

HORIZONS

Bretons

D R E M M W E L

B R E I Z H

**Numismatique
bretonne**

**Nantes - Saint-Nazaire
Port-Atlantique**

**Un pays de Bretagne :
Le Goëlo**



Spécial Mer



BRETONS AU-DELÀ DES MERS

BREIZHIZ TRAMOR

EUROPE
Europa

❖ Suisse
L'amicale des Bretons de Suisse romande, *Kerred ar Bretoned a tro-helvetia c'haliek*, s'est créée le 28 Septembre à Lausanne.

Une belle assemblée constitutive - 40 personnes - a été présidée par **Jean-Michel Carré**, originaire de Loudéac et habitant Vallorbe, et Secrétaire **Jean Voruz**, de La Conversion sur Lutry (Tél. 41 21 791 53 69).

De gauche à droite : Jean et Véronique Voruz, Anne Kompf, Jean-Michel Carré, Kottel Pensivy, Annick et Tom Kaanen, Anne-Lise Carré, Louis Pensivy et Elisabeth Nicol



Les Bretons de Suisse romande exercent notamment leurs activités dans les domaines de la santé publique et de la restauration. Leur rayonnement ne se limite pas aux cantons suisses francophones puisque certains de leurs adhérents viennent de Bâle ou de Lucerne...

Ils se déplaceront le 1^{er} Décembre à Lyon au premier Salon "Mer et Vigne" organisé par le Département des Côtes d'Armor et noueront des relations avec les Bretons du Monde par l'intermédiaire de l'OBE. Un bulletin de liaison sera prochainement diffusé.



Hubert Raud explique le fonctionnement de la cornemuse à une étudiante du Shandong, jumelé avec la Bretagne

Makoto Noguchi) - Organismes de tourisme (Comité Régional, Offices de Tourisme, section BTS Tourisme du lycée de la Providence de S-Malo) ; Journaux (Géo, Ouest-France, Télégramme de Brest sans oublier la presse diasporique bretonne au titre de laquelle "Horizons Bretons" a été mentionné) ; Festivals (Interfestival de Lorient, Quai des Bulles de S-Malo, Kann al Loar de Landerneau, Tombées de la Nuit de Rennes).

Il faut y ajouter les musées - Peinture (Mathurin Méheut et Pont-Aven), Télécom (Pleumeur-Bodou), Mer (Océanopolis, Ferme marine et Ecomusée de l'Île de Groix), Musée départemental de Kemper et Association "Buzec" des Musées de Bretagne, des organismes culturels (Institut Culturel, Centre international d'étude des langues de S-Malo, CISTI de Rennes) et enfin deux Associations bretonnes : Association franco-chinoise de Vannes et Comité des Bretons du Cercle francophone de Shanghai.



LA BRETAGNE A SHANGHAI Mai 1996

contexte, le département de français de l'Université Fudan de Shanghai souhaite nouer des échanges avec une Université bretonne. Parmi les partenaires bretons : Villes (Rennes et Communauté urbaine de Brest) ; Instituts - Institut de Gestion de Rennes et ISUGA (Institut Supérieur de Gestion Asie-Pacifique, fondé à Kemper par le Japonais bretonnant

bretons sans oublier la gastronomie (dégustations de produits bretons et préparations de plats). Mentionnons enfin une journée "Mer" et une soirée littéraire autour de *Victor Segalen*, auteur des "Immémoriaux" et des "Stèles". Parmi les entreprises bretonnes associées, citons dans l'ordre alphabétique : les Pâtes Hénaff et les Bis-cuits La Trinitaine, l'édition - Jos Le Duar et Keltia Musique, la thalassothérapie - Thalasso Bretagne, et quelques groupes industriels comme Bolloré Shanghai Electric Materials ou le Groupe Roullier.

A mi-parcours, le 1^{er} Juin, une soirée "Fest-Noz" fut animée par l'ensemble international Ilirio du Festival Interculturel de Lorient. Et tout au long des festivités bretonnes à Shanghai a flotté le drapeau breton aux neuf bandes noires et blanches ; le programme écrit en français et en chinois en précisait l'héraldique des quatre pays bretonnants (Léon, Cornouaille, Trégor, Vannetais) et des cinq pays gallos (Rennais, Nantais, Dolrois, Malouin et Penhivrois) qui ont ainsi découverts les Chinois du Standoz, de Kemper à Nantes, et de Brest à S-Malo et Rennes.

La culture bretonne a semblé-t-il séduire. Compte tenu de l'efficacité chinoise, nous pouvons nous attendre à être accueillis dans quelques années en Chine par des hôtes parlant parfaitement le breton.



De l'apprentissage de l'art de la crêpe.

BRETONS DE FRANCE

BREIZHIZ A VRO-C'HALL

VERSAILLES

Présidée par **Jean-Simon Mahé**, l'amicale des Bretons de Versailles (*Kerred ar Bretoned Versailles*) organise chaque année un voyage de deux jours. C'est en Lorraine que s'est déroulé celui de la rentrée (Nancy, Lunéville et Toulous). Son programme a été conçu en coopération avec l'Office du Tourisme de Nancy, et a ainsi permis de découvrir l'œuvre architecturale du Roi de Pologne, Stanislas Leszczyński, beau-père de Louis XV et dernier Duc de Lorraine par la grâce des arrangements diplomatiques entre la France et l'Empire.

Notons que les cours de breton ont repris tous les mardis soirs en la salle municipale de l'Ecole Wapler. Les deux niveaux d'enseignement sont assurés par Liliane Audebert et Bernard Audic.

Contact - Jean-Simon Mahé
Tél. 01 46 02 98 24

PUTEAUX

Association des Bretons de Puteaux, "L'Armorique", présidée par **Simone Bourdon**. Cette association organise notamment des week-ends annuels en Bretagne. En Juin 96, ce fut en Côtes d'Armor - Poirivieux, Château de la Roche-Jagu (construit au XV^e siècle sur un sommet surplombant le Trieux, et restauré en 1967), remonée du Trieux sur Paimpol par train touristique, réserve des Sept-Iles et Chapelle Notre-Dame de la Clarté. Monsieur Yvon Boinot, Député-Maire de Perros-Guirec, qui on aperçu sur notre photo, a résisté les participants au dîner organisé à l'Hôtel de France. En 97, le week-end se déroulera en Finistère ou Morbihan (à Belle-Île en Mer dans ce dernier cas). La soirée annuelle de l'association se tiendra le 7 Décembre 1996 à l'Hôtel-de-Ville de Puteaux.



Contact - Madame Simone Bourdon. Tél. dom : 01 47 76 29 79, bureau : 01 45 06 75 10.

COMMUNIQUÉ

KEMENNADUR

Un appel du CUAB-Ile de France

(Comité pour l'Unité Administrative de la Bretagne)

Imaginez-vous l'an 2000 avec une Bretagne démembrée ? Non, bien sûr ! Il est donc nécessaire de poursuivre les actions engagées pour reconstruire l'unité administrative de la Bretagne, rompue depuis l'inclusion en 1972

de la Loire-Atlantique dans la Région "Pays de Loire".

Le succès de cette entreprise n'est pas si aléatoire que d'aucuns le pensent. Les initiatives menées depuis des années ont suffisamment ébranlé la forteresse administrative "Pays de Loire", pour que ses défenseurs reconnaissent en privé le fiasco "ligérien" et envisagent eux-mêmes en public une alternative à cette entité artificielle et sans avenir. Il suffirait de réintégrer la Loire-Atlantique en Bretagne et la Vendée en Poitou-Charentes, et de former avec les trois départements restants une région beaucoup plus cohérente de Maine-Anjou, pour redonner une âme à ces régions et impulser un nouvel élan économique fondé sur les solidarités humaines véritables et les flux d'échanges naturels. Un scénario complémentaire pourrait même prévoir une région Maine-Anjou-Touraine pour peu que les intéressés consultés en approuvent l'idée, qui fut un temps explorée dans l'immédiat après-guerre.



Dans tous les cas, serait bien entendu amplifiée une coopération entre ces trois régions et leurs voisins normands, qui donnerait un poids substantiel à tout l'Ouest français. C'est justement dans l'épanouissement des identités spécifiques de ses entités constitutives que ce dernier passerait une force accrue, qu'il soit ou non formalisé dans un sur-ensemble fédératif de régions authentiques.

C'est dans cette perspective que le CUAB-Ile de France approfondit sa réflexion et redonne une plus grande visibilité à son action. Le retour de la Loire-Atlantique est l'affaire de tous les Bretons, certes, mais aussi de tous ceux qui désirent continuer, à l'heure de l'Europe, des régions armées, par leur dynamisme exercé dans la mobilisation des populations, pour faire face au jeu économique européen dans le contexte de la mondialisation.

Par une adhésion annuelle fixée à 300 Francs, que vous pouvez verser par chèque à l'ordre du CUAB, vous serez à même de participer aux actions du CUAB de Nantes et de son antenne d'Ile de France. Vous recevrez en particulier le *Quartier trimestriel de l'Unité* et une bibliographie des livres publiés sur la question, notamment par les géographes et économistes **Yann Pignatier** et **Pierre-Yves Le Rhon**. Pour de plus amples informations, prenez contact avec **Vincent Delaporte**, Nantes récemment installé à Paris, par l'intermédiaire du Journal.

CRÉATION DE "KAVADENN" À COURBEVOIE

L'Association culturelle bretonne de Courbevoie vient de se créer sous le titre de "Kavadenn", qui symbolise l'esprit de recherche et de découverte de ses animateurs. Ceux-ci ont pour nom : **Pierre Le Duff**, Président, et **Marie-Christine Mické**, Secrétaire. Ils ont commencé par créer un cours de danses bretonnes tous les lundis soirs, de 20 h 30 à 22 h 30 au stade municipal. Ils envisagent également expositions, réunions littéraires et projections vidéo sur la Bretagne.

Le Siège social est fixé au 17 Rue de l'Hôtel de Ville, 92400 Courbevoie (Tél 01 47 68 82 32).

CITĒLIS
LA CITÉ VIRTUELLE



4
Votre banque
chez vous grâce à INTERNET
Renseignez-vous au : (16) 98 00 24 88
<http://www.eurobretagne.fr/>

Crédit Mutuel de Bretagne



LA PÊCHE

AR PESKEREZH

Brest	VD3	Langoustine	69,8	Loctudy	VD3	Langoustine	69,8
Lotte	7,3	Lotte	29,5	Langoustine	69,8	Lotte	29,5
Lieu jaune	3,1	Cabillaud	16,2	Cabillaud	119,5	Total	119,5
St Pierre	2,3	Total	119,5	TTE	10,950		
Total	12,7 MF						
TTE	14 130						
Prix moyen F/kg Morlaix	14,24						
Prix moyen F/kg Brest	19,47						
Prix et tonnage en hausse mais équilibre économique fragile							
Douarnenez	VD3	Concarneau	VD3				
Langoustine	20,5	Langoustine	34,9				
Lotte	16,0	Cabillaud	34,0				
Cabillaud	11,5	Total	130,1 MF				
Total	48,0 MF	TTE	28,691				
TTE	9 348	Prix moyen F/kg	12,07				
Prix moyen F/kg	11,99	Stabilité. Flotte industrielle réduite à 25 chalutiers. Ventes directes en augmentation. Ventes sous-contrat facilitées par la conteneurisation.					
Donnarnez a bien du mal à stabiliser son déclin							
Audierne	VD3	Lorient	VD3				
Crustacés	10,8	Langoustine	40,4				
Bar	7,9	Merlu	29,1				
Lotte	6,6	Lieu noir	23,6				
Total	25,3 MF	Total	93,1 MF				
TTE	1 370	TTE	26 327				
Création du label "Bar de ligne" de la Pointe de Bretagne. Construction d'une nouvelle chambre froide.							
St-Guénolé	VD3	La Turballe	VD3				
Langoustine	66,7	Anchois	55,6				
Lotte	7,9	Merlu	22,3				
Merlu	12,0	Sardine	8,9				
Total	100,8 MF	Total	86,8 MF				
TTE	12 566	TTE	12 939				
Prix moyen F/kg	14,47	Prix moyen F/kg	9,70				
Croissance langoustine et hausse mais baisse du prix moyen conduisant à un effort de pêche accru.							
Le Guilvinec	VD3	Le Croisic	VD3				
Langoustine	87,4	Langoustine	18,7				
Lotte	24,9	Sole	16,6				
Race	20,4	Crevette	8,4				
Total	132,7 MF	Total	43,7 MF				
TTE	12 944	TTE	3 221				
Prix moyen F/kg	18,69	Prix moyen F/kg	25,96				
Mise aux normes de la criée. Diminution du parc résident.							
Lesconil	VD3	Bilan par département					
Langoustine	14,6	VD3	TTE	Nb Ports			
Merlu	2,6	22	72,8	9876	1		
Lotte	0,8	29	599,4	80774	9		
Total	18,0 MF	35	18,4	5781	1		
TTE	1 288	44	130,5	16160	2		
Légère diminution de l'activité et du parc. Mise des trois magasins de marée aux normes.							

