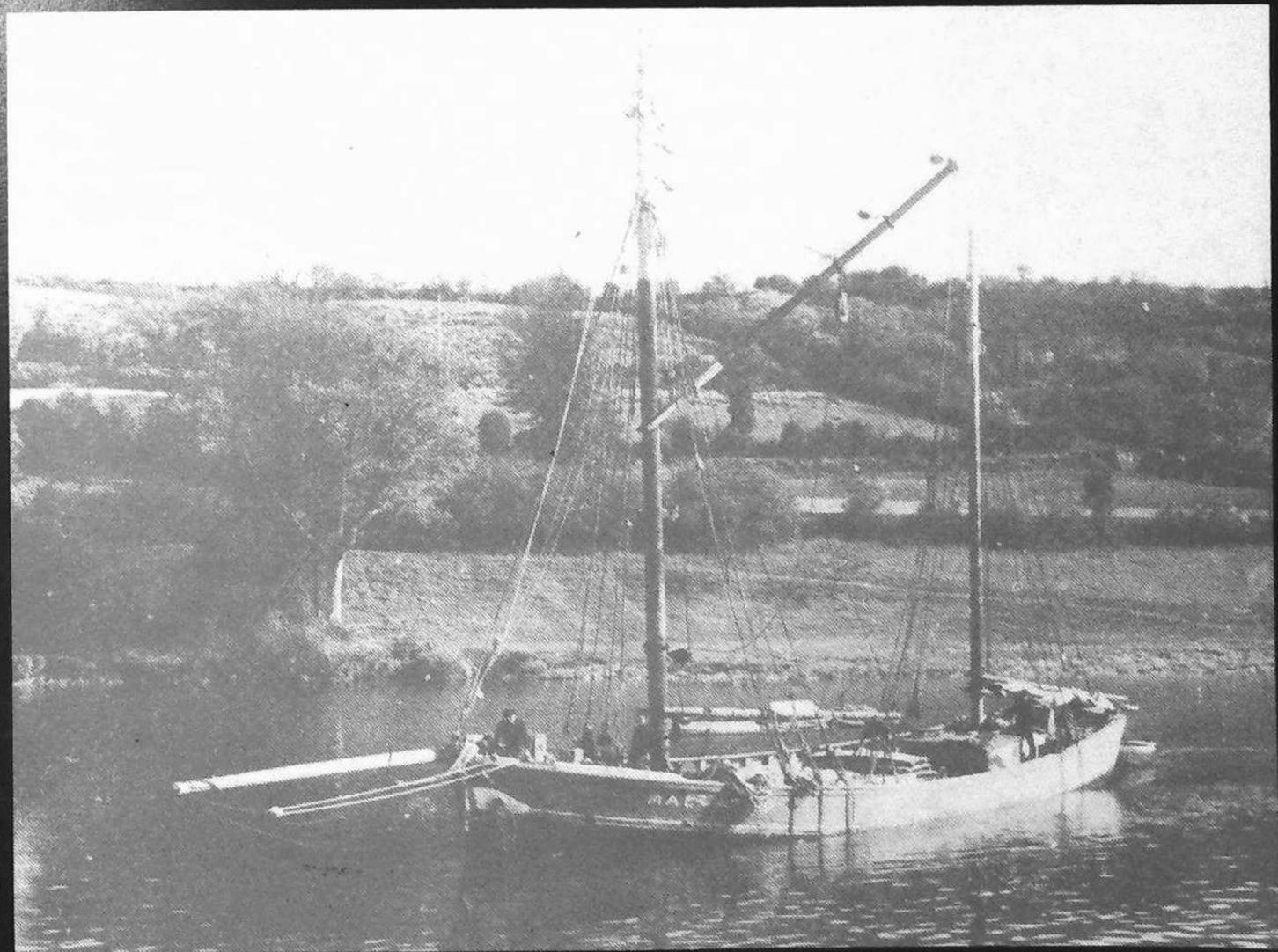


# Mad-Atao



Association des Amis  
du Musée de la Mer

Ville de Paimpol

## Un témoin de notre passé...

Amis du patrimoine maritime, vous qui venez visiter notre « Musée de la Mer », je souhaite que vous sentiez ce qu'est pour nous le MAD ATAO.

