

Les Johnnies et la mer *

depuis 1815

...avant que leur Histoire ne s'estompe dans les brumes de la Manche



Association *TUD AR JOHNNIGED* Roscoff

Association *OCÉANIDE* Tréguier

Cercle généalogique Le Penven Perros-Guirec

2021

**Les « Voiliers-Caboteurs » du Trégor*

BIENVENUE À ROSCOFF

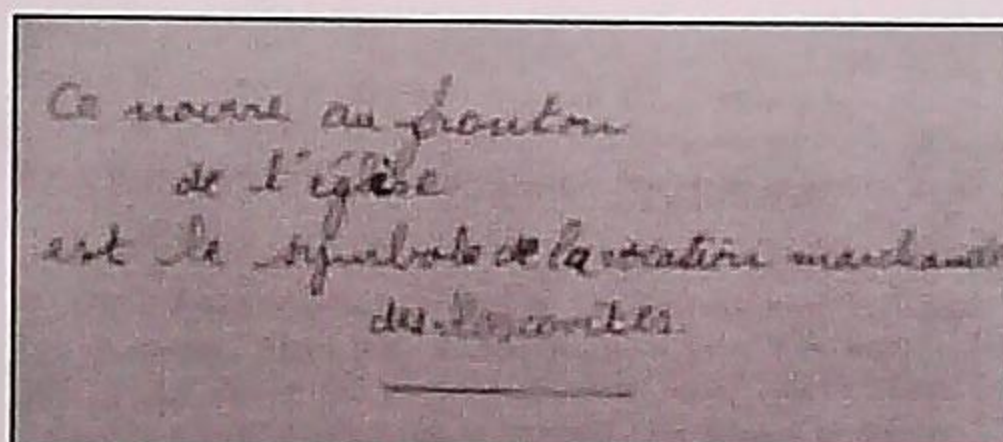
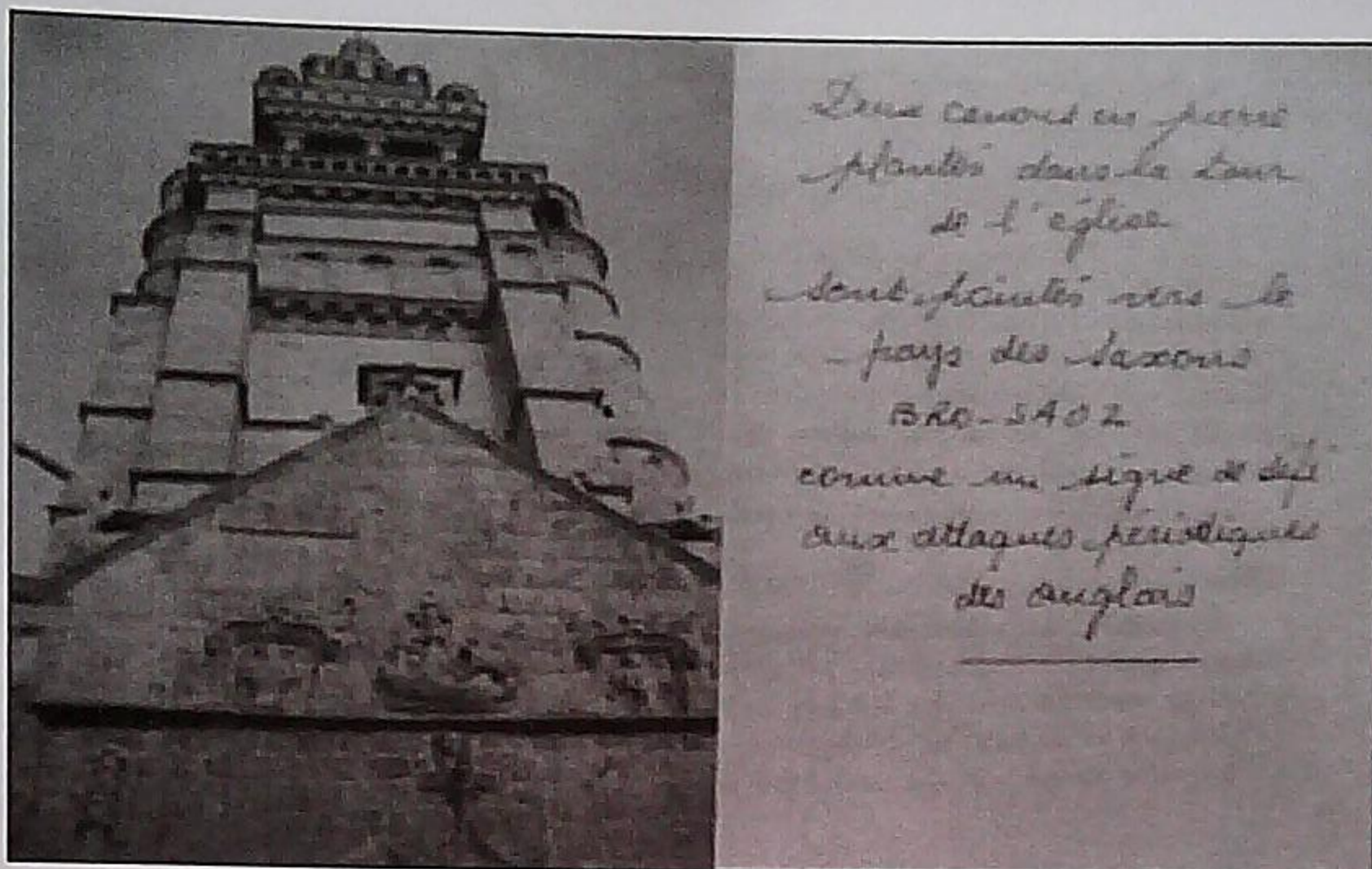
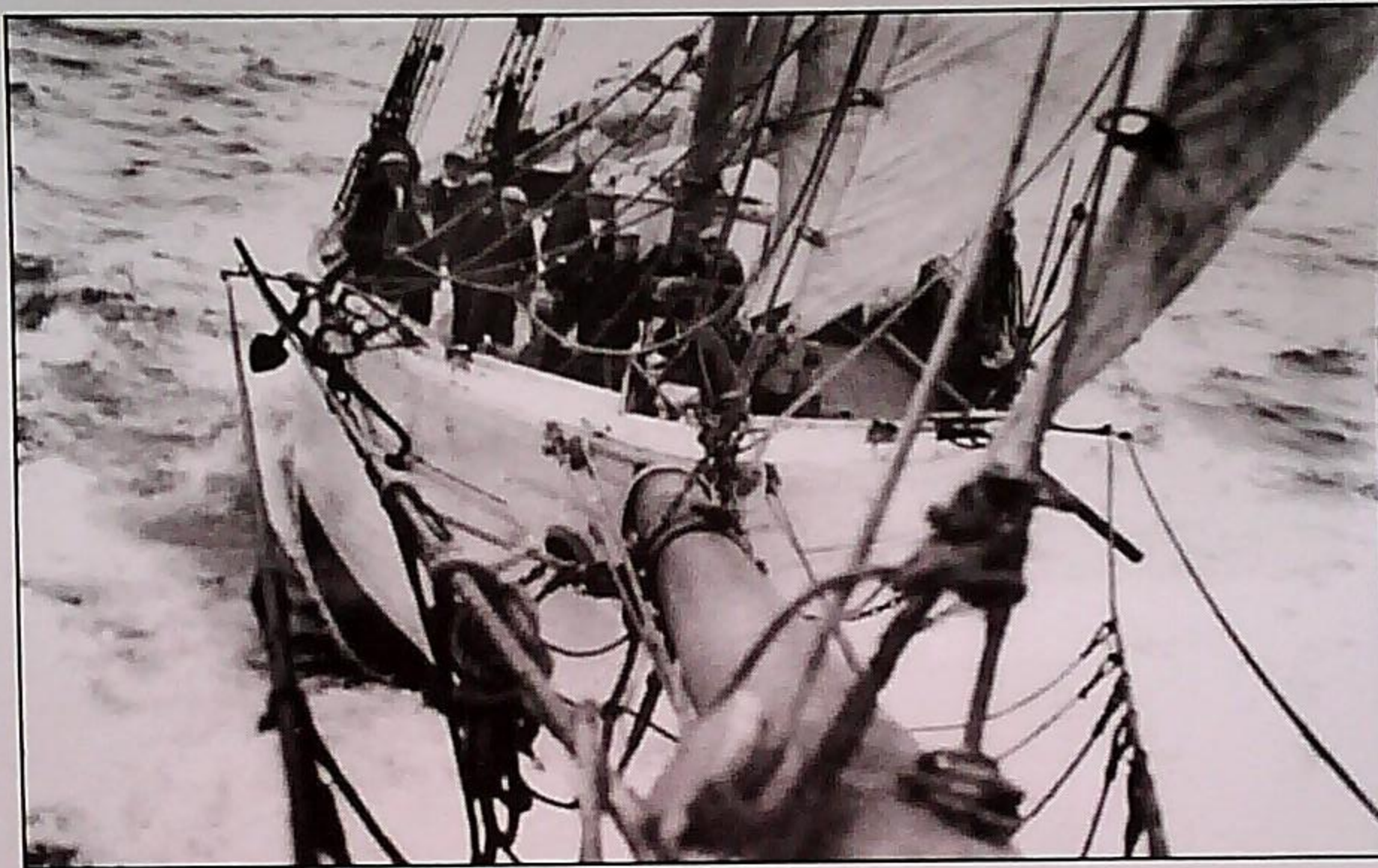


