée et séchée pour la nourriture du bétail ; Pour débaler le poisson à bord ou attraper la bouée du corps-mort.

(Solution dans le prochain numéro)

SOLUTION DE LA GRILLE N° 43

Horizontal : I - Bichettik ; Dle. II - Eor ; Adaol. III - Punuz ; Furad. IV - Aval ; Na. V - Bida ; Arar. VI - Ar ; Aer ; Nu ; Int. VII - Leina ; Loa. VIII - Kabiz ; Oulm. IX - Badaoued ; Il. X - Limouz ; Ne. XI - Fe ; Begadou. XII - Urz ; Roal ; Er. XIII - Bargoull.
Vertical : 1 - Bleajal ; Bleud. 2 - Kaier. 3 - Pab ; Adm(mad). 4 - Heulla ; Bao. 5 - Eon ; Deliou ; Ra. 6 - Trugarezuz ; Er. 7 - Bag. 8 - Nanu ; Elo. 9 - Kafarnao. 10 - Du ; Gaol. 11 - D'ar brilli. 12 - Loa ; Nominoe. 13 - Eld ; Ta ; Eur.

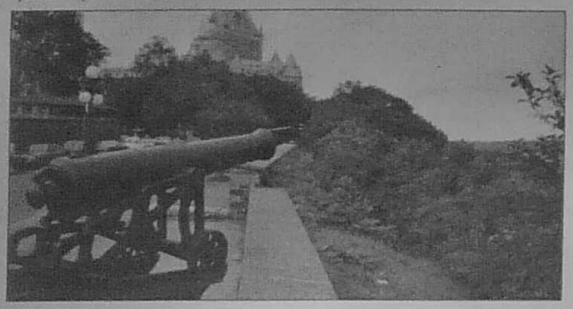
NOS COUSINS D'ACADIE/11

Au soir d'un trop long règne

par Gérard Boutet

De vicomtes en marquis, de nobles éclairés en roturiers obtus, les gouverneurs défilent en Acadie avec plus ou moins de bonheur : Grandfontaine, La Vallière, Villebon, Callières ; mais tous ont maille à partir, peu ou prou, avec ces satanés Anglais. Chaque conflit, en Europe, attise un regain d'hostilité dans les colonies du Nouveau Monde. Il en découle une suite interminable d'épisodes attristants.

1690. L'amiral William Phips, un puritain de la pire espèce, lance une expédition punitive sur l'Acadie pour répliquer à l'extension française vers l'ouest et à l'édification d'ouvrages retranchés le long du Richelieu. Port-Royal succombe sous le bombardement. Les sloops de Phips contournent la Gaspésie, bloquent le port de Québec : ils sont repoussés après trois jours d'un combat furieux. Les Anglais perdent trois cents matelots dans l'affrontement ; l'hiver en tue autant. De nombreux bateaux gisent par le fond du fleuve.



Québec, la vieille capitale, garde ses canons braqués sur les anciennes colonies ennemies

1697. Accalmie due à la fin de la coalition d'Augsbourg. Chacun campe sur ses remblais et observe l'autre en chien de faïence, prêt à en découdre à la moindre alerte.

1701. *La guerre de la Succession* d'Espagne ravive les heurts. Québec résiste vaillamment, tandis que l'Acadie est envahie. La guerre de la reine Anne dévaste Beaubassin, mais Port-Royal tient la dragée haute aux divisions qui l'encerclent en 1704 et en 1707. Les habitants de la capitale érigent un fort afin de refouler tout assaillant qui essaierait d'aborder sur l'estran. Il s'agit de quatre bastides entourées de fossés, dûment munies de batteries braquées sur les approches vulnérables. En 1710, hélas, sous le feu roulant de l'artillerie de marine, les fantassins anglais déferlent sur Port-Royal et s'emparent du fort, qu'ils rebaptisent Fort Anne en l'honneur de leur souveraine. La ville change également de nom : elle devient Annapolis-Royal. Sa principale place-forte s'écroulant, la colonie d'Acadie est désemparée !