LA CONJONCTURE EN 1996

AR BLEGENN E 1996

La restructuration de la Pêche reste en chantier. La baisse générale du prix de vente conduit les pêcheurs à compenser le manque à gagner par une augmentation de leur effort de pêche, en négligeant au besoin les règles de sécurité (équipages réduits par exemple...). Un effort d'investissement est mené dans deux domaines : mise des criées aux nouvelles normes sanitaires et informatisation accrue (des ventes ou de la gestion des ressources ha-

lieutiques). Cet effort risque néanmoins de diminuer en raison des contraintes financières. Au point de vue techniques de pêche, le chalut pélagique reste une technique controversée, 20 ans après son introduction. L'évolution récente des techniques de chalutage "en bœuf" réduit la frontière entre le pélagique et le chalutage de fond, mais ne peut résoudre le problème global de la surexploitation des fonds.

BILAN 95 DES PÊCHES BRETONNES

AUX HALLES À MARÉES.

KONT 95 AR PESKED GWERZHET E KOC'HOÙ

AR MOR BREIZHEK

St-Malo	VD3	Baie de St-Brieuc	VD3
Seiche	7,1	Coquille St Jacques	53,9
Encornet	6,2	Seiche	10,2
Total	13,3 MF	Encornet	8,7
TTE	9 576	Total	72,8 MF
Prix moyen F/kg	12,79	Prix moyen F/kg	12,79
Baisse des prix moyens. Coquille et céphalopodes en développement. Parure en déclin.			
St-Pierre	VD3	Le Guilvinec	VD3
Langoustine	14,6	Langoustine	87,4
Merlu	2,6	Lotte	24,9
Lotte	0,8	Race	20,4
Total	18,0 MF	Total	132,7 MF
TTE	1 288	TTE	12 944
Légère diminution de l'activité et du parc. Mise des trois magasins de marée aux normes.			



LA D.C.N. EN BRETAGNE

AN D.C.N. E BREIZH

La restructuration des forces armées et des moyens industriels associés a une incidence capitale sur l'économie des sites d'implantation. Dans le domaine industriel, les implantations bretonnes de la DCN (Direction des Chantiers Navals) sont lourdes, avec des effets proportionnels à leur dimension. A l'heure de leur douloureux redéploiement, voici l'état de la question des trois importants sites de la DCN en Bretagne : Brest, Lorient et Indret en Loire-Atlantique.

Par ailleurs, son activité de suivi en service lui apporte un retour d'expérience précieux pris en compte des études de conception. Avec un effectif de plus de 1500 personnes hautement qualifiées, Indret est un haut lieu de la thermique, de la mécanique, de la chaudronnerie et de la métallurgie. Ses compétences sont également mises au service d'applications civiles complexes et inédites. Il se situe au 1^{er} rang des sites industriels de Loire-Atlantique.

• Indret est l'établissement spécialisé en propulsion navale militaire, nucléaire ou classique. Il étudie et réalise les propulsions des programmes français : SNE-NG (Sous-marins nucléaires lanceurs d'engins- Nouvelle Génération) type "Le Triomphant", porte-avions "Charles de Gaulle" et frégates type "La Fayette". Pour la réalisation des chaudières nucléaires embarquées, il travaille en étroite collaboration avec CEATEchnicatome.

Le développement de l'export et de la coopération est source d'innovations dans le domaine des appareils propulsifs de navires : le système Mesma, (module d'énergie sous-marin autonome), équipé les sous-marins type Agosta destinés au Pakistan. Une nouvelle génération de turbine à gaz sera installée à bord des frégates Horizon du programme franco-italien.

La DCN en quelques mots

La Direction des Chantiers navals est la composante mer de la Délégation Générale à l'Armement (DGA). Premier opérateur européen dans le domaine de l'industrie navale militaire, elle est le seul opérateur mondial à maîtriser l'ensemble de la chaîne : définition, conception, développement, réalisation, mise en service et entretien des navires de combat. Son principal client est la Marine Nationale (85 % de son activité). L'évolution du contexte stratégique à l'échelle mondiale a amené la DCN à repenser ses modes de fonctionnement depuis 1992 en distinguant plus clairement les fonctions étatiques de maîtrise d'ouvrage de ses fonctions industrielles. Les objectifs sont de gagner en efficacité, de maîtriser les coûts et de répondre au défi de la qualité dans un environnement économique difficile et un contexte de coopération internationale.

• Brest est le plus important des sites bretons avec 5 800 personnes. Ses métiers principaux sont la conception et la réalisation des grands bâtiments de combat et le maintien en condition opérationnelle de la Force Océanique Stratégique (FOS), les sous-marins diesel et des bâtiments de surface basés. Sont en cours de fabrication le transport de chalands de débarquement (TCD) Siroco et le porte-avions Charles de Gaulle.

Au titre du maintien en condition opérationnelle en 1996, entrée dans le cycle opérationnel du *Triomphant*, entretien des sous-marins diesel de type Agosta et modernisation des bâtiments du groupe anti-sous-marins de la force de guerre des mines. Les perspectives sont la poursuite des travaux sur le TCD "Siroco" et le "Charles de Gaulle". Dès 2001, construction des Transports de Chalands de Débarquement 3 et 4, poursuite des travaux d'entretien, coopération avec les autres établissements de la DCN sur les programmes de construction "Horizon" et pour l'exportation "Sovari II". Appuis de la recherche de diversification orientée sur l'offshore.

• Lorient construit et entretient des navires de combat de moyen tonnage (jusqu'à 10 000 tonnes) pour la Marine Nationale et l'exportation. Cet établissement de 2 900 personnes renforce sa diversification autour des matériaux composites. Malheureusement, l'activité de base se réduit en raison des orientations de la loi de programmation militaire et de l'arrivée à terme des grands programmes export. Aussi, la réduction des effectifs engagés depuis plusieurs années devrait-elle se poursuivre, en privilégiant le maintien des compétences du cœur de métier, en externalisant des fonctions de soutien et en sous-traitant des tâches à moindre valeur ajoutée. L'évolution devrait conserver une activité dense à l'exportation et développer la diversification qui se traduira par des alliances avec des partenaires industriels.

Yann Penbars

CONSTRUCTION DE L'IUEM À BREST

AN IUEM O SEVEL E KÉR VREST

L'Institut Universitaire Européen de la Mer (IUEM) est en construction sur le Technopôle de Brest, à proximité de l'IFREMER. Les travaux sont menés par des entreprises locales, tout au moins pour la première tranche en cours. Sur l'équivalent de 10 000 m² de surface, l'IUEM regroupera les laboratoires de recherche de l'UBO (Université de Bretagne Occidentale) dédiés à l'environnement marin et littoral.

Yann Penbars

MARINS

LES MÉTIERS DE LA MER

Ouvrage fondamental sur la vie des gens de mer d'aujourd'hui, illustré de superbes photos, MARINS présente les métiers de la mer dans leur diversité : pêche, commerces, professions des ports ou de l'offshore, ostréiculture... Quarante récits expliquent ces métiers et font revivre l'aventure humaine sur le ton vivant et précis qui est celui des marins.



MARINS - 320 pages, format 23,5 x 30,5 cm, relié sous jaquette en caudex. Plus de 200 photos et plans grand format.

Bon de commande

Je commande l'ouvrage *Marins, les métiers de la mer*, au prix unitaire de 450 F.

Je règle :

par chèque bancaire à l'ordre du Chasse-Mariné

par carte bancaire :

n° de carte : _____

Couper à retourner à : *Le Chasse-Mariné/Mon* - Abri du Marin - 29177 DOUARNENEZ Cedex - tél. : 02 98 92 09 19





PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES

PELLWELADÒU ARMERZHEL

trafic énergétique : pétrole brut, produits raffinés, GNL (gaz naturel liquéfié) et charbon, ont représenté environ 75 % du trafic total. Mais la part du trafic énergétique, qui était de 85 % il y a dix ans, a donc décliné au profit du vrac agro-alimentaire, du bois, et surtout des marchandises diverses, et en particulier du trafic conteneurisé. A titre de référence, en 1966, le trafic global, alors essentiellement énergétique, était de 10 MT.

J.C : Quelles sont les prévisions de trafic pour 1996 ?

Y.G : Pour le 1^{er} semestre, le trafic total a augmenté de 5,8 % par rapport à la même période de 1995. Pour l'année, l'augmentation devrait dépasser 2 % si le 2^e semestre est moins favorable.

J.C : Quels sont les projets de Port Atlantique pour de futurs développements ?

Y.G : Il faut reconnaître une partie des trafics de l'Ouest qui ont été "déviés" par d'autres ports, et en particulier par les ports de la Mer du Nord. Il faut mettre en place un véritable plan logistique pour l'Ouest, jouant au maximum du fait que Port Atlantique est le seul véritable port généraliste de la façade atlantique du pays.

J.C : Que pense le conseil d'administration de Port Atlantique des rapports sur les développements possibles dans l'Estuaire ?

Y.G : Le conseil d'administration a pris connaissance le 27 juin dernier du rapport *ESSE*, commandé par l'A.C.E.L. (Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire) et du rapport *Fals* établi pour le compte du ministère de l'Équipement. Leurs recommandations ont fait l'objet d'un très large débat et ont débouché sur la décision, prise en réunion du 19 Septembre, de développer le site de Donge-Est.

J.C : Quels sites avaient été étudiés ?

Y.G : Le premier site, envisagé depuis de longues années, est celui de Donge-Est, situé dans le prolongement de la raffinerie Elf, et qui a déjà été partiellement remblayé. Il a été retenu malgré les critiques des défenseurs de l'environnement. Le deuxième site était le Banc de Bilho, lui-même issu d'un remblaiement. Il présentait des caractéristiques intéressantes, mais son aménagement aurait été très coûteux. Le troisième site de Port Aval, jouant les Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire, offrait lui aussi certains avantages, mais aurait peut-être eu des difficultés à cohabiter avec la construc-

tion navale. En tout état de cause, même si ces deux autres derniers sites peuvent être recommandés dans le futur, Donge-Est sera le premier site à être développé. C'est aussi le moins coûteux, et celui qui est le plus facilement "pobable". En tout état de cause, avant de prendre sa décision, Port Atlantique avait constitué un comité stratégique, un groupe de réflexion, afin de bien évaluer tous les trafics, site par site, et d'inventorier les espaces actuellement disponibles.