Photo et texte : coll. Jean-Jacques Moncus

Au début du XIX^{ème} siècle, une inégalité sociale s'accroît entre les propriétaires terriens et les cultivateurs qui vivent dans des conditions difficiles qu'ils soient « fermiers » ou « journaliers », confrontés à la petitesse de leurs terres et au manque d'emplois. Il ne faut donc pas s'étonner de voir des Léonards, qui n'ont pas le caractère à se laisser abattre par la fatalité, être de plus en plus nombreux, au fil des années, attirés par l'Angleterre sur les traces de valeureux Roscovites qui, dès 1815, tentèrent l'aventure outre-Manche, les cales de leur gabarre chargées d'oignons, pour revenir quelques jours plus tard, le porte-monnaie garni. Les ménagères anglaises ont très vite goûté cet oignon rosé, doux et tendre, et apprécié ces vendeurs bretons, de tous âges, qui, en porte-à-porte, le leur proposaient. Par sympathie, par affection, par pitié peut-être, elles les ont surnommés *Johnny*. Pourquoi ? C'est le but de cet ouvrage que de vous faire découvrir l'originalité de cette communauté, son partenariat avec les voiliers-caboteurs du Trégor et de vous faire revivre les 200 ans d'histoire de cette épopée.

LES « JOHNNIES » ET LES VOILIERS-CABOTEURS DU TRÉGOR

Johnnies à bord de la goélette ROSCOVITE



Photographie du Capitaine Ernest Le Foricher de Pleubian, avec l'aimable autorisation d'Yvonne L'Hégarat.

Ce document est le fruit d'un travail collectif entre les trois associations :

« *TUD AR JOHNNIGED* », mémoire des *Johnnies* de Roscoff

« *Océanide*, patrimoine maritime du Pays de Tréguier »

« Cercle généalogique Le Penven » Perros-Guirec

coordonné par le petit-fils d'un capitaine de voiliers-caboteurs *Johnnies* »

et apparenté à une famille de *Johnnies* roscovites.

Un merci tout particulier aux membres de ces trois associations,
à Christian Bidard pour la relecture,
à Jacques Blanken pour ses ouvrages « *LA FLOTTE NOIRE* de Benjamin Franklin » et « *CONTREBANDIERS* smogleurs en Manche »
et avec l'aide précieuse de la roscovite Madame Thérèse Beuzit-Cabioch.

L'ÉPOPÉE DES *JOHNNIES* depuis 1815

Des découvertes récentes ont enrichi notre connaissance du « Monde des *Johnnies* ». Des témoignages oraux sont ainsi venus confirmer et donner vie aux récits de François Guivarch et du Gallois Gwyn Griffiths, aux travaux universitaires de Jean-Jacques Moncus et d'Estelle Champeau et aux recherches de Jean-Marie Balanant, de Cléder. Il s'agit récemment de contacts familiaux et amicaux avec les descendants des familles léonardes venues s'installer dans les Côtes-du-Nord, dès 1901, en louant ou achetant des fermes du côté de Penvenan (les Chapalain), de Louannec et Perros (les Guéguen-Cabioc'h) et avec Jean Autret de Roscoff et Marie-Thérèse Guivarch de St-Pol-de-Léon, anciens *Johnnies*, domiciliés de nos jours respectivement à Grâces et Ploufragan. Ils se sont tous prêtés avec un plaisir, empreints d'une certaine fierté, au jeu des interviews pour livrer leurs souvenirs. À Roscoff, les réalisations de Marie-Thérèse Chapalain, présidente de l'association « TUD AR JOHNNIGED » ont été précieuses. Les recherches généalogiques de Thérèse Beuzit et historiques de Dany Guillou-Beuzit, de Yves Duteil de Toulon et de Michèle Ségara-Coz ont également servi d'appui, confortés par des visites à la « Maison des *Johnnies* » à Roscoff.

HISTORIQUE

L'activité de Roscoff, « *un port à la campagne* », comme on le disait à l'époque, était basée sur le commerce maritime, avec le transit vers l'Angleterre des vins de Bordeaux et des toiles de lin dont une fibre de qualité était produite dans le Léon à partir de graines importées de Riga en Livonie (Lettonie actuelle) par les marins roscovites qui livraient du sel aux pays baltes. En 1806, le Blocus continental imposé par Napoléon mit fin à ce commerce lucratif et, pour ne pas faire mentir l'écrivain morlaisien Émile Souvestre qui vantait « *l'instinct voyageur et l'énergie mercantile roscovites* », renforcés par Tristan Corbière qui comparait Roscoff, plaque tournante de la contrebande, dans son poème les Amours jaunes en 1873 à « *un trou de flibustiers, vieux nid à corsaires* », il n'en fallait pas tant pour que d'aventuriers laboureurs s'approprient l'idée d'un avenir commercial outre-Manche, le blocus finissant en 1815. La contrebande et la construction navale (lougres, cotres, sloops...) battaient leur plein pour rivaliser avec les Anglais dans l'art de la guerre de course et du commerce « interlope » (*smuggling*) sur les produits trop taxés tels que le tabac, vin, eaux-de-vie, gin, café, épices, merrains, toiles de lin, soie, sel et, bien sûr, le thé. L'opportunité d'aller vendre légalement leurs oignons en Angleterre avait mûri, la chance était à tenter. L'histoire de ce commerce illicite, contée par Jacques Blanken, dans son livre « Contrebandiers », ne serait-elle pas la genèse d'une autre histoire... celle des *Johnnies* ?

200 ANS DANS LE MONDE DES *JOHNNIES*

Durant ces années de blocus, la survie des cultivateurs, aux terres et à la nourriture insuffisantes, ne pouvait dépendre que de leur débrouillardise. Logés sommairement dans une maison sans étage au toit de chaume, en charge d'une famille nombreuse où régnaient la mortalité infantile et parfois la tuberculose, ils devaient travailler chez les riches « ménagers » dotés de vastes terres, de matériel et de nombreux outils. Les femmes et les enfants aidaient leurs « journaliers » et contribuaient ainsi à cette survie par la récolte des légumes de leurs petits lopins de terre (asperges, artichauts, choux-fleurs, pommes de terre, carottes, ail, oignons et échalotes), par le ramassage du bois pour la cheminée et par la pêche aux crustacés à marée basse.