Le traité d'Utrecht, paraphé trois ans plus tard, ratifie la faillite des possessions américaines d'un Roi-Soleil à son crépuscule. Le royaume de France est amputé de l'Acadie insulaire, de Terre-Neuve et des territoires à fourrures de la baie d'Hudson. Il ne parvient à sauver que les îles Saint-Jean et Royale, plus quelques droits de pêche sur les bancs de morues, au-delà de trente lieues des côtes de la Nouvelle-Ecosse.

Les accords garantissent "pour toujours le bien universel et le repos de l'Europe". Ils concèdent aussi "l'entière faculté au Roy Très Chrétien de fortifier une ou plusieurs places fortes" dans le golfe du Saint-Laurent. La Nouvelle-France semble préservée. A tout le moins sur le papier. Car en réalité, le Canada français se trouve désormais à la merci de l'amirauté anglaise mise en boulimie de conquête. N'importe quel blocus maritime peut maintenant étouffer Québec et sa Belle Province.

(à suivre)

Gérard Boutet

Gérard Boutet, lauréat du prix de l'Académie Française avec *Les Gagne-Misère*, est un des maîtres incontestés de l'histoire populaire.

La corderie de Rochefort

Un rêve de roi sous le ciel de Saintonge

Fleuron du patrimoine architectural, la Corderie Royale de Rochefort a resurgi de ses ruines. Ses pierres blondes racontent le passé maritime de la France.

Photo Jean-Claude Petremann

A distance, on croirait un gratte-ciel couché sur l'herbe... C'est la Corderie Royale de Rochefort en Saintonge, superbe et rare témoin de l'architecture industrielle d'avant la Révolution.

Sauvé de la démolition, ce bâtiment unique par ses proportions et sa beauté, a retrouvé sa splendeur originelle. Il abrite désormais le Conservatoire du littoral, la Ligue internationale pour la protection des oiseaux et, surtout, le Centre international de la mer. Expositions et rencontres internationales s'y succèdent. On y évoque mille et une aventures de grand vent, et d'abord, chapitre prestigieux de la marine, l'histoire de la Corderie elle-même. Il était une fois...

... Un roi, Louis XIV, qui avait ordonné à son ministre, Colbert : *"Je veux le plus beau et le plus grand bâtiment qui soit au monde pour fabriquer les cordages de mes navires"*. En 1664, maître d'une partie de l'Europe, le Roi-Soleil entend aussi régner sur les flots. Alors, il fait édifier, sur la côte océane, la plus grande ville-arsenal du continent. Site choisi : le village de Rochefort, niché dans une bouche de la Charente, à quinze milles de la mer. Un abri idéal. On pourra, sans risque, y construire, armer, entretenir les puissants vaisseaux destinés à la conquête et à la protection des navires marchands.

Faire vite, beau et grand... Telle est l'instruction donnée aux architectes et aux ingénieurs. Deux mille maçons, charpentiers, ferronniers sont amenés à pied d'œuvre, et bientôt, sur les berges du fleuve, un arsenal immense aligne ses ateliers, ses poudrières, ses formes de radoub.

La pièce maîtresse de l'ensemble, c'est la Corderie, bâtiment de 374 mètres de long - unique en Europe - que le roi a voulu grandiose. Sa construction sur le sol spongieux du marais charentais représentait un défi. L'architecte François Blondel, responsable de l'ouvrage, l'a relevé grâce à une technique brillante que l'on cite en exemple dans les traités : l'édifice repose sur un radier formé de 14 000 m² de poutres de chêne. Ces fondations, à elles seules, ont coûté plus cher que le bâtiment.

La Corderie ne comporte qu'un rez-de-chaussée sous un comble couvert à la Mansart. Des contreforts en volutes, ou clés de sol, soutiennent l'une de ses façades. Noblesse, élégance, harmonie des proportions... L'édifice à destination industrielle et fonctionnelle offre aux regards un chef d'œuvre d'architecture classique.

Sa longueur correspond à celle requise pour "commettre" des cordages d'une encablure (200 m), unité de longueur universelle à l'époque pour la fabrication des cordages de marine.