J.C : Et les sites actuels ?

Y.G : Avant d'entreprendre tout développement nouveau, tous les sites encore à développer le seront. C'est l'objectif du programme prévisionnel d'investissement de 800 MF d'ici 2015, quand le trafic global dépassera 33 MT. En tout état de cause, si Port Atlantique veut développer le trafic des marchandises diverses, il a besoin de nouveaux quais. Il faut en particulier développer le terminal à conteneurs dont les travaux sont programmés pour l'an prochain. Déjà, la mise en service récente d'un deuxième poste roulier est un atout important pour Port Atlantique. Pour le vrac agro-alimentaire, les équipements actuels seront saturés en 2005. Il faut donc déjà prévoir leur extension. Pour ce qui est de la raffinerie Elf, les quais actuels seront suffisants, mais dans la perspective de nouveaux développements, comme l'implantation d'une unité de conversion profonde, conduisant à l'utilisation de bruts plus lourds, l'installation d'une bouée côtière sur le Plateau du Four s'imposerait certainement. Le coût en est évalué à 1 milliard de francs et ne se justifie pas dans l'état actuel des trafics, même pour récupérer le linéaire de quais.

J.C : Le développement de Port Atlantique n'est-il pas lié à celui des voies de communication ?

Y.G : Évidemment, et aujourd'hui encore, elles sont insuffisantes dans le sens Ouest-Est, vers Mulhouse et vers Lyon. Ainsi, il est inutile de recevoir des navires porte-conteneurs de 6 000 boîtes de capacité s'il n'y a pas de marché correspondant. Les projets actuels concernant les autoroutes vers Orléans et Vierzon sont très importants, de même que la mise au gabarit "B+" de la voie ferrée Saint-Nazaire - Paris.

J.C : Le projet d'une centrale nucléaire au Carnet n'aurait-il à l'image du port ?

Y.G : Probablement pas. En fait, l'existence d'une centrale de puissance dans l'Estuaire à côté de Cordemais serait un atout pour des développements industriels, voir Pêcheries à Dunkerque.

J.C : Quel est votre sentiment sur le rapport Dujardin ?

Y.G : Le rapport sur la réforme portuaire, remis au Premier Ministre par Bernard Dujardin, passe en revue des aspects déjà largement couverts dans le passé : maintenance, domaniaité, vols de communication. Il serait bon que les textes existants, tels la loi de 1992, soient enfin complètement appliqués. Il faudrait aussi que soit prise en compte la dimension essentielle de l'attractivité, qui repose sur la fiabilité, les prix, la qualité du service et l'innovation. En ce qui concerne la fiabilité et les coûts, il reste encore certains blocages, au niveau de la gestion des équipements par exemple. Finalement, un programme ambitieux de développement maritime ne peut se concevoir sans moyens financiers, et le rapport Dujardin est bien discret sur ce point.

J.C : L'avenir des ports atlantiques, ne serait-il pas dans une coopération à l'image du réseau des villes de l'Ouest ?

Y.G : Après avoir développé la coopération avec les communes de l'estuaire, les responsables de Port Atlantique ont pris contact avec les ports voisins. Il a été proposé à Brest, Lorient, La Rochelle de coopérer pour éviter des concurrences néfastes dans certains domaines, pour attirer de nouveaux trafics, et pour promouvoir de nouvelles liaisons terrestres. Les présidents des trois régions concernées ont également été sollicités, avec des réactions diverses. Quoi qu'il en soit, le groupe de travail North-West Atlantic existe et reste un outil utile pour promouvoir l'interportuaire.

J.C : En conclusion, quels sont vos motifs d'espoir pour l'avenir de Port Atlantique ?

Y.G : D'abord notre arrière-pays qui abrite une population dynamique et courageuse. Le Grand Ouest, s'il ne possède pas de très grands groupes industriels, est riche d'un réseau très dense de PME/PMI qui ont vocation à se développer. Pour ce qui est du port lui-même, le terminal méthanier est un atout pour assurer la pérennité des trafics éner-

gétiques. Mais le port, ce sont aussi des hommes. La communauté portuaire est aujourd'hui plus soudée, consciente d'un avenir commun, comme l'ont montré les dockers nazairiens il y a quelques années. Il reste certes encore quelques corporatismes et quelques archaïsmes à remettre en cause, mais de grands progrès ont été faits. Port Atlantique peut entrer dans le XXI^e siècle avec optimisme.

Jean Cevaer

LE PORT DE COMMERCE DE LORIENT

PORZH-KONVERS AN ORIENT



Le Port de Commerce de Lorient, à l'ombre du Port de pêche et du Port militaire, s'est développé sans bruit jusqu'à figurer au premier rang des ports bretons de commerce. Mais son activité, étroitement liée à la dynamique agro-alimentaire bretonne, dépend directement des approvisionnements des usines d'aliments pour bétail.

Au début des années 90 s'est donc affirmée la volonté d'échapper à une vocation "monotrafic" subissant directement les conséquences des aléas des activités agro-alimentaires. C'est ainsi que fut tentée en 1991 une diversification, basée sur l'idée de créer des échanges économiques entre Bretagne et Asturies, illustrée par l'essai de créer une liaison maritime régulière Lorient-Gijón. L'échec de cette tentative a lassé de l'amertume, mais aujourd'hui renait l'espoir.

Fort de cette nouvelle vocation, Lorient reste en premier lieu un port d'importation de vrac agro-alimentaires n'a dont la qualité des équipements n'a rien à envier à celle des autres ports européens. A ce titre, il conservera une place essentielle dans le développement de l'économie bretonne.

En effet, dès cet automne, se met en place une liaison maritime entre Bre-

tagne et Maroc, à raison d'un aller-retour hebdomadaire, afin d'assurer les transports poissons et légumes dont l'économie bretonne a besoin, mais aussi pour approvisionner les marchés plus éloignés de la Grande-Bretagne et de la Région parisienne.

CCI du Morbihan

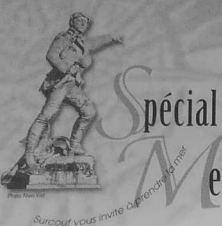
VOITURES D'OCCASION

La plus belle Collection de Paris

PEUGEOT Darl'mat

146, Bd de GRENELLE / 75015 PARIS / TEL. 45 71 12 13
(METRO LA MOTTE PICQUET GRENELLE)

98 A' DU GENERAL LECLERC / 75014 PARIS / TEL. 45 71 12 13
(METRO ALESIA)



7^e FORUM INTERNATIONAL DE TRÉVAREZ

7^{vet} LEURGÉR ETREROADEL TRÉVAREZ

aurait en charge les missions de police et de protection en mer : sauvetage de l'environnement marin, police de la navigation et des pêches, lutte contre les trafics illicites et la pollution marine, sauvetage en mer et contrôle aux frontières.

D'un point de vue pratique, la mise en place d'une structure communautaire de contrôle, et surtout l'application uniforme sur l'ensemble du littoral de l'Union d'un droit commercial, maritime et douanier, pourraient donner aux Etats européens les moyens de leur politique face à une concurrence internationale très vive.

Illicites, de débarrasser ses eaux des navires dangereux, véritables "poubelles flottantes", d'assurer sur tout son territoire maritime des opérations d'assistance avec des moyens comparables, mais aussi de protéger les professionnels par l'application garantie de règles économiques et sociales rigoureuses. Encore faudrait-il que chaque pays, et la France en particulier, transfère sans réticence à l'Europe une partie de ses compétences nationales.

Les effets attendus en Bretagne

Les villes de Brest et Lorient sont particulièrement touchées par la restructuration militaire de la France et des prévisions tablent ainsi sur la disparition d'au moins 300 emplois à l'arsenal de Brest et dans la sous-traitance. La mise en place d'un garde-côte européen peut être un élément important de la reconversion, en Bretagne comme ailleurs en Europe, des industries liées aux constructions navales militaires. Le programme Komer fournit à cet égard un cadre de réflexion. Ce programme d'aide à la reconversion des régions prévoit un encouragement des activités commerciales dans tous les secteurs industriels, une intensification de la formation professionnelle, et une politique de rénovation et de modernisation des sites.

La démarche européenne nécessaire

Il paraît nécessaire de doter l'Union européenne d'un programme industriel à vocation maritime qui renforcerait le programme Komer. Ce programme aurait pour but de concevoir un navire adapté aux différentes missions d'un garde-côte européen.

Bâti sur le modèle Eurocopter, il pourrait s'inspirer des unités de la Flotte des Coast-guard américains, d'une longueur de 50 à 60 mètres et capables d'embarquer une dizaine d'hommes d'équipage. Ce serait un "Euro Coast Guard" ou un "Bag-guard européen" !

Une vocation pour la Bretagne : un garde-côte européen

Depuis une dizaine d'années maritime, Eric Mélenec dans le cadre de la rencontre Bretagne-Irlande

L'avenir du projet

A l'heure actuelle, il convient, pour concrétiser ce projet, d'établir une législation juridique et administrative communautaire, et de renforcer d'une manière concertée les dispositions relatives au domaine maritime, et en particulier celles qui concernent la sécurité et la protection du littoral. Plusieurs solutions à ce problème sont possibles.

Certains, comme le député européen Brigitte Langenhagen (PPE), projettent la mise en place d'un garde-côte environnemental unifié. D'autres penchent plutôt pour la création de garde-côtes

certains, comme le député européen Brigitte Langenhagen (PPE), projettent la mise en place d'un garde-côte environnemental unifié. D'autres penchent plutôt pour la création de garde-côtes



certains, comme le député européen Brigitte Langenhagen (PPE), projettent la mise en place d'un garde-côte environnemental unifié. D'autres penchent plutôt pour la création de garde-côtes

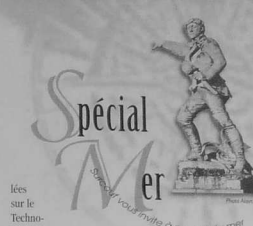
Quimper - Faïence
Faïences de Quimper HB - Henriot
84, rue Saint-Martin
75004 Paris - Tél. 42 71 93 03
(près de Centre Georges Pompidou)
métro : Hôtel de Ville
Ouverture : du lundi au samedi,
de 11 h à 19 heures
Expédition dans tous les pays

LE CENTRE DE MÉTÉOROLOGIE MARINE DE BREST

AR GREIZENN A OABLOURIEZH VOREL EUS BREST

Le Centre de Météorologie Marine (CMM) de Brest est l'une des huit unités de recherche de Météo France qui contribuent à la connaissance des lois de l'atmosphère, en milieu océanique. Sur le site de l'EPSOM, le CMM étudie et met au point des moyens de mesure et de traitement de données destinées à la prévision météorologique. Ses recherches concernent essentiellement l'étude des interactions océan-atmosphère : houle, vent, pression, température. Les observations répondent aux besoins des météorologistes du monde entier. Il faut en effet réunir un grand nombre de données océaniques de qualité pour alimenter les modèles de prévision météorologique.

Les outils du CMM comprennent en particulier des bouées, dérivantes ou non, à transmission automatique de données qui valident les informations en provenance des satellites. Elles concourent à la compréhension des grands mouvements de l'atmosphère et des échanges à l'interface air-mer. Les chercheurs du CMM ont en outre récemment par 2000 mètres de fond, en collaboration avec leurs collègues britanniques, une bouée de deux tonnes et demi à 500 km à l'ouest de Penmarc'h. Baptisée Brittany, cette bouée mesure la force et la direction du vent, la température et l'humidité de l'air, la hauteur et la période de la houle. On notera la participation des entreprises instal-



lées sur le Technopôle de Brest. Mors a fourni les largeurs acoustiques intégrés à la ligne d'ancrage de "Brittany", et Orca Instrumentation les boulographes utilisés aux Antilles.