Ce bateau, vous n'en verrez jamais la réplique en carton-pâte sur la scène du Châtelet : il ne « frime » pas assez pour qu'on en fasse un décor d'opérette.

Mais c'est un témoin de notre passé économique et social, une part de notre vérité historique, une facette de notre identité.

Dans notre passé maritime, il y a, c'est bien vrai, l'Islande, la grande pêche, l'aventure, la souffrance, l'attente, le deuil. Et aussi la rude, la très rude relation du travail avant, si le sort le voulait ainsi, la retraite avec un bout de jardin et une manne de souvenirs.

Mais il y a aussi des sabliers léchant nos côtes, tour-à-tour à portée de hâvre ou de caillou. D'abord caboteur, le « Mad-Atao » a fait une seconde carrière, gréé pour le trafic du sable et du maërl. Il a remonté et descendu les estuaires du Trieux et du Jaudy, salué les Héaux avec vigilance, négocié les passes du Kerpont, frôlé les bords du chenal de Paimpol.

Dans notre pays, le patrimoine maritime n'a été pris en compte que dans ces dernières années et le « Mad-Atao » a été un des premiers bateaux à être classés monument historique par le ministre de la Culture.

Sa restauration a été définie conformément à l'avis des experts. Annexe du Musée de la Mer, sa vocation est de rester lui-même, sans fard ni travesti, et de présenter, calés sur ses membrures, les témoignages les plus caractéristiques de ses activités d'autrefois et des paysages qu'il a connus. C'est, du même coup, de permettre aux habitants du pays de Paimpol de garder mémoire d'une part de leur passé et à vous, amis visiteurs, de mieux les connaître.

**Max QUERRIEN**  
Maire de PAIMPOL  
Président  
de la Caisse Nationale  
des Monuments Historiques et des Sites

Photo de la couverture : Vers 1952, le Mad-Atao arrivant à l'écluse de Guiny-Glas à Port-Launay.

(Photo H. Kerisit)

## Un Dundee Camarétois

Le « Mad-Atao » est un Dundee Camarétois construit en 1938 par les Chantiers Keraudren. Il a d'abord pratiqué le cabotage sur les côtes bretonnes, puis a transporté des poteaux de bois en provenance de nos régions, vers les mines de charbon du Pays de Galles, d'où il revenait, chargé de cet « or noir ». Nombre de ces bateaux faisaient également l'Espagne et l'Algérie. C'est en 1945 que l'extraction du sable et du maërl dans la baie de Paimpol a considérablement augmenté dans notre port le nombre de bateaux de ce type.

Le gisement de maërl de la baie de Paimpol a longtemps été considéré comme le plus important d'Europe. L'amendement des sols granitiques bretons a corrigé son acidité et remonte très loin dans notre histoire.

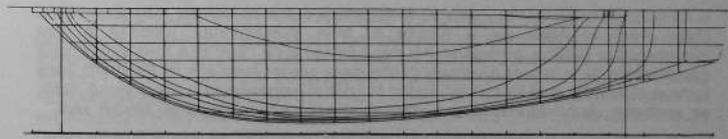
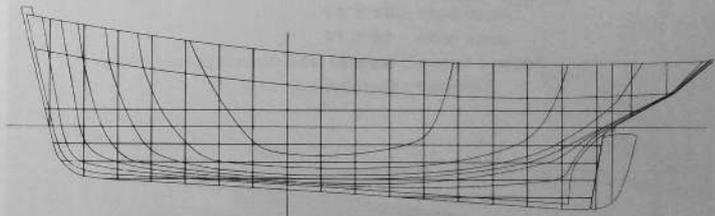
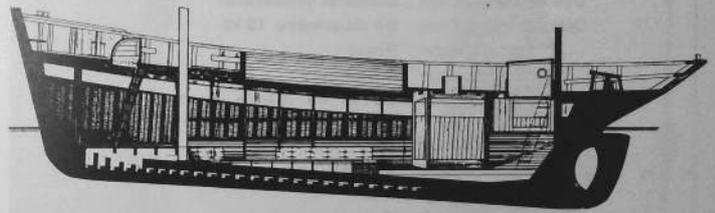
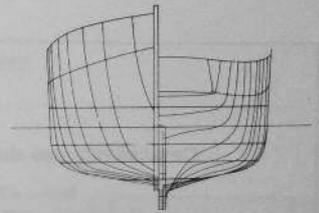
Au début du siècle, racontent les anciens, de toutes petites barcasses s'échouaient à marée basse sur les bancs de sable et de maërl de la baie de Paimpol, puis à la pelle et à la brouette, deux personnes quelquefois une seule, effectuaient le chargement. A marée montante, chaque crique était le théâtre de l'opération inverse. Grâce à la technique, les bateaux sont devenus plus grands. Le « Mad-Atao » est l'un de ceux-là. Jusqu'en 1970 environ, le port de Paimpol recevait chaque jour la visite de ces sabliers. Qui ne se souvient de l'« Ar Zénith », de l'« Azalée », de « La Reine des Fleurs », du « Notre-Dame du Trézien » ou du « Muguet » ?