Par chance, la nature bretonne n'est pas ingrate : la « *ceinture dorée* » léonarde porte bien son nom, le climat est doux et les moines avaient depuis longtemps déboisé la région. Les Capucins avaient enseigné aux paysans roscovites la culture des légumes et, en particulier, de cet oignon rapporté probablement de Lisbonne par l'un des leurs au retour d'une croisade d'évangélisation en Angola, alors province portugaise.

Dans cette région où, après avoir semé les graines, il n'y avait pas grand-chose à faire en attendant la récolte, cinq roscovites entreprenants décidèrent de tenter l'aventure en Angleterre. Leurs passeports, signatures datées du 22 septembre 1815, ont été récemment trouvés par Estelle Champeau. Il s'agit de François Guiader, un jardinier de 22 ans, Yves Kerléguer, un cultivateur-marchand d'oignons de 20 ans, Jean-Marie Moal (24 ans), les Quéméneur, Olivier (20 ans) et son frère Yvon (21 ans) qui embarquèrent à Roscoff en direction de Plymouth. L'aventure allait s'avérer payante. Le commerce avec l'Angleterre était né et allait prendre une ampleur incroyable. Dès l'année suivante, en 1816, les journaux anglais, et en particulier l'*Exeter Flying Post*, signale les entrées de trois navires français :

- 06 fév. : *arrived the French schooner PAULINA from Roscoff (onions).*
- 22 fév. : *the French chasse-maree LES DEUX AMIS with onions and eggs.*
- 20 août : *the French sloop PETIT CERES from Roscoff with onions.*

La tradition populaire, bien ancrée dans les esprits léonards, soutient qu'un certain Henri Ollivier de Santec aurait quitté Roscoff en 1828 en direction de Plymouth sur une gabarre chargée d'oignons. 1815-1828, treize ans dans la légende des faits, son titre honorifique de « *premier Johnny* », qui a régné plus d'une décennie, a donc été détrôné par l'acharnement de chercheurs léonards tel que Jean-Marie Balanant par son travail d'inventaire sur les passeports. Une pareille décision en 1828 n'a rien d'étonnant, une année noire marquée par des finances

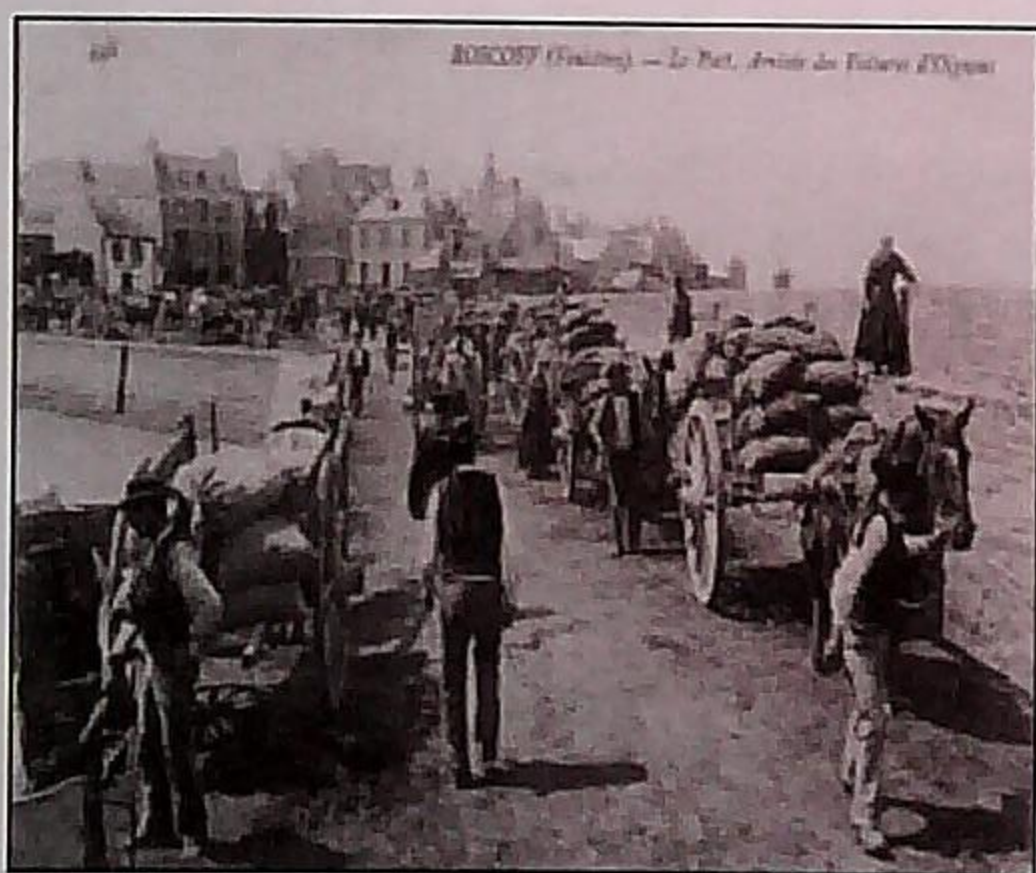
locales qui affichent un déficit calamiteux de 1392 francs, difficile à supporter pour la population. Dany Guillou-Beuzit, quant à elle, découvre aux archives que le premier passeport a été délivré le 29 août 1845 à Roscoff à Guillaume Simon, un cultivateur du Raz, alors qu'Estelle Champeau approfondit ses recherches à Londres et sort des archives britanniques un certificat officiel d'arrivée du 22 septembre 1848 à Plymouth signés par le patron d'une gabarre partie de Roscoff chargée d'oignons, et qui déclare l'identité de ses trois passagers : Joseph Le Corre, marchand, « John » Danielou et « John Mary » Créach, fermiers.

L'appellation « *Johnny* », apparue au cours de l'année 1877, va faire le tour de l'Angleterre, d'abord par la Cornouailles et le Devon, puis du Pays de Galles et, plus tard, de l'Écosse, s'étendant même vers le Nord jusqu'aux Orcades, les îles Shetland, Lewis et Skye aux Hébrides. Ainsi, les archives nous apprennent que la goélette *KÉNAVO*, avec 6 hommes d'équipage et ses 25 *Johnnies*, avait mis 21 jours de Roscoff à Leith en Écosse, en août 1929. En général, les départs pour l'Écosse se situaient vers la mi-août, par goélettes à forts tonnages principalement, ce qui évitait les voyages onéreux de reconstitution des stocks, tous les deux mois. Après les départs outre-Manche et les ravitaillements des marchés locaux et même de Rouen et Paris par les vapeurs *Le Morlaisien* et *Édouard-Corbière*, via la ligne maritime « Morlaix-Le Havre » créée le 1er mai 1839, le reste de la récolte était stocké dans des silos en forme de tunnel constitué de planches disjointes pour assurer l'aération nécessaire à la conservation des bulbes. Cette réserve regarnira les sticks des *Johnnies* à l'automne ainsi que les étals des marchés de Rotterdam, Hambourg, Anvers...