Yann Penbars

CHARPENTIERIS DE MARINE À CANCALE

KILVIZHIEH A VOR EUS KANKAVEN



Parmi les métiers traditionnels que les techniques modernes aident à ressusciter, il faut citer les charpentiers de bois de marine, ici et là, de Dinard à Saint-Malo. En effet, le bois retrouve tout son intérêt vis-à-vis du plastique dans un certain nombre de créneaux compte tenu de sa durée de vie incomparablement supérieure. Un bateau de bois convenablement entretenu a ainsi toute vocation à devenir centenaire !

Découvrons l'atelier des Charpentiers Réunis fondé en 1990 par Jacky Legay, Gérard Thomas et Nicolas Plet. C'est une coopérative ouvrière de production (SCOP), de six personnes. Elle répare les bateaux de pêche en activité, comme le *Lady Mauld* de Gérard d'Abouville, et restaure le bateau de régates, *Aïle IV*, aujourd'hui classé monument historique, qui mena la malouine Virginie Hériot à la victoire aux Jeux Olympiques de 1928.

Les Charpentiers Réunis produisent aussi, et cette activité n'est pas la moindre, des séries nouvelles comme la *Yole de Ness* ou le *Race-Gailloux*. Les acheteurs peuvent choisir l'option de montage en kit ! A cet égard, la construction, depuis six ans, de 45 yoles et d'une cinquantaine de doris constitue un bilan prometteur.

Nolwenn Corvec

LE GRAND AQUARIUM DE SAINT-MALO

LENN-BESKED VRAS SAINT-MALO

Le nouvel aquarium de Saint-Malo connaît déjà un grand succès : environ 200 000 visiteurs en deux mois ! Créé selon la conception du naturaliste Jean Grivet, il retient le visiteur par une présentation spectaculaire lui donnant l'impression de plonger dans les entrailles de la mer, au centre d'un anneau de 7,50 m de profondeur et de 600 m³ de volume, et d'y être entouré par les poissons les plus colorés. Belle réussite pédagogique et esthétique !

Chaque bac du nouvel aquarium illustre un "thème" ou un "comportement" d'espèce marine. Sur le "thème des associations d'espèces différentes", on trouve un bac de "poissons nettoyeurs" labres ou crevettes, qui curent la gueule des mérous comme certains oiseaux débarrassent le cuir des sauriens de leurs parasites... Dans un autre bac, un poisson-clown et une anémone de mer se protègent mutuellement de leurs ennemis... En matière de "comportements", le poisson-crapaud appâte ses proies à l'aide d'une excrois-

sance mobile ; le "poisson-coquette" mâle, possesseur d'un harem, est remplacé à son décès par la femelle dominante ; elle se mute en mâle pour succéder au mâle régnant défunt. Les espèces de grande taille, poissons-loups ou requins évoluent dans un vaisseau engouffré. Des panneaux d'identité décrivent les caractéristiques de chaque animal et son comportement au sein de son biotope.

Si l'Océanopolis de Brest est consacré au monde sous-marin atlantique, le Grand Aquarium de Saint-Malo est spécialisé dans les milieux méditerranéens et tropicaux. Dans ce contexte, le petit aquarium original de S-Malo sera rénové cet hiver pour être consacré aux poissons tropicaux d'eau douce.

Nolwenn Corvec

A lire : l'excellent reportage du numéro d'octobre de la revue "Rouge" du CSTI de Rennes

Un inédit d'Anatole LE BRAZ
« L'Evêque Audrein »
Le premier roman d'Anatole Le Braz était resté inédit sous forme de volume.
70 ans après la disparition de l'auteur, les éditions AN HERE le mettent à la disposition du public. (120 FF)

An Here
Kergleuz - 29480 le Relecq-Kerhuon
Tél. 02 98 28 10 37 - Fax 02 98 28 34 74

Catalogue disponible sur demande



Spécial
Mer

“LE PÉRIPE DE PYTHÉAS”

“IMRAM PYTHEAS”

Grand navigateur du 4^e siècle avant J.C.
Parmi ses multiples travaux, il faut relever son témoignage détaillé de la vie du monde breton antique.

Un homme extraordinaire.

Pythéas, Grec de Massalia, contemporain d'Aristote avec qui il correspondit, était un homme complet : mathématicien, ingénieur, explorateur, économiste et philosophe.

Il est surtout connu par le récit de son périple qui l'amènera de Marseille jusqu'aux mers des pays hyperboréens au delà de l'Islande alors appelée Thulé. Le texte original de son récit "Autour de l'Océan" a disparu à Alexandrie dans les pillages successifs de la bibliothèque. En fait, Pythéas à son époque fut ignoré, mis à l'index et qualifié d'affabulateur.

Son périple nous est parvenu au travers de textes d'auteurs, tels Strabon, Ptolémée et Pléon, qui ont repris de nombreux éléments de son récit, souvent pour en montrer l'incohérence : cet hurluberlu prétendait avoir vu des montagnes de glace flotter sur la mer et des pays où les maïs ne duraient que deux heures.

La quête de Pythéas

Il voulait entreprendre un voyage pour vérifier ses calculs basés sur la science des nombres et relatifs à la rondeur de la terre. En effet, si celle-ci est ronde, l'alternance jour et nuit ne doit pas exister aux pôles. Il finit par convaincre les commerçants de Marseille de financer son voyage. Les Archontes acceptèrent en fixant deux conditions. Pythéas devra, d'une part, revenir avec un chargement d'étoffe et d'ambre. Il devra d'autre part rechercher une mer hyperbo-

réenne ou intérieure reliée par voie d'eau au Pont-Euxin et au Propontide (respectivement Mer Noire et Bosphore). Une telle voie reliant les pays de l'ambre et de l'étoffe à Athènes libérerait les Grecs des risques inhérents à la présence des Puniques en Méditerranée.

L'ingénieur

Pour concevoir un vaisseau capable d'affronter l'Océan au delà des colonnes d'Hercule, il s'attache la collaboration de son ami Venithal, un kelt spécialiste des bateaux naviguant dans l'Atlantique. La démarche de Pythéas pour concevoir navires, pièces maîtresses, membrures et voiles est passionnante. Il participe au choix des matériaux et vit avec le chantier. Son vaisseau, "l'Artemis à la flèche", embarquera 60 hommes avec vivres et cadeaux pour les futurs hôtes ou les pilotes de Kabanon, de Bretagne (1) ou du pays de Skannes qu'il sollicitera.

Pythéas est ingénieur : concepteur et réalisateur, fonctions qu'il ne dissocie pas. "Je suis étonné de voir comment une idée immatérielle et insaisissable peut agir sur la matière", écrit-il. L'ergonomie et les conditions de travail ne lui échappent pas : "Les bancs des rameurs, je les ai voulus plus larges que ceux installés sur les trières, j'ai fait creuser l'emplacement de chaque homme en forme de selle et j'ai fait mettre un petit coussin plat en cuir garni de laine à l'intérieur dans chaque creux ainsi obtenu. Il faut penser que mes rameurs ne seront pas des esclaves, mais des hommes libres qui font métier d'être marins". Il précise les protections contre la pluie, le soleil et la mer, ainsi que les conditions de repas, de distractions, de repos et de sommeil.

Le voyageur

En trois phases - de Marseille à Thulé, incursion en Baltique et retour à Marseille - son périple

représente près de 20 000 km convertis en 164 jours durant lesquels il sait toujours se situer. Il vérifie que les dimensions que les Bretons donnent de leur île sont conformes à ses propres calculs.

En passant le Fromveur, il lance selon la tradition quelques pièces à la mer en offrande aux dieux. Le statut récemment révisé dans un paquet d'algues laminaires, un jour de grande marée sur la plage de Lampaul-Morlac, est-il passé par la main de Pythéas ? La date de cette visite ne le contredit pas, aguilonné par le soleil d'aller vite, mais aussi de revenir. Pythéas se joue de tous les dangers : tempêtes, courants marins et vaisseaux puniques. Le passage des colonnes d'Hercule était en effet réputé impossible, car les Puniques se réservaient l'accès de l'océan. Les Bretons venaient donc leur livrer les marchandises, amphores et étoffe, jusqu'au sud de l'Espagne.

Pythéas ne va pas jusqu'au point où il n'y a ni jour, ni nuit. Avant de dépasser Thulé, alors qu'il avance dans une mer de glace, l'Artemis à la flèche heurte un mur de glace. Si le navire craque mais résiste, Pythéas renonce à poursuivre vers le nord. Il en sait assez pour confirmer sa théorie de la rondeur de la terre. De Thulé, il rejoint la côte de Scandinavie et descend dans la Baltique. Ses observations lui font conclure à l'impossibilité de rejoindre Athènes par voie d'eau depuis les pays hyperboréens.

L'économiste

L'approvisionnement des Grecs en étoffe était depuis les centres miniers et métallurgiques de Bretagne se faisait à travers le continent. Depuis les Cassitérides (2) ou autres lieux de production, le métal était transporté par les navires de haute mer.

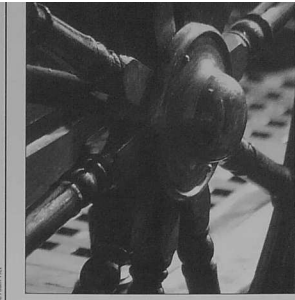


Photo Jean-Yves

véténets, nannètes ou bretons (1), jusqu'aux estuaires de la Loire ou de la Seine. Pris en charge par des compagnies fluviales, les produits transbordés descendaient le Rhône jusqu'à Massalia. Pythéas étudie un autre itinéraire entièrement maritime : pas de gain de temps, mais coût de transport moindre à condition d'assurer la sécurité des mers sans surcoût. Impossible car les Puniques ennemis des Grecs faisaient les maîtres du grand transport maritime en Méditerranée ! Son étude de faisabilité conclut donc au maintien du transport fluvial et terrestre malgré les transbordements et les prélèvements des intermédiaires.

Le savant

Mathématicien, géographe et astronome, sa grande passion est la science des nombres. Par ses calculs établis à partir de ses observations du gnomon, cadran solaire à surface horizontale, il affirme que la terre est une sphère inclinée sur son axe. Dans les textes transmis, nous ne trouvons pas d'estimation du diamètre de la terre, mais sans doute en avait-il une bonne idée. Son maître et ami Eratosthène le calculera avec précision. Il se pose la question de la rotation de la terre : le soleil tourne-t-il autour de la terre ou la terre tourne-t-elle sur elle-même ? S'il avait été jusqu'au pôle, peut-être aurait-il pu trancher ? C'est Aristote de Samos (310-230 av. J.C.) qui conclura que la terre tourne sur elle-même et autour du soleil. Tout au long de son périple, Pythéas fait des relevés et des calculs. Les marées de l'océan inconnues en Méditerranée l'intriguent. Les kelt atlantiques lui apprennent les liens entre marée et cycle lunaire. Pythéas contrôle leurs dires. Convivial et curieux, il observe la manière de vivre des peuples qu'il rencontre et en note les techniques agricoles et industrielles.

Il aurait aimé que tous s'intéressent à sa recherche sans arrière-pensée immédiate de lucre et regretta que les Archontes exigent une rentabilité immédiate des premier voyage. Cela ne l'empêcha pas de prendre sa mission à cœur et d'élaborer des concepts techniques et économiques pertinents.