En 1983, le « Mad-Atao » est classé Monument Historique. A ce titre, il figure aujourd'hui très officiellement parmi les pièces les plus significatives de notre patrimoine.



Mad-Atao au travail en rivière de Lannion.

## Plans de coupe du Mad-Atao



Plans réalisés par C. Serafinsky, architecte D.P.L.G.

### Caractéristiques du « Mad-Atao »

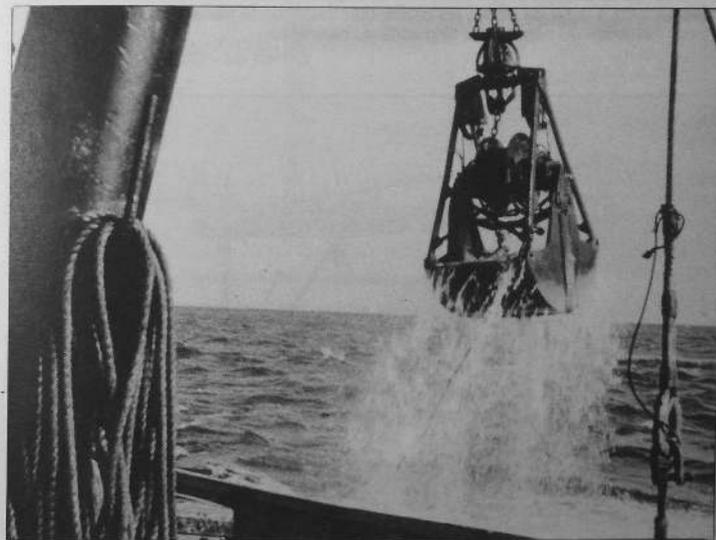
Nom : **« Mad-Atao »**  
Constructeur : **M. Keraudren**  
Propriétaire : **Emile Ellès**  
Lieu de construction : **Camaret (Finistère)**  
Date de mise à l'eau : **24 décembre 1938**  
Port d'attache : **Brest**  
Equipage : **4 hommes**  
Longueur : **20 m 10 (l'Acte de Francisation donne une longueur de 18,01 m)**  
Largeur : **6 m 50**  
Creux : **2 m 44**  
Tirant d'eau léger : **2 m**  
Tirant d'eau chargé : **3 m**  
Jauge brute : **61 T 57**  
Jauge nette : **42 T 72**  
Appareil moteur : **Moteur BAUDOUIN Diesel 48 cv**  
Grément : **Dundee**

### Extrait de l'Acte de Francisation n°2415

*En conséquence, le Président de la République prie et requiert tous souverains, Etats, Amis et Alliés de la France et leurs Subordonnés, ordonne à tous fonctionnaires publics, commandants des bâtiments de l'Etat et à tous autres, qu'il appartiendra de le laisser sûrement et librement passer avec son dit Bâtiment, sans lui faire ni souffrir, qu'il lui soit fait aucun trouble ni empêchement quelconque, mais, au contraire, de lui donner faveur, secours et assistance partout où besoin sera.*