Un article paru dans un quotidien du Devon semble confirmer la saison 1858-59 comme l'année charnière. Les agriculteurs de Roscoff, Plouéan, St-Pol, Plougoum, Cléder ou Kerlouan... se rendaient principalement, sur la côte sud, à Penzance, Plymouth, Torquay, Exeter, Portsmouth... jusqu'à Douvres, puis plus au nord, vers Newcastle, Liverpool et Manchester et, de plus en plus fréquemment, vers Cardiff, Swansea et Newport. Ces ports gallois se sont révélés très attractifs, les mineurs descendant dans la mine avec, comme seule nourriture à midi, un sandwich au fromage et aux oignons, se sont vite rendu compte que l'oignon de Roscoff, plus doux, plus fondant, leur convenait davantage. Les armateurs bretons, ceux du Trégor en particulier, ont saisi l'opportunité en chargeant à l'aller les cales de leurs goélettes ou dundeas d'oignons qui avaient la réputation de bien se conserver et, pour rentabiliser la traversée, le chargement au retour était tout trouvé, le charbon gallois et autre fret anglais (un chapitre lui est consacré à la p.11.) Au fil des années, les laboureurs se sont organisés en créant des *compagnies* placées sous l'autorité d'un *master* et formées d'hommes et d'enfants dont la scolarité s'arrêtait vers les 10 ans. En été, toute la famille, du plus jeune au plus âgé,

se rendait au champ pour semer les bulbes, à genoux et souvent dans la poussière. Les oignons séchés sur place, de la façon la plus naturelle par le vent et le soleil, étaient ramassés dans des paniers en osier (*mannou*), mis ensuite en sacs de 35 à 50 kg et chargés dans les charrettes prêtes à prendre le chemin des quais. Les gages des journaliers, « les sans-terre », étaient alors signés (voir page 8.)

Après 1914, les jeunes ne partaient qu'à 12-13 ans, après le Certificat d'Études Primaires. Les parents signaient leurs gages, un contrat d'engagement entre le fils et le Master qui en avait l'entière responsabilité légale. Ces laboureurs, souvent au revenu modeste, s'associaient pour acheter les oignons aux paysans sédentaires et affréter soient des dundeas ou gabarres vers Guernesey tel que le sloop *ANGE-GARDIEN* du Capitaine Gelgon (23 T le 25 juillet 1913) et vers la côte sud de l'Angleterre, soient des goélettes de forts tonnages pour les longues distances (Pays de Galles ou Écosse...) Ces navires, sortis des chantiers paimpolais et leurs équipages, venaient surtout du Trégor, de Tréguier, Pleubian, Perros, Lannion, Trébeurden, Île-Grande, sans oublier la goélette locale la *ROSCOVITE* du Capitaine Arthur Coadou, perrosien «*naturalisé*» roscovite par son mariage avec Melle Le Gad en 1899, et commandée, après 1926, par le Capitaine Ernest Le Foricher de Pleubian.



Il était courant de voir des armateurs ou des capitaines se « promener » sur le port en quête de négociations de contrats avec les *masters-Johnnies* qui avaient très tôt négocié leur cargaison avec les agriculteurs et leurs équipages dans la population roscovite et communes avoisinantes.

Début juillet, des tonnes d'oignons arrivaient par charrettes sur les quais et étaient déversées dans les cales par la technique dite « à la glissière. » De nombreuses cartes postales nous font revivre ces journées très animées sur le port de Roscoff.

UN EXEMPLE DE GAGES

signé pour Joseph Podeur et Victor Guéguen

par les «Masters» Victor Castel et Marcel Guéguen

Je soussigné Victor Castel
Victor Castel et Marcel Guéguen
soussigné de faire
les gages de Joseph
~~Podour~~ Podeur
rendus à Marie Paul
à raison de 30 f
par semaine pour la
saison d'été en argent
30 f d'argent tabac
Victor Castel
Marcel Guéguen
Podeur
Je soussigné que Victor
Castel et Marcel Guéguen
Guéguen font les
gages de Marie Paul
pendant la saison d'été
en argent et en tabac
à raison de 30 f par semaine

30 f d'argent tabac = gwerzh-butun (pourboire)

Archive familiale de Jeanine Guéguen-Tilly de Perros

POINTS D'ANCRAGE DES JOHNNIES

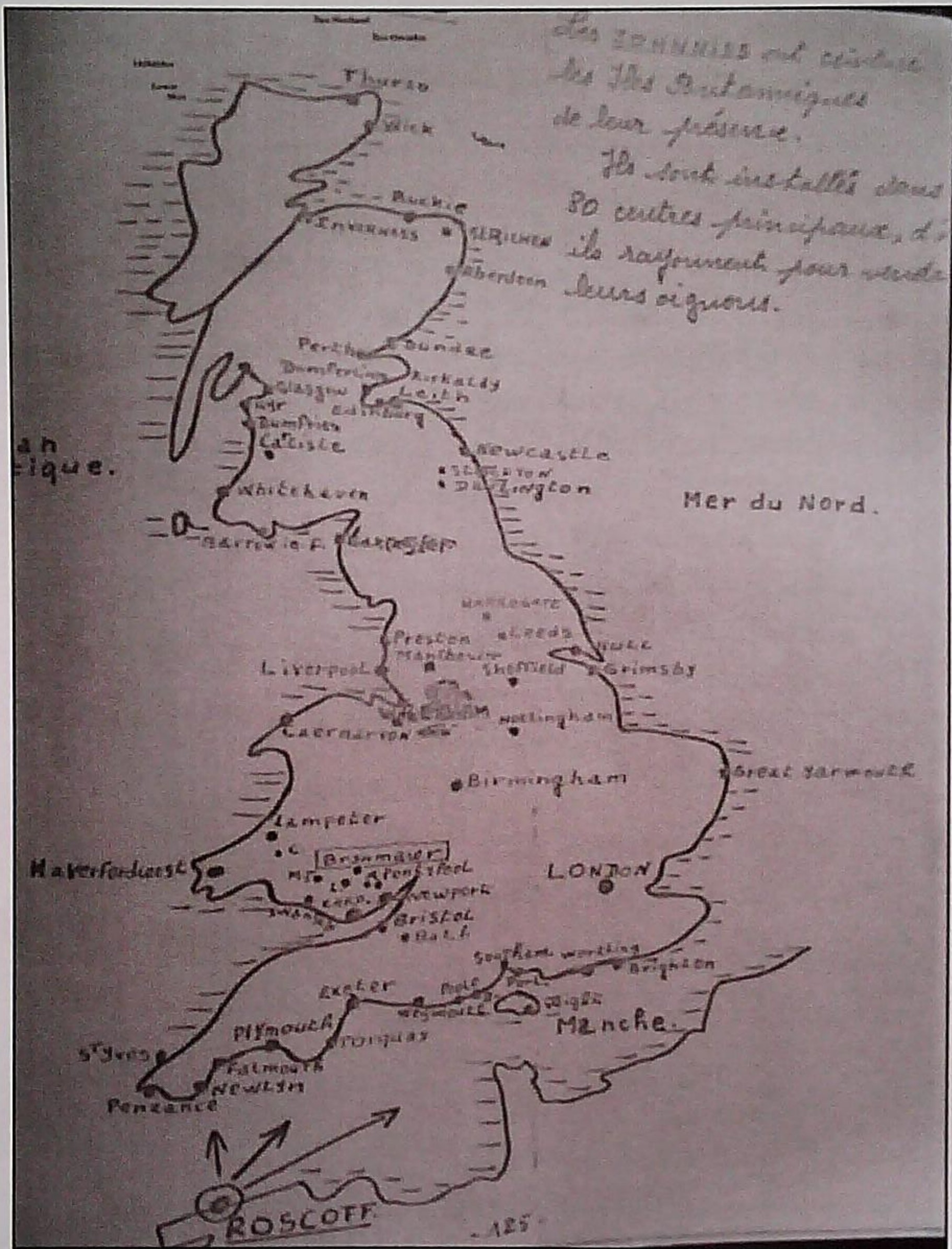


Schéma : Jean-Jacques Moncus

Pour en arriver à un tel rayonnement, il a fallu que toutes les opérations, de la production au stockage, soient réalisées dans des modalités particulières. Les journées étaient rythmées par la récolte du goémon, en abondance sur ce littoral, qui permettait d'engraisser sans cesse la terre et de conserver ainsi la spécificité du sol léonard, berceau du « rosé de Roscoff ».