Le philosophe

Homme complet, Pythéas est aussi un philosophe. Doté d'une grande rigueur morale, il considère son œuvre scientifique comme un sacerdoce. Il estime que le célibat lui permet d'aboutir dans les meilleures conditions de succès et remet à plus tard la création d'un foyer. Dans son périple, il refuse de succomber aux charmes des jeunes princesses bretonnes comme l'y engage son ami Venithal, sauf peut-être pour recevoir, sur l'oreiller, les secrets des mers naviguant au loin. Chez les kelt continentaux et insulaires, il s'étonne que les femmes puissent exercer l'autorité de l'Etat. Il observe que Dieu - ou les dieux - sont également en tout et partout, mais sans représentation à l'image des hommes comme chez les Grecs. Les dieux seraient-ils les mêmes partout ? Ne changeraient-ils seulement que de nom ? De retour à Massalia, l'étoffe et l'ambre sont livrés aux Archontes. L'équipage reçoit son dû. Pythéas fonde un foyer, et vit heureux dans un certain oubli. Son récit transcrite, probablement enjolivé ici, décriabilisé là, permet cependant de mesurer la richesse d'esprit et de science de cet homme hors du commun. On ne peut qu'admirer l'exploit du grand navigateur qu'il fut.

Louis Botborel.

(1) A l'époque les Bretons habitaient l'île de Grande-Bretagne.
(2) Nom antique d'un archipel assésailé aux îles Scilly, productrices d'étoffe.



Spécial
Mer

LES MERCREDIS DE LA MER À RENNES

PREZEGENNOU MOREL AR MERCHER E ROAZHON

Associés à Ouest-France, le CSTI et l'IFREMER organisent leur quatrième cycle annuel de conférences, "Les Mercredis de la Mer". Le programme de haut niveau prévu se déroule d'octobre 1996 à avril 1997 :

Le 2 Octobre : "De la grève aux abysses, la vie en présence de soufre", par André Toulmond, Directeur de la Station biologique de Roscoff ;
Le 6 Novembre : "Sur les traces de l'algue Caulerpa taxifolia", par Thomas Belscher, Chercheur à l'IFREMER ;

Le 4 Décembre : "Les biotechnologies marines", par Yves Le Gal, Directeur de la Station marine du Muséum et du Collège de France à Concarneau ;

Le 8 Janvier : "La circulation des océans", par Yves Desabries, Directeur du Laboratoire de Physique des Océans à l'IFREMER ;

Le 5 Février : "Les monstres marins, mythe et réalité", par Patrick et Alette Geisdoerfer, respectivement Directeur et Chargée de Recherche au CNRS ;

Le 19 Mars : "Les estuaires", par Jean-François Guillaud, Chercheur au Département "Environnement littoral" de l'IFREMER ;

Le 9 Avril : "L'Océan - la dérive des climats", par Gérard Auffret, Chercheur à l'IFREMER.

Toutes ces conférences ont lieu, sur entrée libre, à la Maison du Champ de Mars à Rennes, 6 Cours des Alliés, à 20 h 30. Pour tous renseignements IFREMER au 02 98 22 40 04 ou le CSTI au 02 99 35 28 20.

Ty Breiz

Crêperie de Douarnenez

Les délics de la Bretagne
peuvent également
s'apprécier à Paris

Depuis 25 ans à Paris

Ty Breiz vous fait déguster ses crêpes
et salades à la commande

52, boulevard de Vaugirard - 75015 PARIS
Tél. 43 20 83 72 - Fermé le dimanche
Métro : Pasteur & Montparnasse

Sur présentation
de ce journal
Ty Breiz
vous offre
un air breton

HISTOIRE DE BRETAGNE

ISTOR BREIZH

par Christian Y.M. Kerboal

LES PAYS DE BRETAGNE, GÉOPOLITIQUE ET DÉVELOPPEMENT

BROIÛ BREIZH, DOUARONIEZH AR STADÒù HA DIORROADUR

Le Goëlo

Une histoire particulière

Pays à la fois bien connu - que l'on songe à l'Archevêché de Bréhat - et mal connu - qui saurait en tracer les limites ? Le Goëlo mérite un traitement à part. Bien sûr, je n'ignore pas qu'aujourd'hui on le verrait plutôt réuni au Trégor, alors qu'hier on l'aurait joint au Penthièvre : pourtant l'originalité même de sa genèse historique en fait un "Pays" spécifique particulièrement attachant.

Dès le IX^e siècle, la Vie de Saint Guénoël parle du "pagus Widemensis" qui ailleurs on appelle "pagus Guindon" ; il est, alors, parfaitement délimité ; c'est cette partie Est de la grande presqu'île du Trégor, avec une côte qui va de l'embouchure du Légué à celle du Trieux, et un arrière-pays, Argout et Menez, limité par les cours du Gouët et du Leff qui prennent tous deux leur source au pied de la "cime de Kerchoan" (518 m).

Au très-haut Moyen-Âge, vers le VI^e siècle, au moment de la grande migration dite "des moines", ce fut l'un des hauts-lieux de la colonisation bretonne. C'est ici, à l'embouchure du Trieux, que s'établit la plus fameuse des écoles monastiques bretonnes : celle de Saint-Mauder d'où sortirent des géants de la Bretagne monastique tels *Budoc, Tugdual, ou Guénoël*.

Le Pays se structure à partir du retrait des Normands, au XI^e siècle - et la bataille que livre *Alain Barbetorte*, en Plourivo, en 936, y sera pour beaucoup - pour prendre la forme qu'il a encore aujourd'hui. Au tout début du XI^e siècle, Audren s'établit au carrefour des anciennes voies romaines, sur une chute du Leff, et fonde Kastell-Audren. Châtelaudren : ce sera la capitale de ce petit Pays.

Le statut de celui-ci est bien particulier : depuis la fondation des évêchés, sous *Nominoë*, il se trouve en effet coïncé entre deux principautés épiscopales : celle de Tréguier, jusqu'au Leff, d'une part, et celle de Saint-Brieuc, jusqu'au Gouët, d'autre part. Si l'on y ajoute les paroisses enclavées qui relèvent de l'évêché de Dol, on voit que le petit territoire où régnent les Comtes de Goëlo est bien menacé... Heureusement, il se lèvera parmi eux un homme au génie politique bien affirmé : *Alain de Penthièvre*, Comte de Goëlo, qui règne au tournant des XII^e et XIII^e siècles. En deux coups bien calculés il va, à la fois structurer son petit comté, et desserrer l'étau des convoitises épiscopales voisines. Nonobstant moult difficultés, il fonde, dès 1202, le monastère de Beaufort, tandis que, d'autre part, il renforce Châteaufort de Quintin où s'installera son fils puiné *Geoffroy Botrel* (1227).

Tandis qu'il contrôle lui-même le plateau central et les communications depuis sa forteresse de Châtelaudren, créant ainsi foires et marchés, il se met aussi en mesure de contrôler la mer, par la création du nouveau "Châteaufort de Quintin".

Telles sont les bases d'une prospérité qui s'épanouira au cours des siècles suivants et dont une multitude de manoirs, châteaux, églises et chapelles, sans parler des imposantes ruines de Beaufort, témoignent encore à nos yeux aujourd'hui.

A cette prospérité concourent, chacun pour leur part, l'Armor, l'Argout et le Menez. La mer d'abord : dès le XV^e siècle, dit-on, les Brehains découvrent l'Amérique en pourchassant la morue jusqu'à Terre-Neuve. De là parvient aussi les pélerins - ceux qui d'Angleterre, d'Écosse ou d'Irlande vont à Compostelle et débarquent à Beaufort... L'Argout, elle, est terre de

culture vivrière, d'élevage, mais aussi de textile. On fait passer ici le lin et le chanvre - on les met à rouir dans le Leff au bord duquel de nombreux moulins les teillent ou les foulent, tandis que, dans chaque ferme, bat la navette des métiers à tisser... Mais de tout cela, que restet-il aujourd'hui ?



Les hautes falaises du Goëlo (à la plage Bonaparte)

Un profond déclin économique.

Je ne m'endrais pas ici sur le devenir de cette économie basée sur la grande pêche et sur le textile. Celui-ci, qui fit la fortune du pays du XV^e au XVIII^e siècle, finira de disparaître au début des années 1950 ; quant à la pêche, elle s'éteignit définitivement dans les années 1930. Le déclin économique, combiné à l'arrivée du chemin de fer (vers 1860) entraîna une émigration continue de la population jusqu'aux années 1950, émigration qui,

dans la "montagne", confine aujourd'hui à une véritable désertification.

Les réponses à ce déclin, entre 1850 et 1950, consistent surtout dans le lancement d'un tourisme saisonnier et côtier, dans le sillage de la "Côte de granit rose", où Binic, Etables, Saint-Quay-Portrieux, Plouha, Paimpol et Bréhat devinrent des plages à la mode. Ce tourisme - qui constitue toujours la principale activité économique du pays - s'est confirmé notamment par l'explosion de la plaisance qui, désormais, remplace les goélettes dans les ports à flot de la côte. Quant à l'agriculture, elle se tourna - et encore aujourd'hui - vers la production légumière. Mais tout ceci suffit à peine à maintenir sur place une population déclinante.

Vers la constitution d'un "Pays du Goëlo" ?

Aujourd'hui quelle est la situation ? Quelles sont les lignes de force qui préparent l'avenir ? Remarquons d'abord que le relatif isolement du Goëlo persiste : l'industrialisation de pointe - électronique et télécommunications - qui rayonne depuis Lannion sur tout le Trégor ne pénètre pas en Goëlo ; il faut donc trouver autre chose.

Saluons d'abord l'intercommunalité en marche après le "Grand Paimpol" (7 856 h, en 1990), Châtelaudren a lancé en 1995 une audacieuse opération en regroupant 13 communes (11 000 h) dont plusieurs de la "montagne" : Cohanac et Boqueho, Saint-Hiacre et Saint-Péver.

Une très innovante action en "Tertiaire de services" (soins infirmiers, aides à domicile...) crée 48 salaires ainsi qu'une dizaine d'autres en "environnement". Une action concrète en faveur de l'amélioration de l'habitat et de l'aménagement de l'espace rural exprime les vœux d'une possible vocation économique tournée vers la construction, la reconstruction, le maintien d'un patrimoine exceptionnel. Tout

ceci, déjà, en collaboration avec la Communauté de communes de Lanvollon. Du côté de l'industrialisation, toujours sur Châtelaudren, deux zones industrielles, Plélo et Ploungat, regroupent une bonne douzaine d'entreprises sur 50 ha, pour près de 400 salariés. Outre Rotarmor, une entreprise d'imprimerie qui poursuit une longue tradition jadis illustrée par le "Petit Echo de la Mode", et deux entreprises d'agro-alimentaire, on est frappé de voir le nombre d'entreprises qui relèvent du bâtiment, autour de la SARL 50 salariés, adonnée à la restauration des monuments anciens. On se demande si on ne tient là, autour de ces entreprises amies du bâtiment, la vocation vers laquelle pourrait se tourner résolument Châtelaudren : on peut en voir une belle réalisation dans le "Quartier Lann" rénové, au centre de la ville promise "Petite cité de caractère".

La voûte aussi, autour de Paimpol, mérite d'être dynamisée : il faudrait peut-être y lancer une grande course océanique à laquelle toute la côte du Goëlo pourrait s'associer.

Michel Philippouneau, pensant infrastructures, appelle de ses vœux la mise à quatre voies de la D7, de Châtelaudren à Paimpol. Elle favoriserait, outre la circulation et le soulagement d'une voie côtière surchargée, la marche vers ce qui pourrait être la prochaine étape de l'intercommunalité : la constitution - à l'image du "Pays de Dinan" - d'un véritable et officiel "Pays du Goëlo".