Le 13 Juillet 1939  
Le Receveur des Douanes

### LA BENNE



### « La mécanisation des gabares »

La fin des années 1920 voit s'amorcer en Bretagne un tardif mais sérieux mouvement d'intérêt pour la propulsion mécanique. Dans le cas des sabliers, c'est bien sûr le chargement long et pénible à la pelle qui suscite la plus forte « demande de progrès ». Ainsi, en 1930, une vieille gabare, « La Belle Rose », propriété de Monsieur ALBARET à LAMPAUL, est dotée d'un treuil à moteur et d'une benne. Celle-ci ayant fait ses preuves à poste fixe, le premier patron à l'adopter sera Emile ELIES sur le « Jeune Olga ». (E.ELIES sera en 1938 le propriétaire du « Mad-Atao »)

(photo Louis Goaziou)

Les conditions de travail des gabariers vont s'en trouver bouleversées. Non seulement on évite l'interminable manutention à la pelle, mais l'obligation d'échouer sur le banc de sable disparaît, d'où gain de temps considérable.

Les gabariers procèdent de cette façon : les bateaux viennent se mettre à couple d'un bord, la benne ramasse du sable de l'autre, on vire le mât de charge, et le sable est déversé dans la gabare.

Une fois au point, la benne va se révéler très utile pour le nouveau trafic qui mobilise les gabares à partir de 1930 : les galets, dont la demande devient soudain pressante avec l'irruption du béton dans l'industrie du bâtiment.

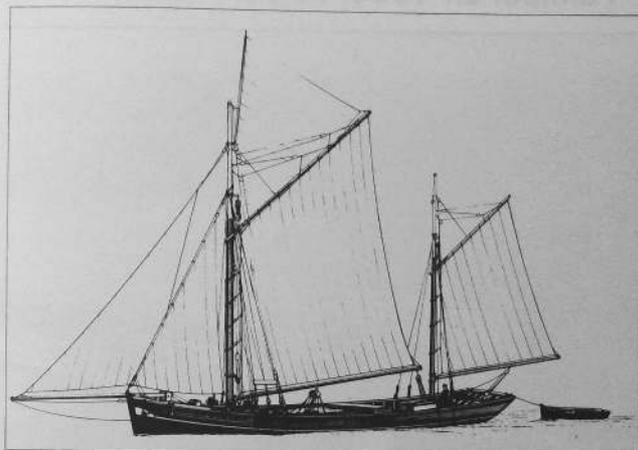
Extrait du « Chasse-Marée »



Le sablier « Le Muguet » de Lézardrieux au travail.

(photo Louis Goaziou)

## LE MAERL



Ce bateau a reçu dès son lancement un beau gréement de Dundee.

Le dunee « Mad-Atao » avec un plein chargement.

(Dessin de Henri Kérisit reproduit avec l'autorisation du « Chasse-Marée »)

La définition du maërl varie selon les auteurs. Nous le présenterons comme une accumulation de fragments ou débris d'algues calcaires mélangés quelquefois à du sable.

L'utilisation du maërl est très ancienne : l'origine gaélique du nom nous le démontre. Mais jusqu'au milieu du siècle dernier, la nature véritable des thalles calcaires constituant le maërl est très imprécise. On le classait autrefois dans le groupe des coraux.

De nombreux bancs de maërl existent en Bretagne ; au nord de la région, les principaux bancs se situent aux endroits suivants :