Pour un seul navire 30 kms de câbles

Inaugurée en 1670, la Corderie a fourni, pendant plus de deux siècles, les meilleurs cordages d'Europe à la marine royale et aux colonies d'Amérique. L'équipement d'un seul vaisseau de ligne en exigeait 30 kms - certains atteignant 60 cm de diamètre.

La grande Encyclopédie de d'Alembert et Diderot donne une idée de l'animation qui règne à l'époque à la Corderie. Quand, sous l'autorité des maîtres-cordiers et des maîtres-goudronneurs, une centaine d'ouvriers s'adonnent à *l'art de la corde*. Les uns filent le chanvre expédié d'Auvergne par ballots. D'autres, à l'aide d'instruments rudimentaires, tordent les fils qui deviennent des brins, puis des bitords, puis des merlins, puis des torons, puis des aussières, puis des grelins et enfin, des câbles.

L'apparition de la machine à vapeur, en 1850, va sonner le déclin du travail de la corde, une tâche essentiellement manuelle. Désaffectée au début du 20ème siècle, la Corderie de Rochefort sert alors d'ateliers, d'entrepôts, d'école pour les apprentis de la Marine... Elle menace ruine lorsque les Allemands l'incendient lors de leur retraite, en 1944. Dans les années 60, dévasté, oublié, le site de la Corderie a disparu sous un inextricable roncier. Un promoteur immobilier envisage d'y construire des logements avec les vieilles pierres. On parle aussi de tout raser pour livrer passage à une autoroute...

Mais, en 1964, impressionné par l'ampleur de ces ruines vénérables, le nouveau préfet maritime, l'amiral Maurice Dupont, entreprend de les dégager. Pour main d'œuvre, il fait appel aux 3 000 élèves de l'école de la marine. Pendant seize mois, les futurs marins y consacrent les heures de sport collectif du jeudi. L'un des prix du concours *Chefs d'œuvre en péril* récompensera leurs efforts. En 1967, la Corderie Royale est classée *monument historique*. Les premiers travaux de restauration à l'identique - l'une des plus spectaculaires jamais entreprises en France - peuvent commencer. Ils dureront treize ans.

Aujourd'hui, on vient du monde entier à Rochefort en Saintonge admirer ce joyau architectural redévenu tel que l'avait rêvé le Roi-Soleil.

Pierre-Albert Lambert

L'"algoculture" : les jardins de la mer

Certains préfèrent la "porphyria" et son arrière goût de crevette. D'autres la "plamaria" dont la saveur évoque celle de la noisette. Les connaisseurs inclinent plutôt vers l'"undaria" qui laisse en bouche comme un parfum d'artichauts. Autant d'algues comestibles - il en existe une douzaine - dont la culture commence à se développer sur les côtes françaises. Mais l'"algoculture" a bien d'autres applications.

Riche en vitamines et en sels minéraux, pauvre en lipides, l'algue serait, selon certains experts, la solution au problème de la faim dans le monde. Ce fut d'abord une mode venue du Japon où l'on en déguste 700 000 tonnes chaque année. C'est devenu un besoin. En France, la consommation qui ne dépassait pas 27 tonnes en 1987, atteindra les 200 tonnes en 1990.

Aussi la production naturelle ne suffit-elle plus à satisfaire la demande. D'autant qu'elle tend à diminuer sous les coups conjugués de la pollution industrielle, des rejets des citadins, des aménagements inconsidérés des bords de mer.

La solution, c'est l'"algoculture", la création de prairies marines - à l'image des fermes océaniques où les aquaculteurs pratiquent l'élevage des poissons. On y cultive la douzaine d'algues comestibles qui servent à confectionner des *steaks verts*, des *salades de mer*, des *sodas marins*, etc. Ou dont les propriétés sont mises à contribution par les industriels pour la fabrication de produits de beauté, de cosmétiques, de médicaments, etc.

Un laboratoire de six hectares en pleine mer de Bretagne... C'est la plus grande ferme de culture d'algues d'Europe. Elle a commencé à fonctionner cette année, à Pleubian, dans le département des Côtes du Nord, et déjà l'on s'apprête à y effectuer une première récolte : 130 tonnes de belles et bonnes herbes de mer qui étaient encore à l'état de semences il y a six mois.