Donner
—
Porcoff, le 31 mars 1893.
Monnien & Fournier,

BILAN DES EXPORTATIONS VERS LA GRANDE-BRETAGNE en 1893		
	POMMES DE TERRE	OIGNONS
1883	9.689.244	1.250.266
1884	8.508.684	2.648.599
1885	10.425.616	3.778.844
1886	7.218.222	3.739.000
1887	10.221.000	1.924.650
1888	4.412.700	2.819.170
1889	4.303.310	1.758.410
1890	3.092.860	2.732.680
1891	5.281.400	2.767.450
1892	5.004.200	3.368.550
TOTAL	68.152.236	26.585.599

Veuillez agréer, Monsieur le Maire,
l'hommage de mes sentiments respectueux.
Le Représentant des Douanes,
Bago
à Monsieur le Maire, à Porcoff.

LE FRET RETOUR AU SERVICE DES *JOHNNIES*.

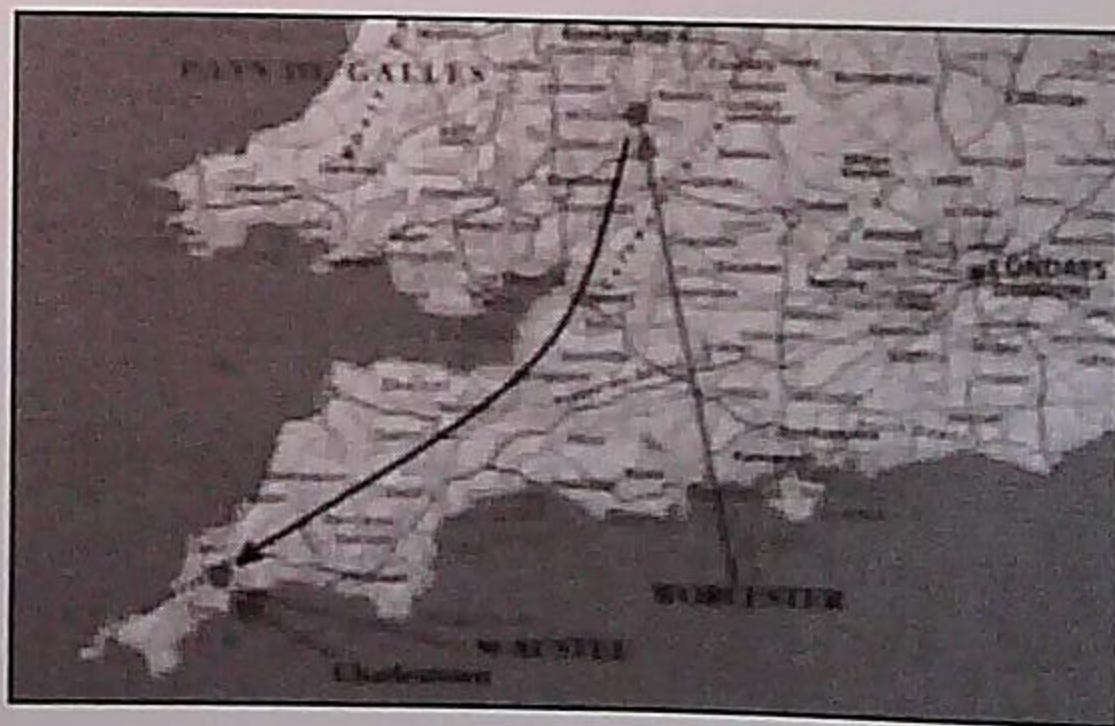
(avec la participation de Colin Vosper et Mike Seale du Black Museum)

L'épopée des *Johnnies* ne pouvait se concevoir sans ces quelques pages consacrées à la cargaison au retour d'outre-Manche des voiliers trégorois. Les goélettes à forts tonnages exportaient au départ des ports bretons des primeurs et des troncs d'arbres (poteaux de mines) pour étayer les mines de charbon des bassins miniers gallois (Swansea, Cardiff) et anglais des régions de la Mersey (Liverpool, Manchester) et de la Tyne (Newcastle). De Roscoff, partaient des tonnes d'oignons et de pommes de terre. Elles revenaient pour la plupart les cales chargées de charbon, matière première indispensable à la vie des Français, et à leur survie pendant la guerre 14-18, les bassins français importants se trouvant en zone occupée allemande.

Les gabarres et les dundeas, navires à faibles tonnages, ne pouvaient prétendre qu'à des traversées plus sécurisées, la côte méridionale de l'Angleterre présentait donc une destination privilégiée, à l'écart du redouté *Land's End* à la convergence des courants de l'Atlantique, de la Manche et de la Mer d'Irlande par le Canal Saint-George. De plus, de tels navires permettaient des frais d'armement moins onéreux de par un équipage plus réduit et d'une traversée plus rapide d'une douzaine d'heures pour une centaine de milles. (Pour exemple : Île de Batz – Cap Lizard = 87 milles).

Les produits bretons exportés vers l'Angleterre, le Pays de Galles et l'Ecosse, surtout à la sortie de l'hiver, ne pouvaient être que les primeurs (pommes de terre, choux, choux fleurs, artichauts et évidemment les oignons léonards.) De façon à rentabiliser le voyage de retour, les

armateurs ont dû s'atteler à rechercher le fret dans le S.O. de l'Angleterre. La production des tuiles dans la région de Bridgwater dans le Somerset, qui avait acquis une notoriété nationale, voire même internationale, a donc intéressé les armateurs même si les rapports des Douanes restent discrets sur ce genre de cargaison. Mais avant d'étudier ce



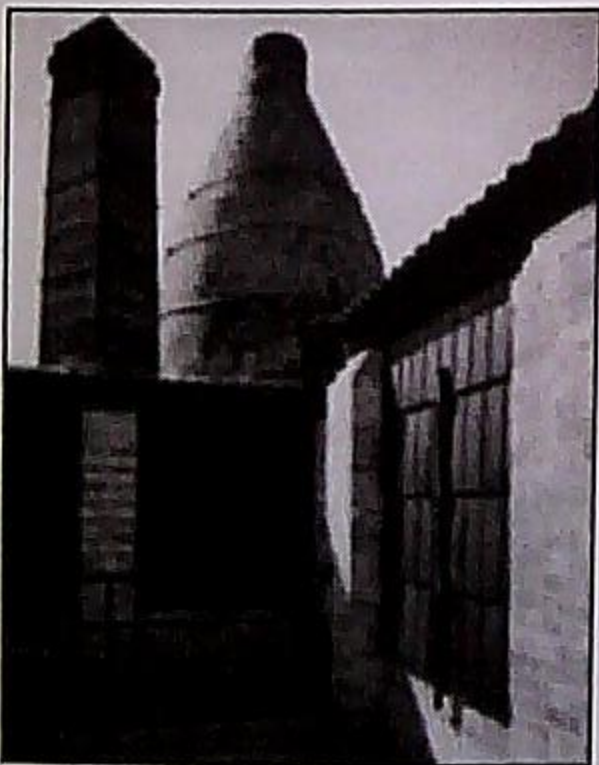
chapitre, une autre activité dans cette région du S.O. jouit d'une bonne renommée dans les milieux aisés, c'est celle de la porcelaine. Worcester est resté célèbre pour sa manufacture de porcelaine établie dès le XVIII^{ème} siècle et a fait, depuis ce temps-là, des progrès considérables. L'apport de stéatite (silicate de magnésium)

produite aux environs de Saint-Austel en Cornouailles a permis à la porcelaine de se caractériser par sa pâte rendue très blanche, malléable et d'une capacité calorique élevée. Une partie de cette terre blanche est envoyée pour être travaillée dans les poteries anglaises et l'autre est chargée à Charlestown, port situé à 2 miles de la ville, en vue de l'exportation par de nombreux voiliers, donnant à ce village de pêcheurs et de marins, vers la fin du XIX^e, une grande animation et activité. De nombreux voiliers, plus d'une vingtaine entre la fin du XIX^e et 1920, sont répertoriés aux sorties des ports trégorrois vers la direction si prisée de Charlestown et pour quelles raisons ? Citons le brick-goélette *ARSENE* de 190 T en 1897 (Cap. Noblanc) et quelques goélettes : *ALICE* (Cap. Riou), *CURIEUSE* (Cap. Féchant), *MARIS-STELLA* (Cap. Guillet) et dundees : *ANNA-JOSÉPHINE* (Cap. Gendron), *IDÉAL* (Cap. L'Hégarat/Meudal), *ALEXANDRE* (Cap. Guégot)... C'est une thèse qui mériterait d'être approfondie et qui demande aux historiens et aux scientifiques qu'ils émettent des hypothèses et échafaudent des théories. À cette époque, les va-et-vient incessants des voiliers-caboteurs armés par les *Johnnies* représentaient une opportunité dans le but de favoriser les échanges commerciaux entre les deux nations.