Huit siècles après la géniale opération d'Alain de Goëlo - auquel on pourrait consacrer un "son et lumière" passionnant - le Pays ne se trouve-t-il pas devant la même nécessité que celle à laquelle il lui faire face en son temps : structurer, intégrer, faire tenir dans un même ensemble plateau, mer et montagne ; réunir, reconstruire dans son intégralité ce merveilleux petit Pays de Bretagne !

C.Y.M.K.
Tous droits réservés.

COURRIER DES LECTEURS

A-BERZH HOL LENNERIEN

Au-delà des lignes...
En tu all d'al'linennou...

A l'attention de nos lecteurs !
Certains d'entre vous se sont étonnés de n'avoir pas reçu la revue le 1^{er} Septembre. C'était normal puisqu'elle paraît sur 10 numéros par an, à raison d'un par mois sans l'été : le numéro Juillet-Août paraît le 1^{er} Juillet et le numéro Septembre-Octobre à la rentrée.

CL 015 Michel Moisan
Adjoint au Maire de Garbix

"Merci à Christian Kerboal de rappeler, dans son article sur le Pober, les richesses naturelles et culturelles de notre région et de lui assigner la plus haute place en Bretagne. Garbix et le Pober doivent devenir la capitale culturelle de la Bretagne bretonnante. C'est exceptionnel d'entendre un tel langage ! Comme il l'écrivit, la péninsule bretonne est bien aujourd'hui comme une roue qui aurait perdu son centre : nous avons peu d'emplois tertiaires, peu d'infrastructures", et les cloches sont agitées par l'écartèlement de notre région entre trois départements... "mais nous voulons vivre, comme le démontre, en 1995, la grève de la faim du député Daniel Pennec, soulenu par tout le pays. Et le GALOR du Centre-Ouest Bretonne"... qui en coordonne les actions économiques et culturelles prend du plus en plus d'importance. Notre lutte pour un axe central à 4 voies de Châteaulin à Montauban de Bretagne, indispensable à notre développement économique, se poursuit. Outre les réalisations et les projets de Trévarez, Gouëria et Spezet"... à Garbix nous travaillons sur un projet de centre culturel (salle de spectacles de 700 places et salle de cinéma à écran de 11 mètres) et nous allons envisager une réflexion sur le manoir de Kerampud.
Au point de vue archéologique, des fouilles"... revèlent de riches vestiges gallo-romains"... Enfin il est question d'installer ici un lycée Diwan.

Ar peskeiaer



Châtelaudren, au pied des remparts, le tac sur le Leff

Le monument de granit rose au réseau "Shelburn"

Tourisme vert en Goëlo (Moulin de la ville-Groffroy au Pont Bertho)

PORTRAITS BRETONS

POLTREDOÙ BREIZHAT

Deux grands aventuriers bretons dans l'océan Indien au XIX^e siècle : Les frères Lambert.

par Bernard Le Nail

Bien oubliés aujourd'hui, les frères Henri et Joseph Lambert, tous deux nés de Redon, et issus d'une famille de la région nantaise, ont joué un rôle très important sur les côtes orientales d'Afrique et à Madagascar, il y a un peu plus d'un siècle. L'aîné, Joseph, fut un des agents de la pénétration française à Madagascar sous le Second Empire. Quant à Henri, il a été incontestablement à l'origine de la présence française à Djibouti à la même époque. Il aurait un livre à écrire sur la vie dominante de chacun d'eux et des scénaristes de cinéma ou de télévision pourraient également puiser la matière d'un grand film d'aventures.



Henri Lambert. Dessin de Hubert de la Roche d'après un daguerrtype.

Une fortune fondée sur la canne à sucre et le trafic des esclaves.

Né le 14 février 1824 à Redon, près des Halles, Joseph François Lambert était fils d'Amable Joseph Lambert et le petit-fils de Julien Lambert, né en 1740 à Saunron, qui avait été notaire à Nantes. Il fit ses études secondaires au collège Saint-Sauveur de Redon. Arrivé à 30 ans à l'île Maurice, ex-île de France, ancienne colonie française passée sous domination anglaise, mais où l'immense majorité de la population était francophone, il fut d'abord associé à la Maison Menou mais il fut ruiné quelque temps après par la faillite de celle-ci. Il se fit alors armateur et négociant, traversant 22 fois l'océan Indien et exploitant le navire à hélice *Les Mascareignes*, sur la ligne Suez-Aden-La Réunion. Il devint propriétaire à Monchoisy, dans l'île Maurice, d'une des plus vastes plantations de canne à sucre de l'île, employant 600 ouvriers sur 2000 acres (environ 800 hectares) et rapportant

chaque année 2,5 millions de livres. Il se lança aussi dans le trafic d'esclaves à grande échelle sur les côtes de Zanzibar et du Mozambique afin d'approvisionner en main d'œuvre sa plantation et celles d'autres planteurs.

Ambassadeur du Roi de Madagascar

Joseph Lambert fit de nombreux voyages à Madagascar et devint l'ami du Prince malgache Rakoto en même temps que Lascelle Rakoto, très favorable aux Européens, et particulièrement à la France, le chargea en mai 1855 d'une mission officielle en Europe, à Paris, et à Rome où il fut reçu en audience par le Pape Pie IX. Cette mission n'eut cependant pas de résultat, le gouvernement malgache restant résolument hostile aux offres d'ouverture faites par Joseph Lambert en juin 1857 à Tananarive. C'est alors, en 1857, qu'une conjuration se forma contre le Reine Ranavaloa II, mais le complot fut découvert et la répression fut atroce, dominant lieu à de véritables massacres, en particulier de chrétiens. Tous les Européens furent chassés de Madagascar. Joseph Lambert fut lui-même détenu pendant deux semaines en même temps que la fameuse voyageuse autrichienne Ida Pfeiffer, avant d'être reconduit sous bonne escorte jusqu'à Tananarive et embarqué sur le premier navire quittant l'île (Ida Pfeiffer qui devait mourir peu de temps après, a laissé un témoignage très vivant de ces événements dramatiques).

Le 18 août 1861 cependant, la Reine des Howas, au pouvoir depuis 1828, mourut et Rakoto monta sur le trône sous le nom de Radama II. Le vapeur *Les Mascareignes* ne tarda pas à arriver à Madagascar avec Rantonay Lambert, Labordet et le père Jouen, préfet apostolique. Le nouveau souverain, pro-occidental et francophile, accueillit Lambert à bras ouverts, le nomma Duc d'Enryne (on dirait aujourd'hui Emerina, il s'agit de la région de hautes terres qui entoure Tananarive) et l'envoya à nouveau en Europe, à Paris, Londres et Rome, cette fois comme ambassadeur officiel de sa Majesté Radama II, pour représenter les intérêts malgaches et conclure un traité d'amitié avec la France. Lambert assista aux fêtes du couronnement le 25 septembre 1862 et il obtint du souverain de vastes concessions dans la grande île, des terres cultivables, des forêts et une mine de charbon dont il entreprit l'exploitation.

Expulsé de Madagascar pour la deuxième fois. Joseph Lambert était devenu un homme riche et puissant lorsque, le 12 mai 1863, le premier mi-



Abais d'une tombe royale (Madagascar). Photo Jean-François Lambert.

nistre et son frère organisèrent un coup d'Etat : Radama II fut étranglé, la charte Lambert et le traité d'amitié avec la France tout simplement annulés, et les Européens brutalement expulsés de Madagascar. Menacé naturellement plus que quiconque, Joseph Lambert parvint cependant à quitter sain et sauf la grande île et à rentrer en métropole, une nouvelle fois ruiné. Pour le récompenser des éminents services rendus à la France, Napoléon III lui offrit 1 000 hectares de terres à Nossi-Bé. Joseph Lambert ne tarda donc pas à repartir pour ses nouveaux domaines et, à nouveau, il put y déployer ses qualités d'entrepreneur, mettant remarquablement en valeur ses terres et créant deux succreries en 1865. Il eut cependant à faire face à des tentatives de sédition de la part des Arabes en 1867 et 1870, et il connut une fin de vie pénible, sa santé s'étant terriblement dégradée. Joseph Lambert mourut à Mohély le 22 septembre 1873.

► Homme de confiance de son frère aîné

Son frère cadet, Henri, né lui aussi à Redon, en 1828, fut élevé à Nantes où résidait une partie de sa famille. Il s'engagea très jeune dans la Marine, mais la quitta dans les années 1850 pour rejoindre son frère aîné à l'île Maurice. Joseph l'associa à ses affaires et le chargea de diverses missions commerciales. Il l'envoya d'abord en Australie vendre des cargaisons de sucre et, pendant trois ans, Henri Lambert fit plusieurs voyages de Port-Louis à Sydney. Il en profita pour visiter les placers, songeant un temps à devenir lui-même chercheur d'or. Il assista à la première arrivée en masse d'immigrants en Australie et fit plusieurs voyages d'exploration dans l'intérieur du pays.



Joseph Lambert.

au-dessus de la moyenne, bien pris et d'une très grande force musculaire. Il avait les cheveux châtain, le teint coloré, la figure régulière, ses traits respiraient à la fois le courage et l'énergie joints à une bonté parfaite. Il s'était fait aimer de toutes les tribus de la côte d'Afrique. Son courage et son ardeur ne se démentirent jamais. Ni les tempêtes de la mer Rouge, ni les maladies de ces brûlants climats, ni la sauvagerie féroce des Bédouins Issas ne purent l'arrêter un instant. Le rêve de ses dernières années fut de voir la France s'établir dans les mers arabiques à côté de l'Angleterre, et ce rêve vint d'être accompli par la prise de

suite en 1888, choisit un peu au sud sur la côte de ce territoire un autre site portuaire plus favorable : Djibouti, que la France devait conserver jusqu'à l'indépendance de ce territoire, proclamée en 1977 sous le nom de République de Djibouti (après avoir été, entre 1958 et 1977, le territoire français des Afars et des Issas).

Témoignage d'un contemporain.

Dans la revue *Le Tour du Monde*, L. Simonin l'a ainsi décrit : "Henri Lambert était d'une taille au-dessus de la moyenne, bien pris et d'une très grande force musculaire. Il avait les cheveux châtain, le teint coloré, la figure régulière, ses traits respiraient à la fois le courage et l'énergie joints à une bonté parfaite. Il s'était fait aimer de toutes les tribus de la côte d'Afrique. Son courage et son ardeur ne se démentirent jamais. Ni les tempêtes de la mer Rouge, ni les maladies de ces brûlants climats, ni la sauvagerie féroce des Bédouins Issas ne purent l'arrêter un instant. Le rêve de ses dernières années fut de voir la France s'établir dans les mers arabiques à côté de l'Angleterre, et ce rêve vint d'être accompli par la prise de



Assassinat de M. Lambert près des îles Moussah, le 4 juin 1859. Dessin de Hubert de la Roche d'après les croquis contemporains.

Assassiné en mer Rouge.

Puis, en 1855, Joseph Lambert qui nourrissait le projet d'établir une ligne de bateaux vers l'Europe en 25 jours au lieu de 4 mois, envoya son frère Henri à Aden, afin d'étudier les ressources commerciales de ces contrées. Henri Lambert fit des voyages de reconnaissance sur toute la côte et, en mai 1856, il découvrit le site d'Obock qui lui sembla très propice à la création d'un port par la France face à Aden, tenu par les Anglais. Revenu à Maurice, il fit un voyage à Ceylan puis fut nommé en 1857 agent consulaire français à Obock, mais il démissionna de ce poste à la fin de 1855, à la suite de déboires financiers. Il fut assassiné en mer, près des îles Moussah, dans le golfe de Tadjoura le 4 juin 1859. Un autre Breton, officier de marine en poste sur les côtes orientales d'Afrique, le commandant Fleuriot de Langlé, mena une longue enquête après sa mort, et ayant identifié les coupables, obtint qu'ils soient châtiés.