"Rien de plus simple que notre technique, explique un responsable du Centre d'Études et de Valorisation des Algues (CEVA). *Elle consiste d'abord à recueillir les spores des algues vivantes qui développent les cellules mâles et femelles de la reproduction. On les confine dans un milieu nutritif où la production d'œufs est démultipliée".*

L'oasis des poissons

Lorsque les conditions fertilisantes sont réunies la concentration d'œufs est pulvérisée sur les "collecteurs" : des cadres tendus de cordelettes. Après deux semaines de maternage, ceux-ci sont déroulés en mer sur des cordages, à un mètre de la surface de l'eau. Les œufs donnent naissance à des plantules qui se développent et, selon les saisons, on peut obtenir deux ou trois récoltes par an.

De la mer d'Armor à la Méditerranée... Au large de Cannes, sur la Côte d'Azur, d'autres "jardiniers de la mer" œuvrent, par six mètres de fond, dans un de ces laboratoires de l'avenir où l'on plante et cultive "Posidonia océanica", cette herbe marine dont les colonies tapissent les fonds d'une végétation chevelue. C'est la providence et l'oasis des poissons. Ils viennent y frayer en bancs et les alevins y trouvent nourriture et sécurité.

Les champs de posidonies, appelés "herbiers", sont également producteurs de "terreau" sous-marin fertilisant pour la flore marine. De plus, ils protègent les fonds de l'érosion dévastatrice des vagues. Les étendues de posidonies sont, en quelque sorte, les forêts de la Méditerranée. Aussi leur importance dans l'écosystème marin est-elle fondamentale.

Mais là encore, la pollution a fait des ravages parmi ces plantes fragiles et la désertification des fonds menace. D'où la nécessité de protéger celles qui ont survécu et de procéder à une "reforestation" in situ. C'est à quoi s'emploie un groupement d'intérêt scientifique, le "GIS posidonie".

Sous la direction de chercheurs et de techniciens, des plongeurs appartenant à l'Office Municipal de la Jeunesse de Cannes, occupent leurs loisirs à jardiner sous la mer. Ils déposent sur les fonds des carrés de grillage, de 30 centimètres chacun, qui supportent des boutures de posidonies obtenues en laboratoire. Celles-ci recoloniseront le sol marin au rythme de trois à quatre centimètres de croissance annuelle.

Dans quelques années - si les mesures anti-pollution prises par ailleurs ont donné les résultats escomptés - un sang nouveau irriguera, grâce aux plantations des jeunes cannois, les fonds de la "Grande bleue" qui s'étalent devant la Croisette.

Pierre-Albert Lambert

Horaires des Marées
et Hauteurs d'Eau
Consultation par Minitel : 3615
Code SHOM : 0,84 F la minute

Directeur de la publication
François-Pierre Lobies
Président du comité de direction :
Léo Rolland
Secrétaire de rédaction
Geneviève Jouart
Fabrication
Micheline Fauviot
Marie-France Le Flem

Îles dans lesquelles L'Écho des Îles est représenté

Ouessant, Françoise Lamour : 98 48 85 56 ; Molène, Jackie Coquet : 98 07 38 52 ; Sein, Pierre Salaün : 98 70 92 15 ; Glénan, Jean Puloc'h et Dominique Thiriet : 98 56 11 89 ; Groix, Léo Rolland : 97 86 80 97 ; Houat, Joël Lorec : 97 30 68 19 ; Hoëdic, Geneviève Jouart ; Yeu, Sylvie Bouyer et Pierre Bertrand 51 58 35 44 - Guy Bézille (pêche) ; Aix, Jean-Claude Flamant : 46 84 66 50

Commission paritaire : n° 74 560
SIRET : 392 230 769 00011
N° ISSN 1165-7251
Tirage 1 433 exemplaires
(598 abonnés)
Imprimé à Saint-Julien-du-Sault
Le papier est un offset écologique
recyclé à 100 %, sans chlore

Abonnements et administration
Rédaction
8-10 Place de la Mairie
89330 Saint-Julien-du-Sault
Tél. : 86 91 13 37 - Fax : 86 91 15 00

Siège social
2, place du Leurhé - 56590 Île de Groix