Dans les années 1860, les historiens anglais, spécialistes du patrimoine maritime, parlent d'exportation, et pour les « îliens britanniques » qui ne vivent jamais à plus d'une soixantaine de kilomètres de la mer, la destination première ne pouvait être que par la voie maritime et vers la Bretagne Nord et Sud en priorité. Les céramiques médiévales retrouvées dans les fouilles récentes à l'abbaye de Landévennec (*Pen ar Bed*) sont peut-être à associer à celles de Worcester (*Land's End*) donnant toute sa valeur au dicton :

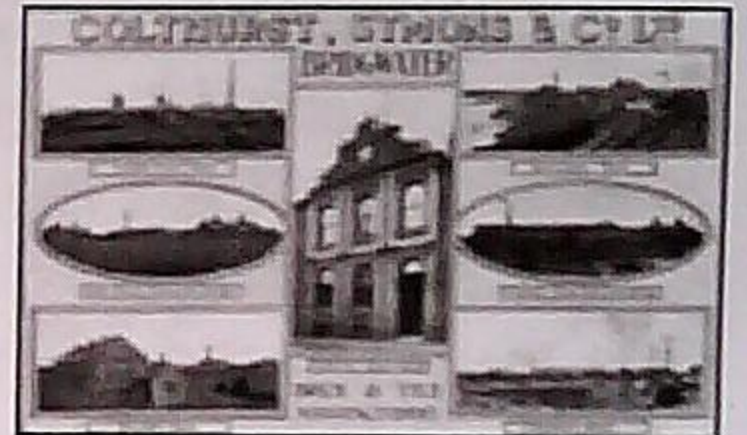
« *Quand rien n'est certain, toutes les théories se valent.* »

À l'Exposition Universelle en 1862 à Londres, les porcelaines de Worcester ont rivalisé avec les plus belles de toute l'Europe. Mais revenons à la tuile rouge de Bridgwater, histoire qui a fait son chemin dans les milieux patrimoniaux bretons. À voir tant de toitures, les questions de la fabrication de ces tuiles, et surtout de leur transport, restent posées. Bridgwater a produit des impressionnantes variétés de briques, de tuiles et de plaques de terre cuite et autres articles qui ont créé une apparence originale aux nombreuses villes du Somerset, l'argile de cette contrée étant géologiquement d'une teinte ocrée. Le four (ci-contre) est un ancien monument classé et a été sauvé de la destruction dans les années 1990. Le musée retrace l'histoire de la fabrication de briques et de tuiles, une des

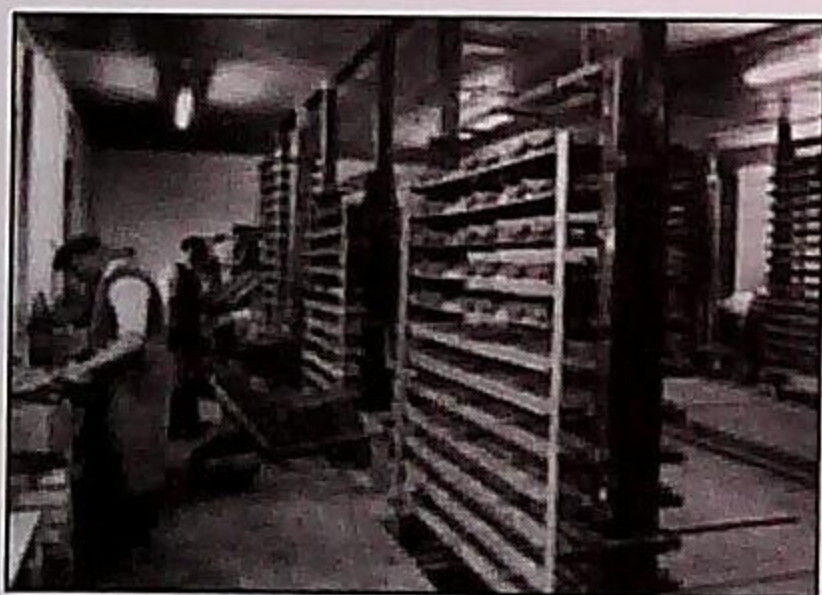


nombreuses industries à forte intensité de main-d'œuvre que l'on trouvait autrefois dans le Somerset.

Le cœur du musée est le seul four restant dans le Sud-Ouest. Il est l'un des six à l'ancienne cour des frères Barham à *East Quay* à Bridgwater, il a été opérationnel jusqu'en 1965. La carte postale, ci-dessous représente, en arrière-plan, les tuileries *Barham Brothers*, aujourd'hui le *Somerset Brick and Tile Museum*. A la fin des années 1830, plusieurs fabriques étaient inscrites au registre du commerce. Celle nommée *Symons & Co*, connue en 1866 sous le nom de *Colthurst, Symons & Co* est qualifiée de « *négociants et armateurs* », ces deux familles s'étant associées pour des raisons commerciales étaient citées comme armateurs. À Bridgwater, port actif en 1880, deux opportunités se présentaient, l'une par la construction navale et l'autre par la proximité de mines d'étain, métal qui, au dire de Jacques Blanken, entrait dans la fabrication des plaques destinées au doublage des carènes.



L'argile était extraite d'une carrière proche du site de transformation pour favoriser le circuit court indispensable. Au XIX^e, une quinzaine d'entreprises creusaient de l'argile au fond de la *Rivière Parrett*. Cette « matière première » naturelle est broyée, mélangée à de l'eau et débitée sous forme d'un long ruban duquel les tuiles sont découpées et moulées. Après l'ajout d'oxydes métalliques sous forme d'une fine couche de poudre pour obtenir la couleur désirée (ici, le rouge), elles sont cuites à environ 1000 ° pendant plusieurs heures pour se solidifier, elles sont ensuite séchées sur des claies en bois pour que l'air puisse circuler (photo ci-contre). Dans les compartiments, elles sont conditionnées,



palettisées et chargées dans des housses pour sécuriser le transport. Le sceau de la reine Victoria (V.R : Victoria Regina) estampillées sur les productions des tuiles *Browne & Co* témoigne de la fierté portée par la Royauté et par celui de l'Empereur Napoléon III. La firme *Symouth & Co* gagne la médaille d'or à l'Exposition Universelle de Paris en 1867 l'autorisant à graver sur la tuile que les Anglais nomment la « double roman tile » et que les Bretons parlent tout simplement de *tuile Napoléon*, le portrait de l'Empereur,



reconnaissable à sa petite barbiche. Tout est bon pour passer à la postérité, il aura résisté à plus d'un siècle et demi et résistera encore aux intempéries bretonnes, au vent et à la pluie !

Rappels historiques : né à Paris en 1808, il est fait prisonnier le 4 septembre 1870 suite à la défaite de Sedan et à la fin de la guerre de 1870 ... coïncidence, en ce 4 septembre 2020, jour anniversaire de la rédaction de cette page... il y 150 ans ! Il décède le 9 janvier 1873 à 65 ans.