Le sacrifice d'Henri Lambert n'avait pas été vain : en 1862, la France prenait officiellement possession d'Obock et de sa région, bientôt baptisée Côte française des Somalis. Les autorités devaient par la

possession d'Obock que nous annoncent les dernières nouvelles d'Aden" (1862).

Bernard Le Nail



LE PAPE À SAINTE-ANNE D'AURAY

AR PAB E SAINTEZ ANNA AN ALRE

Au-delà de la polémique franco-française, au-delà des convictions de chacun en matière de religion, le voyage du Pape Jean-Paul II aura eu incontestablement des retombées bénéfiques pour notre pays. D'abord parce qu'avec la présence d'un millier de journalistes et de relais TV satellite, le monde entier a découvert la Bretagne, de même qu'il y a deux ans nous avons découvert que la Tchétchénie existait quand les troupes de Boris Eltsine commencèrent à massacrer systématiquement ce peuple soigneusement dissimulé par l'ex-URSS. Ensuite, et toujours au-delà des sensibilités de chacun, la Bretagne, à cette occasion, a donné au monde l'image d'un peuple sérieux, avec sa langue, sa culture, ses bannières et costumes, sa musique, ses chants, ses danses, bref l'image de son identité. Le Pape lui-même ne s'y est pas trompé lorsqu'après avoir dit "Bretagne est espérance", il ajouta malicieusement "et Paris devrait s'en inspirer", petite allusion qu'évidemment, aucun journaliste n'a relevé ni commenté. Cette journée, qui fut une journée de pèlerinage pour beaucoup de Bretons croyants, est un exemple à méditer pour tout organisateur de manifestation en Bretagne, qu'elle soit culturelle, syndicale ou politique, afin de donner de notre pays en toutes occasions, une image d'unité, de sérieux, de levure, de volonté. Les Bretons, qui contrairement à d'autres provinces, n'ont pas eu de s'écarter du premier par l'explosion nocturne de bombes pour revendiquer leurs droits, ont besoin de "catalyseur d'unité" de ce genre pour afficher leur cohésion. Si la religion, ou leur besoin de spiritualité en est un, eh bien servons-nous-en, même et surtout si cela excite certaines ligues franco-parisiennes. Il en restera toujours quelque chose.

Tubezout a raito mat a-vaic'h !

Pierre Le Labousse

CÔTÉ LIVRES

E-BARZH AL LEVRIOÙ

"La marine de l'antiquité"

Alain Guillerm
P.U.F. - Coll. Que sais-je ?
128p. avec nombreux croquis

Cet ouvrage très dense, bien construit et d'une grande clarté, consigne d'abord une somme d'érudition. C'est une matière à réflexion incomparable, puisant ses sources dans les textes anciens, l'épigraphie et l'archéologie. Il nous montre combien les siècles s'entrelacent, combien dans des environnements très différents, avec des matériaux et des techniques nouvelles, l'esprit humain conserve depuis le premier jour de sa création, sa splendide unité et sa perfection.

L'évolution est le fait de la réalité biologique, mais l'homme puise sa nature à d'autres éléments que le transcendant. L'étendue de ses découvertes matérielles accroît ses possibilités d'appréhension du monde et développe ses sens pour lui donner la dimension d'un prophète ou d'un voyant.

C'est ainsi qu'Alain Guillerm nous apporte dans son ouvrage de véritables révélations. Nous en rappellerons très facilement quelques exemples qui nous concernent directement :

- La puissance maritime de Rome, qui fut la cause décisive de son triomphe, et non ses routes et le pas de ses légions.
- Le caractère continental des Celtes, dont quelques descendants ont fait alliance avec la mer à l'Ouest de l'Occident. N'édifièrent-ils pas cette magnifique flotte vénète qui rempli Jules César d'admiration ?

Qui l'avait perçu avant l'auteur de cette façon ?

Guide et vade-mecum de cette partie essentielle de notre histoire, à une époque où la technique permet de reculer toujours un peu plus les limites du monde accessible.

Qui pourrait ignorer un tel livre ?

Yann Bouëssel du Bourg

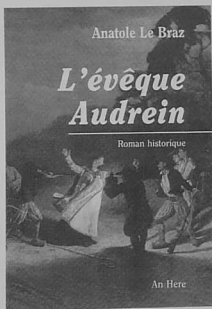
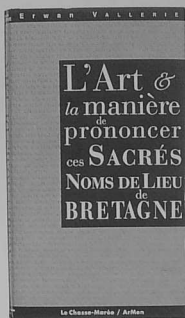
"L'Art et la manière de prononcer ces sacrés noms de lieu de Bretagne"

Eruvan Vallerie
Ed. Chasse-Marée - ArMen, 145 F.

Pour être d'un haut niveau linguistique, ce livre n'en est pas rébarbatif pour autant. Il se lit comme un roman. Sa grande utilité est d'éviter les pièges de la prononciation si spécifique des toponymes bretons aux "managers, fonctionnaires, journalistes et autres nomades qui ne veulent pas écorcher les noms bretons et passer pour des paracités".

Truffé d'explications historiques et géographiques mais aussi d'anecdotes savoureuses exprimant, souvent avec une ironie tonique, l'âme des villes et des villages, il constitue un guide vivant de la double ou triple prononciation française, bretonne ou galloise d'un grand nombre de localités. Incontournable !

Per Trobalo



"L'évêque Audrein"

Anatole Le Braz
Ed. An Here, 120 F.

Anatole Le Braz est bien connu du public, ne serait-ce que par sa "Légende de la mort chez les Bretons armoricains", constamment rééditée. En revanche, son roman historique "L'évêque Audrein" était encore inédit sans forme de volume. Il n'avait connu que deux publications sous forme de feuilleton, dans l'*Union Agricole de Quimperlé* en 1891 et dans la *Dépêche de Brest* en 1894. A l'occasion du soixante-dixième anniversaire de la disparition de Le Braz, ce livre restitue l'histoire de l'assassinat d'Yves-Marie Audrein, évêque constitutionnel du Finistère et député du Morbihan, par des individus se réclamant des chouans.

Ce quasi-médié nous fait revivre, à une plume alerte et documentée, l'atmosphère encore troublée du début du Consulat dans le pays de Quimper.

Per Trobalo

"La conquête des mers"

Hendrick Van Loon
Traduit de l'anglais par René Jouan
Postface d'Alain Guillerm.
avec 90 illustrations de l'auteur.
Ed. Terro de Brume, 278 pages.

Certes cet ouvrage, écrit il y a plus d'un demi-siècle, a vieilli par certains côtés, et contient des erreurs. Par exemple, les rameurs furent très longtemps des hommes libres et membres à part entière de l'équipage. En revanche, il renferme une foule

de renseignements précis et concrets, et parfois à peine supportables sur le monde de la mer. Le martyre des gens de mer, dont un certain romantisme nous a voilé l'image, s'exprime dans cette réflexion d'Anacharsis (1) : "Il existe trois sortes de gens, ceux qui sont vivants, ceux qui sont morts et ceux qui sont en mer". Martyre qui s'est poursuivi jusqu'à une époque récente et dont un homme normal ne pouvait réaliser facilement la portée. Il est impensable que des hommes faits à l'image de Dieu aient pu être traités ainsi, et stupéfiants, qu'un certain nombre d'entre eux, si petit

fit-il, ait pu survivre à cette barbarie essentiellement inutile. C'est pourquoi un tel ouvrage est imprenable ; il désigne une fois de plus l'idole infame qui fait le malheur des hommes, la puissance de Mammon dont 2 000 ans de christianisme n'ont pu encore hélas nous délivrer.

Yann Bouëssel du Bourg

(1) Anacharsis, Grec du 6^e s. av. JC, ami de Solon, symbole de l'homme de la nature que la civilisation n'a pas corrompu.

CÔTÉ MUSIQUE

O SELAUO HOR SONEREZH

Les meilleures ventes d'œuvres bretonnes d'aujourd'hui

Ar re vuiañ gwerzhed...

Ce "hit parade" de ventes de livres et de disques "à la rentrée" a été établi par les magazines "Ar Bed Keltiek" de Quimper et Brest et les "Coop Breizh" de Paris, Rennes et Spezet.

Livres / Levrioù

1. *La Bretagne ou l'environnement égaré* Jacques Lescoat
2. *L'art et la manière de prononcer ces sacrés noms de lieu* Eruvan Vallerie
3. *Les navigateurs de Myrthin* Gilles Servat
4. *Les Korrigans* Moguerou & Jézéquel
5. *Les Julodet* Louis Elgouët
6. *Toute l'histoire de la Bretagne* Collectif Skol Vreizh
7. *Secrets de nos kër - Tome 2* Job Joffroy
8. *L'étonnante amazone de Menez Kamm* Claire Arloux
9. *La vie de Merlin* Geoffroy de Monmouth
10. *Quiberon entre ciel et mer* Oaïe Benoit

Disques / Pladennoù

1. *Glenmor* An distro
2. *Soig Siberil* Menez gwez... entre ardoise et granite
3. *Yann-Fañch Kemener* Enez Esso
4. *Les mangeuses d'oreilles* Flammans les coureurs de nuit
5. *Gilles Servat* Sur les quais de Dublin
6. *Ar re Yaouank* Volume 3
7. *La rimandelle des animaux* Chansons de Haute-Bretagne
8. *Collectif Chasse-Morée* Sonneurs traditionnels de Bretagne
9. *Shoogenifty* A whisky kiss
10. *Gilbert Hervieux et Jacques Beauchamp* Arzaouañ

René Abjean, compositeur breton d'aujourd'hui

René Abjean, sonaozour breizhat

Fañch Kerimanton reprend ici la chronique de musique classique qu'il publiait dans le *Journal des Bretons*. Il s'efforcera de faire apparaître les échanges entre musiques classique et traditionnelle, source de renouvellement et d'enrichissements mutuels.

Né en 1937 à Brest, René Abjean est un grand acteur du renouveau culturel breton, disons même un homme-protée. Que dire de lui ? Son action et sa créativité en matière de musique (Messe "Missa Kelta" ou cantate "Ar mare 'b' d'ad" par exemple), de chorale bretonne (*Ensemble chorale du Bout du monde*) ou de groupes musicaux (*An Triskell*, à la charnière de la classique et du traditionnel, avec les frères *Queffelec*) ? Ne faut-il pas citer aussi le Centre breton d'Art populaire fondé avec cet autre musicien breton de valeur qu'est Pierre-Yves Moign ? Ou la liturgie en langue bretonne avec des paroliers comme Jo an Irien, du monastère bretonnant *Miribi Levenez*, ce qui nous a valu ces disques inoubliables et si dynamiques de la série "Hag e paro an bed" ? Ils donnent envie de chanter en breton à tout francisant ayant le goût de la musique ! Et n'oublions pas non plus son rôle de directeur de Radio France Bretagne Ouest de 1982 à 1985.

Bref, vous l'avez compris, je suis l'un de ses "fans" et je pourrais vous le dire encore mieux en breton qui est sa langue de prédilection : "E brezhoneg e refe kanet kanet gwelloc'h !".

Fañch Kerimanton

Nous vous engageons à lire l'instructive interview de René Abjean dans le n° 40 de "Résonances". Tél. 02 99 57 34 58

"Résonances" en quelques mots

Revue trimestrielle éditée par l'Arcadon-Bretagne, Association régionale de musique et de danse sise à Châteaugiron (35), elle constitue une mine d'informations sur la danse et la musique classiques en Bretagne sans négliger la musique traditionnelle. Chaque numéro comporte un article-photos - portrait d'un artiste, présentation d'un livre ou étude d'un sujet.