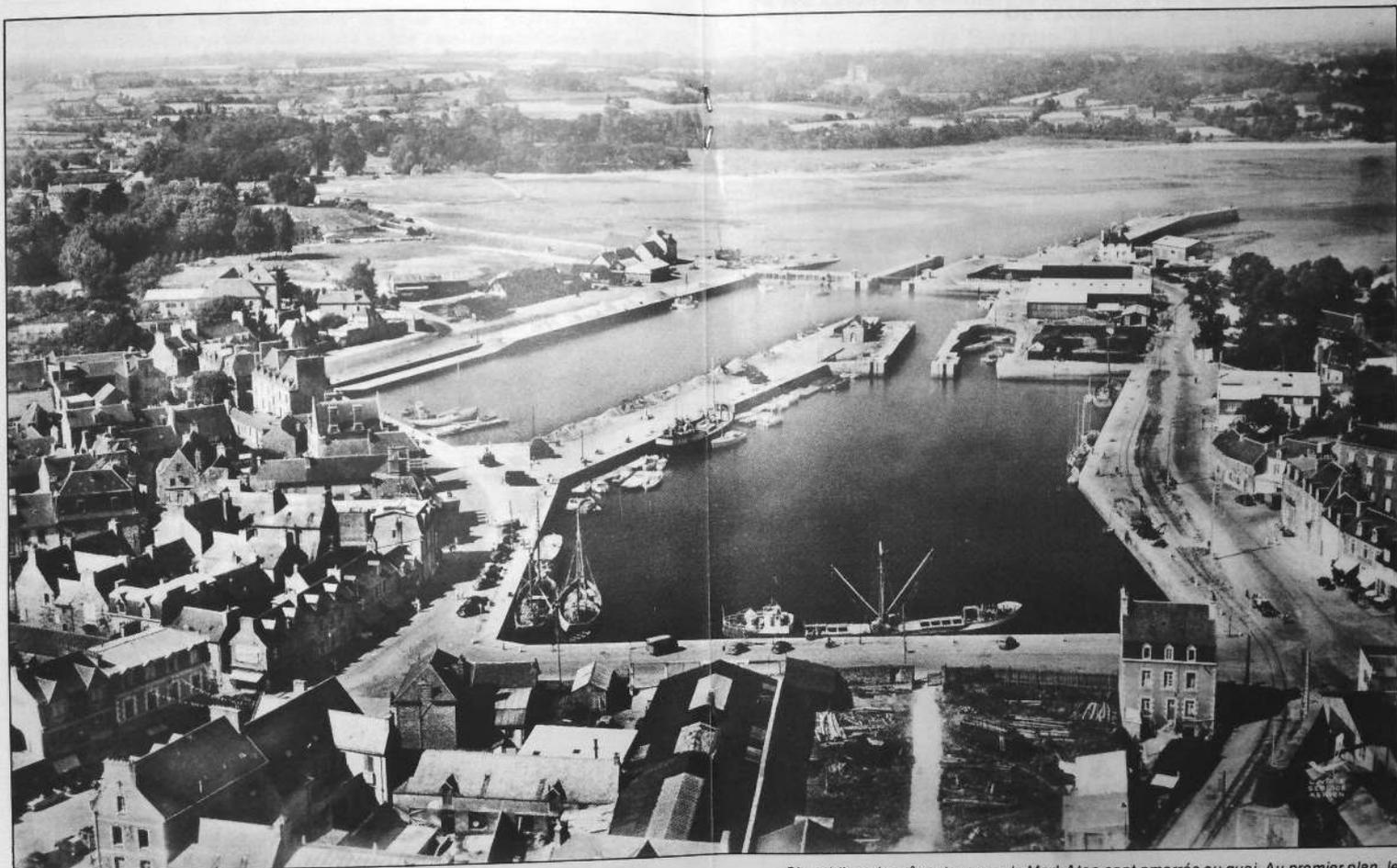
- baie de Paimpol,
- baie de St Brieuc,
- plateau de Molène,
- baie de Morlaix.

Le maërl se trouve en général sur des fonds sableux à une profondeur variant de 5 à 40 mètres.

L'ensemble des bancs de maërl est estimé à plusieurs centaines de millions de tonnes. Dans la baie de Paimpol, le banc forme 3 km<sup>2</sup> et 15 mètres de profondeur.

(suite page 10)

## Paimpol en 1955, un port sablier



Six sabliers du même type que le Mad-Atao sont amarrés au quai. Au premier plan, le caboteur « Le Trégor » de l'Armement Garnier.

Deux méthodes sont utilisées pour l'extraction. La plus ancienne est la benne crapaud équipant des bateaux de 200 à 400 tonnes. La plus récente est la méthode de succion. Dans ce cas, le maërl est aspiré pour être remonté sur des bateaux dont le tonnage avoisine 500 tonnes.