Après le survol de ces productions qui ont fait la richesse du S.O. anglais, en plus des mines d'étain, celles de plomb et de cuivre, le sujet du transport reste néanmoins la priorité de cet ouvrage consacré aux *Johnnies*, ceux-ci ne pouvant se permettre de signer des contrats auprès des armateurs sans être assurés du rendement financier du fret retour. Le transport d'une cargaison de tuiles de cette région s'avérait d'une sérieuse opportunité, mais une question reste posée et restons prudents :

« *Le doute n'est-il pas le père de la prudence ?* »

Entrées/Sorties du port de Paimpol en 1878

Mouvement du port de Paimpol. du 1 ^{er} au 8 Juin 1878.	
ENTRÉES.	
Anna, c. Corfidir, Roscoff, bois de construction.	
Albertine, c. Dauphin, Cardiff, houille (relâche).	
Marie-Joséphine, cap. Kerjolis Plouer, diverses.	
Secours-à-Marie, cap. Costard, Granville, effets de marine.	
Marie-Joseph, cap. Feutren, St-Malo, diverses.	
SORTIES.	
Jules, cap. Le Du, Bridgwater, lest.	
Marie-Joseph, cap. Feutren, St-Malo, lest.	
Anna, cap. Corfidir, Bridgwater, lest.	
Albertine, cap. Dauphin, Lézard, houille.	
François-Marie, c. Le Trou, St-Malo, avoine.	
Secours-à-Marie, c. Costard, Granville, lest.	
Pierre-Marie, c. Kerjolis, Poutrieux, lest.	

Pour quelles raisons, les Douanes françaises ne l'ont que très rarement mentionné dans la liste des marchandises du navire (*les connaissements*) aux entrées des ports.

Mouvement du port de Tréguier. Du 1 ^{er} au 5 Janvier 1884.	
ENTRÉES.	
St-Antoine, p. Meudal, St-Malo, lest.	
Deux-Sœurs, p. Meudal, St-Malo, lest.	
Ernest, cap. Paranthoën, Cherbourg, lest.	
Emilie-Marie, cap. Le Clerc, Perros, lest.	
Seine, cap. Paranthoën, Penzance, lest.	
Albertine, cap. Brodic, Cherbourg, lest.	
Clarisse, cap. Loyer, Bridgwater, tuiles.	
Hélène, cap. Richard, Morlaix, lest.	
Marie-Joseph, p. Le Scazec, Perros, lest.	
Marguerite, cap. Petibon, Paimpol, sel.	

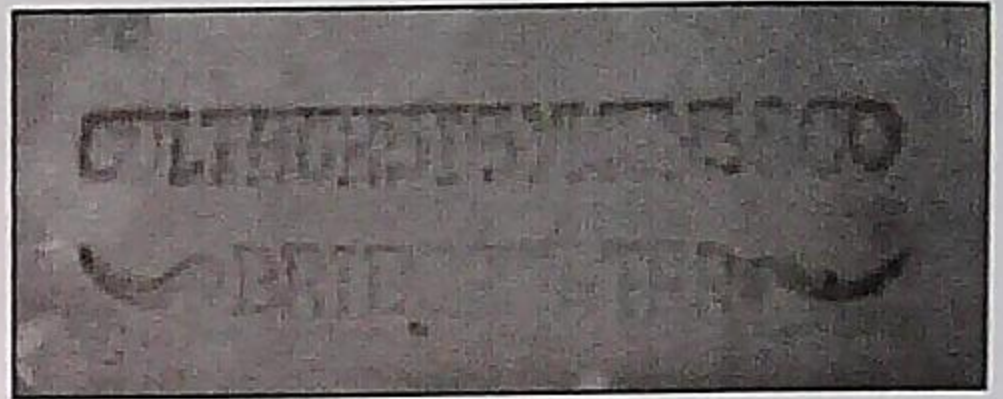
Quelques rares documents récupérés lors d'une exposition estivale du Musée de Paimpol prouvent néanmoins un relatif trafic entre Bridgwater et les ports du Trégor de Paimpol, Tréguier ou Lannion.

Mouvement du port de Paimpol. du 6 au 13 Juillet 1878.	
ENTRÉES.	
Pierre-Marie, cap. Lainé, Jersey, lest.	
Jules, cap. Le Du, Lannion, lest.	
Anna, cap. Corfidir, Bridgwater, briques, tuiles.	
Alexandre, cap. Bouzan, Binic, lest.	
François-Marie, cap. Le Trou, Cherbourg, tôts vides.	

Attardons-nous au parcours du navire ANNA qui entre à Paimpol venant de Roscoff et repart vers Bridgwater pour revenir chargé de tuiles et de celui du navire JULES du Capitaine Le Du qui, quant à lui, après sa sortie de Paimpol en direction de Bridgwater ne sera de retour qu'au début juillet après avoir déchargé, à n'en pas douter, les tuiles à Lannion.

À la fin des années 1800, les assurances incitaient les propriétaires et les artisans à remplacer le chaume par de la tuile, les nombreux incendies, dus à l'éclairage domestique par la bougie et la lampe à pétrole, étaient trop nombreux.

Les tuiles déchargées à Tréguier en septembre 1877 par le navire la *FRANCINE* du Capitaine Éouzan, ou, le 2 janvier 1884, par la *CLARISSE* du Capitaine Loyer, estampillées du

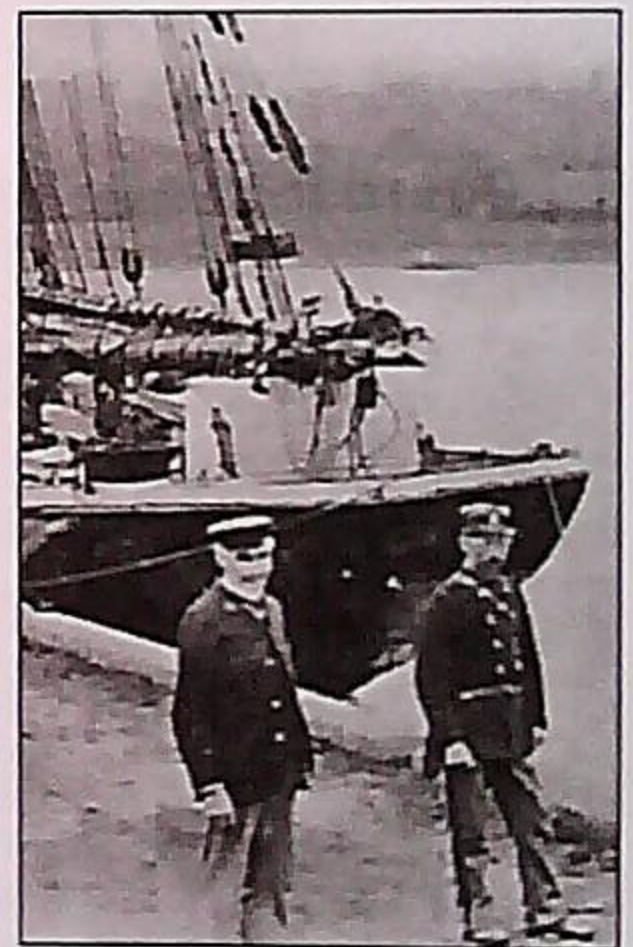
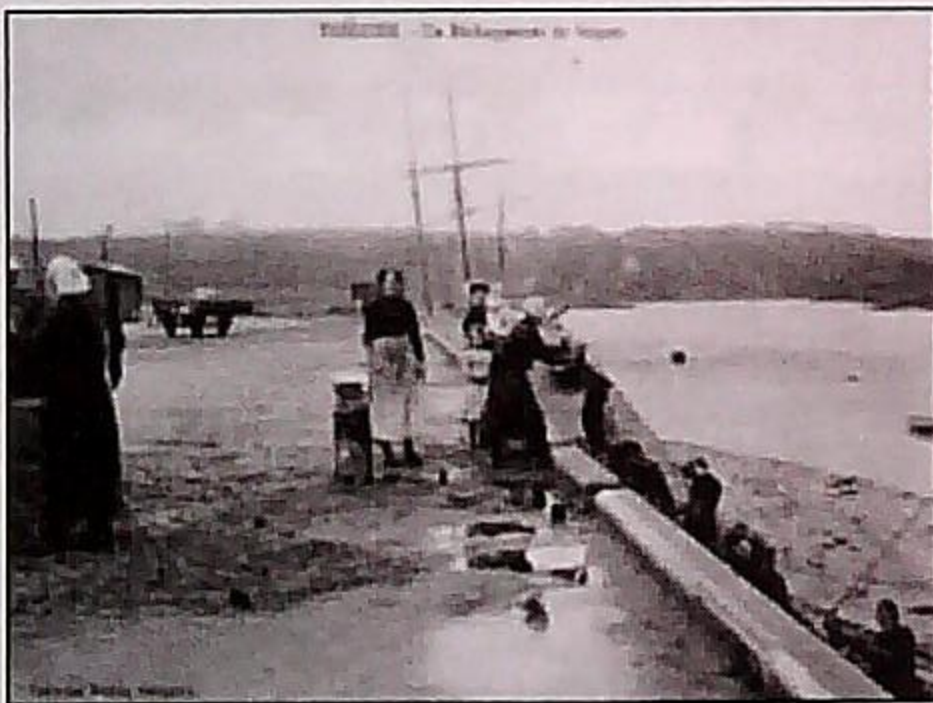