Arnaud Maisonneuve "Oilet men deulagad"

Réf. RS 222, Diffusion Kelta Music

Si Arnaud Maisonneuve est surtout connu comme un spécialiste du répertoire vannesais et membre du groupe "Le Cabestan", peu de gens connaissent sa passion pour le blues. Avec cet enregistrement, il a voulu associer ses deux passions en nous offrant un disque original et certainement unique. Vous y trouverez un répertoire de chants vannetais accompagnés d'accords "blues" qui étonne et ravit.

Stefan

Didier Squiban "Penn ar Bed"

Prod. Uoz, Diffusion Breizh

Cette "création-événement" est la musique officielle de Brest 96.

A cet événement exceptionnel devait correspondre un disque d'exception et "Penn ar Bed" en est un.



Les compositions et arrangements de ce CD sont de Didier Squiban, pianiste brestois et directeur de l'Orchestre régional de jazz de Bretagne. Ces compositions sont comme autant de strophes d'un même hymne dédié à la fête. Elles nous montrent la diversité d'une musique irlando-bretonne d'aujourd'hui, interprétée par une trentaine de musiciens d'exception aux influences et styles divers. A signaler la présence de Yann-Fañch Kemener et de Mann Lunanuel. Ils ont écrit et interprété cinq chants d'une rare beauté qui vous emporteront certainement vers un autre monde : celui qui débute aux confins du bout du monde.

Stefan

Coop Breizh

10, Rue du Maine, 75014, PARIS.
Tél : 43.20.84.60. Fax : 43.21.99.22.
Métro : Montparnasse - Edgar QUINET - Gaité.

Ouvert
le lundi de 14 h à 18 h 45,
du mardi au samedi de 10 h à 13 h
et de 14 h à 18 h 45.
le samedi fermeture des portes à 18 h 30.



La gamme de tous les produits culturels en Bretagne et des pays celtiques.

GASTRONOMIE

BOUEDONIEZH BREIZH

par *Christiane M.J. Kerboul - Vilbon*

HÛITRES EN GELÉE D'ESTRAGON

An istr e kouzhadur-stragon

• **Temps** : préparation : 20 mn (à l'avance). Cuisson : 5 mn. Prise de la gelée : 1 h.

• **Ingédients** (pour 4 personnes) : Deux douzaines d'huîtres de gros calibre (à la préférence) ; 4 feuilles de gélatine ; 15 cl de muscadet sur lie, vinaigre de cidre ; 12 feuilles

d'estragon ; 1 citron et 1 tomate ; huile, poivre mignonnette, et quelques brins de ciboulette...

• **Préparation des huîtres** : Ouvrez les huîtres, filtrez bien leur eau, décoquillez-les et réservez-les sur une assiette froide et couverte.

• **Préparation de la gelée** : Faites chauffer le muscadet, ajoutez l'eau des huîtres, corsez d'un mince filet de vinaigre de cidre puis incorporez les feuilles d'estragon préalablement découpées en très fines lamelles. Maintenez sur feu doux 5 mn.

Pendant ce temps, faites tremper les feuilles de gélatine en eau froide pour les ramollir, puis égouttez-les et plongez-les dans le bouillon hors du feu. Tournez pour les faire dissoudre.

• **Préparation des tomates** : Épluchez les tomates et coupez-les en petits dés, parsemez-les de quelques fines rondelles de ciboulette, assaisonnez d'huile, citron, sel, poivre. Tapissez d'une fine couche de gelée

froide (mais non prise) la coquille intérieure des huîtres, faites prendre cinq minutes au réfrigérateur.

• **Montage** : Disposez au fond des coquilles une couche de dés de tomates, déposez par dessus une huître, nappez d'une couche de gelée, décorez d'un brin d'estragon, de quelques grains de poivre mignonnette, d'un petit dé de tomate et d'un petit rameau de salicorne.

• **Derniers pas** : Faites prendre au réfrigérateur 1 h minimum. Servez-les alors sur fond de goémon ou lit de gros sel de Guérande.

Christiane M.J. Kerboul - Vilbon
Tous droits réservés

NUMISMATIQUE BRETONNE

MONEIZONIEZH BREIZHEK

Cette nouvelle chronique de Daniel Carion, président de la Société de Numismatique Bretonne, est consacrée aux monnaies, médailles et jetons de Bretagne.

Une signification multiple

L'intérêt de tels objets dépend du regard porté sur eux. En effet, ce sont presque toujours des pièces de grande signification politique, économique, et quelquefois des objets d'art. Quand Jean IV fait frapper sur ses monnaies la devise "*Deus in adiutorium meum intende*" (Que Dieu me vienne en aide), il signifie clairement au Roi de France qu'il est en communication directe avec Dieu, qu'il ne tient pas son pouvoir du Roi : c'est un acte politique. Quand certains peuples gaulois abandonnent les monnaies d'or allié pour un abondant monnayage d'argent allié, cela a une signification économique forte ; probablement une brutale croissance de la demande de signes monétaires, soit parce que la monnaie change de nature et remplace encore plus le troc, soit parce que l'on se prépare à la guerre et qu'il faut payer des mercenaires, soit

tout simplement parce que les échanges économiques s'accroissent fortement. Enfin la monnaie est parfois un magnifique objet d'art. Pour l'Armorique et la Bretagne, les grands moments sont l'époque gauloise, un peu l'époque mérovingienne, et les deux derniers siècles du moyen âge breton.

Un signe identitaire

Les Bretons découvrent de plus en plus que l'histoire, aussi bien que la langue, leur en apprend beaucoup sur eux-mêmes, et cela grâce à la remarquable école historique bretonne. On disait : "la langue divise en Bretagne, l'histoire réunit". La monnaie est l'un des rares objets d'histoire qui aient échappé au temps et soient accessibles aujourd'hui. Avons-nous souvent l'occasion de tenir en mains une pièce d'orfèvrerie gothique bretonne ? Seule la monnaie, encore assez répandue, le permet, et il convient, pour sensibiliser les Bretons à l'identité de leur pays de ne pas seulement faire appel à leur raison, mais aussi à leur émotion : l'objet rescapé,

surtout quand on le tient en mains et qu'il porte sur ses deux faces tous les symboles réunis de l'indépendance bretonne, est bien un objet d'émotion.

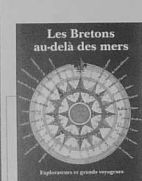
Notre champ d'étude

Nous évoquons les monnaies bretonnes, des "haches à douille" proto-historiques aux billets bretons, en passant par les monnaies émises par entreprises ou particuliers dans les années 1915-1920 à l'occasion d'une défaillance de l'Etat. Nous parlerons de la fonction du jeton, depuis celui que l'on frappe au XVème siècle pour la Chambre des Comptes de Bretagne, ou les grandes familles - Rohan, Clisson, La Trémoille - jusqu'aux jetons de présence du XVème siècle, en passant par les instables jetons des Etats de Bretagne, à la fonction si ambiguë. Nous étudierons les médailles, depuis celles, superbes, offertes à Anne de Bretagne, jusqu'aux médailles de propagande, naïves, belles ou maladroites frappées jusqu'à nos jours. Comme on le voit, la numismatique bretonne, n'est jamais que l'appropriation de notre histoire.


Daniel Carion

VOTRE BOUTIQUE BRETONNE


HO STAL BREIZHEK




"Les Bretons au-delà des mers"
Explorateurs et grands voyageurs
Édité par les éditions nouvelles du Finistère en partenariat avec l'association pour l'animation du château de Kerjean.
125 p en format 22x30 cm.
Nombreuses illustrations
Prix : 170 F ttc (145 + 25 de port)



"Secrets & Mystères de nos Kêr"
Tome 1
Édition Dal'chomp Sull
Tome 1 : de Mairé à Monterrien
Tome 2 : de Monterriol à la Vraie-Croix
Prix pour 1 tome : 150 F ttc (138 + 12 de port)



"Dec'h zo re bell dija"
Antag Renault
Editions SKRID - Mouladurioù hor Yeh
Prix : 80 F ttc (70 + 10 de port)



"Les Korrigans"
Texte : Patrick Jézéquel
Illustrations & historiettes : Pascal Mogériou
Editions "bis de Tempère"
Prix : 159 F ttc (149 + 10 de port)

BON DE COMMANDE & BULLETIN DE SOUSCRIPTION (à découper ou à photocopier)

Nom : Prénom :

Adresse :

Je désire recevoir : "Les Bretons au-delà des mers" Explorateurs et grands voyageurs "Les Korrigans" "Secrets & mystères de nos kêr" Tome 1 "Secrets & mystères de nos kêr" Tome 2 "Dec'h zo re bell dija"

Je joins la somme de F par chèque bancaire par chèque postal

Pour ces ouvrages, passez vos commandes au Journal, joindre chèque à 106 rue de la Côte du Moulin - 78620 L'Étang la ville

CULTURE BRETONNE

ET DÉVELOPPEMENT

SEVENADUR BREIZHEK HA DIORROADUR.

Nous abordons aujourd'hui le second des "sept points clefs de la renaissance bretonne" :

2. La fin de l'économisme comme modèle de développement.

Le modèle de l'économie centralisée de Karl Marx, issu de Ricardo, est une catastrophe globale. Il suffit de voir les champs de ruine de l'Est pour réaliser l'ampleur de la régression et des entropies qui en sont les conséquences. Pour Léluine, la variable économique était primordiale : l'infrastructure déterminait la superstructure. Au fond, la culture était un reflet général résiduel mal expliqué, un système appelé à une mort naturelle une fois disparue la base économique originelle. De même, l'Homo Economicus du libéralisme d'Adam Smith, sans références culturelles autres qu'un quasi-positivisme simpliste, qui devait s'imposer dans un monde unifié par le marché, a échoué. Auguste Comte ne disait-il pas : "département France de la république occidentale mondiale".

Aujourd'hui, c'est la revanche de ceux qui ont contesté dès le départ ce modèle. Il faut citer notamment Friedrich List, conseiller de Georges Washington : "le modèle de l'Homo Economicus ne tient pas compte des communautés, donc des identités et solidarités qui doivent coïté que coïté survivre à l'économie de marché". Dans son livre "L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme", Max Weber fait ressortir à la fin du siècle dernier, que ce n'est pas le charbon qui est source essentielle du développement du capitalisme dans le nord de l'Europe, mais l'éthique luthérienne, le puritanisme protestant. Selon Weber encore, le Japon du Meiji n'aurait jamais dû naître puisqu'il n'avait ni charbon ni fer. Or, le Japon s'est développé malgré tout. Vous avez là une toute première analyse par quelqu'un qui ne connaissait ni Confucius, ni le code Bushido. Mais c'est quel qu'un qui a eu simplement l'impression que, dans l'idéologie des samouraïs, il y avait quelque chose d'analogue à l'éthique protestante puritaine. Aujourd'hui, il est clair que les facteurs culturels sont déterminants. Nous allons vers des formes d'adaptation de l'économie de marché qui a brillam-

ment triomphé du système capitaliste d'Etat. Déjà, l'histoire nous a montré que le modèle allemand était différent du modèle anglo-saxon ou suisse. Ceci est une idée très importante : l'économie de marché post-économique intègre autre chose que le mot économie. Or, dans nos écoles de commerce, on enseigne essentiellement le moule anglo-saxon et nous avons un mal fou à changer cet enseignement qui déforme par avance nos jeunes.

Joseph Le Biban



BIBANONS
SUR INTERNET
E-MAIL : oviez@teaser.fr
WEB : <http://www.teaser.fr/~oviez/cba/>

Xantia
est un succès automobile français...

... d'ailleurs elle est produite
en Bretagne.



Xantia