Le maërl est depuis longtemps utilisé le long des côtes bretonnes pour amender les terres pauvres et aujourd'hui il entre également dans la préparation d'engrais et d'amendements commercialisés.

Déchargé sur les quais, le maërl a un taux d'humidité de 20 %. Il diminue de 5 % quand il entre en usine après avoir séjourné dehors pendant quelques jours.

La transformation du maërl s'effectue grâce à un énorme séchoir rotatif de 25 mètres de long et de broyeurs à boulets qui réduisent le maërl en poudre.

Extrait d'une thèse  
de M. Lebleu  
D' en Pharmacie



Sous le pont de Lézardrieux, le sablier « Ar Zénith », un ancien dundee sorti du même chantier que le Mad-Atao. (photo Louis Goaziou)

## Du cabotage de Bayonne à l'Angleterre

Les dundees du style Mad-Atao étaient bien sûr des sabliers, mais aussi des caboteurs que leurs patrons-proprétaires n'hésitaient pas à mener très loin. Le livre de bord consigné sur un simple cahier d'écolier, témoigne de la hardiesse de ces écraseurs de crabes.

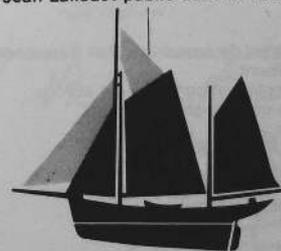
Le Mad-Atao, 20 m de long, 6,50 de large, 3 m de tirant d'eau en charge, construit au chantier Keraudren, à Camaret, a été mis en service le 5 janvier 1939, pour le compte d'Emile Eliès, de Lampaul-Plouarzel (Finistère). Le procès-verbal de visite initiale en donne une description très précise qui conclut : « le navire est solidement construit, bien lié et étanche. La mâture, le gréement et les dispositions de chargement sont sans observation. Le moteur (Un 50 CV d'occasion) fonctionne bien, ainsi que le treuil de charge ».

Sa vocation première est le sable et donc une navigation rase-cailloux. Mais, dès juillet 39, Emile Eliès obtient une autorisation pour faire la campagne d'oignons au départ de Roscoff à destination de la côte anglaise (Torquay) et il peut même embarquer 12 personnes, des johnies qui accompagnent ainsi le chargement d'oignons qu'ils vont vendre en Angleterre.

Mais il semble bien qu'Emile Eliès se soit passé d'autorisations pour effectuer des voyages autrement plus longs. Ainsi en décembre 1945, on retrouve le Mad-Atao au Havre, où il subit une visite de partance. Sur le livre de bord on peut lire l'observation suivante de l'administrateur des affaires maritimes : « de l'examen du rôle, il résulte que le bateau navigue du Havre à Bordeaux et même Bayonne, donc nettement en dehors des limites de la navigation côtière, sans que le patron ait pu présenter une dérogation délivrée par le chef de quartier du port d'armement ».

En 1946, le Mad-Atao est à Saint-Malo, d'où il transporte des ardoises pour Totness en Angleterre. Avec autorisation cette fois-ci ! Le livre de bord - qui sert bien plus à consigner la comptabilité du bateau que ses navigations - signale encore un voyage en Angleterre, à Plymouth. Il effectue beaucoup de transports de marchandises, de celles qui sont aujourd'hui transportées par camions. Ces dundees étaient en fait des camions de la mer.

Extrait d'un article de Jean Lallouët publié dans la Presse d'Armor.



— Extraits du Livre de bord —

Visite de partance fixée

A défaut de capitaine disponible, le patron au bornage Emile ELIES a été autorisé à commander le « Mad-Atao » duquel il est propriétaire pendant la saison des oignons de Roscoff à la côte Sud d'Angleterre.

Le navire mis en service à Brest le 5 février 1939 est en bon état général de navigabilité. La visite de ce jour donne lieu aux prescriptions ci-après, à exécuter avant son départ de Brest si possible et au plus tard avant son départ de Roscoff :

- réparer le porte-fanal babord ;
- réparer le fanal vert ;
- se procurer des verres et des mèches de rechange pour les feux de route ;
- bien fixer le compas de route ;
- se procurer une deuxième bouée de sauvetage et marquer bouées et brassières au nom du navire ;
- marquer le nom du navire de chaque côté à l'avant ;
- se procurer l'instruction nautique côte sud d'Angleterre ;
- compléter les tringles de fermeture de l'écotille et prendre les coins nécessaires à leur fixation ;
- se procurer un appareil lumineux pour bouées de sauvetage ;
- bien nettoyer tous les feux de navigation ;
- changer la poulie supérieure de la drisse du Dundee ;
- changer l'écoute du Dundee ;
- fixer les haubans.

Décision

Sous réserve de la bonne exécution de ces prescriptions, le départ est autorisé fixé à 80 F.

A Brest, le 13 juillet 1939

Visite annuelle de 1944

Aujourd'hui 26 février 1944 le dundee moteur « Mad-Atao » d'une jauge brute de 59 tonneaux a fait l'objet d'une visite annuelle effectuée par la Commission réglementaire.

Visite effectuée à flot.

Coque en bon état apparent de conservation et d'étanchéité ;  
Matériel d'armement suffisant ;  
Engin de sauvetage collectif : un canot avec 4 avirons ;  
Brassières de sauvetage en mauvais état ;  
Locaux assez bien tenus ;  
Extincteurs : deux ;  
Mâture et gréements en état ;  
Moteur diesel Baudouin en état de marche ;  
Coffrenà médicaments insuffisamment garni.

Observation :

Remplacer 4 brassières de sauvetage en mauvais état.

Visite de partance gratuite

Vu au chargement d'oignons pour Tolosa  
Angleterre en bon état de navigabilité.

Nombre de passagers permis 22  
Sous réserve de se procurer un canot  
supplémentaire et une brassière de sauvetage  
par passager

Roscoff le 19 juillet 1939

R. Duthing

ie 19/40

Visite annuelle

Vu à flot cale vide  
Le navire est bien tenu  
Bien gréé et bien voilé

Il est muni du nécessaire  
pour son service de l'été

Décision

Le permis de navigation est renouvelé  
Brest le 7 février 1940

L'inspecteur de la

Navigation et du Travail Maritimes

R. Duthing



ie 20'



Productions de l'Association des Amis  
du Musée de la Mer de PAIMPOL

- 4 cartes postales : 10 F (3 F chacune)
- 1 affiche Musée de la Mer : 10 F
- 1 affiche « Mad-Atao » : 10 F
- 1 plan de forme et coupe du « Mad-Atao » : 20 F
- T shirt « Mad-Atao » : 50, 60, 70 F (suivant la taille)
- 1 flamme de Paimpol : 50 F
- 1 maquette du « Mad-Atao ».

#### L'Association des Amis du Musée de la Mer

Quand on parle mer et bateaux, la conversation ne tarit pas, c'est bien connu. C'est à cause, ou grâce à cette passion commune à de nombreux Paimpolais que se sont regroupés quelques amoureux de la mer et du patrimoine maritime.

Héritière de traditions séculaires, nées dans le sillage des goélettes islandaises, des sabliers et autres bateaux de pêche, notre association a le devoir de protéger et de promouvoir ce que les Anglais appellent leur « héritage ». Celui-ci est très spécifique à notre petite région et ne peut en aucune manière se confondre avec celui de St-Malo, Brest ou Douarnenez.

L'entreprise Mad-Atao est arrivée à bon port. Il s'agit maintenant de la gérer, c'est-à-dire d'entretenir sa bonne image de marque en invitant les Paimpolais et les touristes à le visiter et à y créer des événements de caractères culturels du genre expositions, spectacles et rencontres. Le Mad-Atao n'est pas en lui-même une fin bien au contraire, il constitue un moyen très fort de sensibilisation à la promotion du musée de la mer qui se situera, dans un proche avenir dans l'ancienne sécherie à morues de la rue de la Benne. Tout notre effort devra porter sur le qualitatif pour que les Paimpolais et les visiteurs trouvent dans notre action une part de l'identité maritime du Goëlo que nous n'avons pas le droit de laisser dans l'oubli.

**J. Le Meur**  
Secrétaire de l'Association des Amis  
du Musée de la Mer