sceau de *Napoléon III Empereur* ou *Colhurst Symons & Co Bridgwater*, ne sont peut-être pas étrangères à celles qui couvrent actuellement la toiture de cette maison perrosienne. L'historique est peu banal. Les tuiles avaient été déchargées à la



Roche-Jaune pour couvrir une chaumière de ce petit hameau à l'entrée de

l'estuaire du Jaudy, à l'abri des regards de la douane, moins vigilante que sur les quais du port de Tréguier. La carte postale montre un groupe de femmes déchargeant des bri-



ques, tout comme les tuiles, en provenance de Bridgwater. Ces briques façonnées avec le limon du fleuve Parrett à Dunball, et appelées « briques de bath » à base d'alumine et de dioxyde de silicium, sont un modèle d'éponges à récurer, sorte de papier de verre, destinées au marché domestique pour le nettoyage et le polissage. À la destruction de cette ferme de la Roche-Jaune, les tuiles ont été récupérées, une partie pour couvrir cette maison,



(ci-dessus) dont les effigies de Napoléon n'ont pas trop souffert des outrages du temps, située à Kervaslet près de la chapelle de Kernivinen, un quartier de Perros, l'autre partie attend, stockée à Trébeurden, une éventuelle utilisation.

ENTRÉES DES NAVIRES AU PORT DE LANNION EN
PROVENANCE DE BRIDGWATER.

(cartes postales : coll. Jacques Duchemin.)

De nombreuses toitures, datées de la deuxième moitié du XIX^e siècle, repérables à la couleur, attirent les regards dans le secteur bordé par le fleuve côtier *LE LÉGUER* de Lannion et par la côte de Granit Rose, de Perros à Trébeurden. Il serait logique de penser que les tuiles proviennent des fours de Bridgwater par l'un des navires entrés à Lannion :

CÉLINA Cap. Gouriou (02/1869) *FRANÇAIS* du Cap. Le Berre (05/1869)

EUGÉNIE Cap. Guégot (05/1869) *PIERRE et MARIE* Cap. Garo (10/1869)

EUGÉNIE Cap. Guégot (07/1870) *JEUNE PAUL* Cap. Saliou (07/1870)

JULIE-CAROLINE Cap. Le Manchec (06/71) *EDMOND* Faudet (11/1872)

LES TROIS ANGES Le Flanchec (04/1872) *CÉCILE* Cap. Le Bras (05)

NOUVEAU - SAINT - ÉMILION Cap. Melin (04/1872)

ÉLISA Cap. Daniel (06/1872) *AUGUSTE-HORTENSE*
Cap. Gouriou (07)

ÉLISA Cap. Daniel et *EULALIE*
Cap. Briand (08/72)



(Liste qui ne demande qu'à être complétée)

Archives : Brigitte Le Roy



PREMIÈRE étape.
à la ferme de la
famille Potin à
Caouënnec, près de
Lannion.



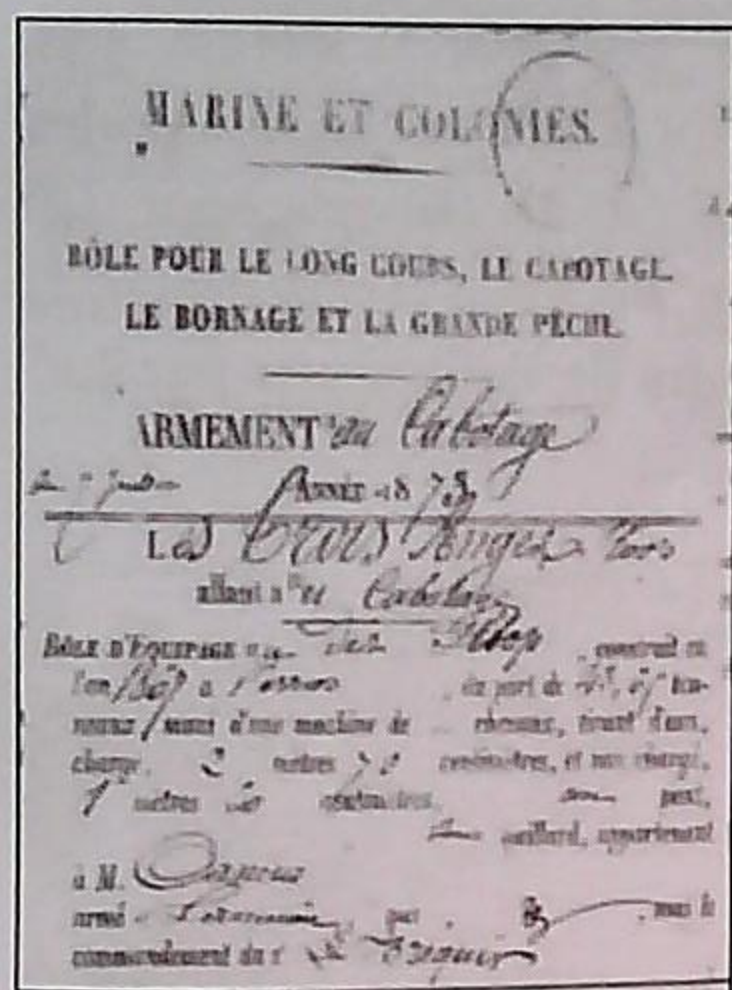
Aujourd'hui disparue pour laisser place à un

lotissement, quelques tuiles rescapées et estampillées des sceaux de Napoléon III et de la fabrique, gardent le témoignage de leur origine à Perros mais le plus cocasse reste la tuile faîtière qui, ici, s'est mutée en toiture de mangeoire des oiseaux du ciel!
(photos archives Rémy Letaconnoux.)



La DEUXIÈME étape, nous amène sur le port de Ploumanac'h,

non pas au moulin à marée, le *Milin Ru* (moulin rouge) qui a vu ses tuiles remplacées honteusement par des ardoises, mais direction du quai Bellevue vers le Chemin de la Pointe. Certaines tuiles gardent encore de nos jours l'effigie de l'Empereur Napoléon III. (photo ci-dessus).

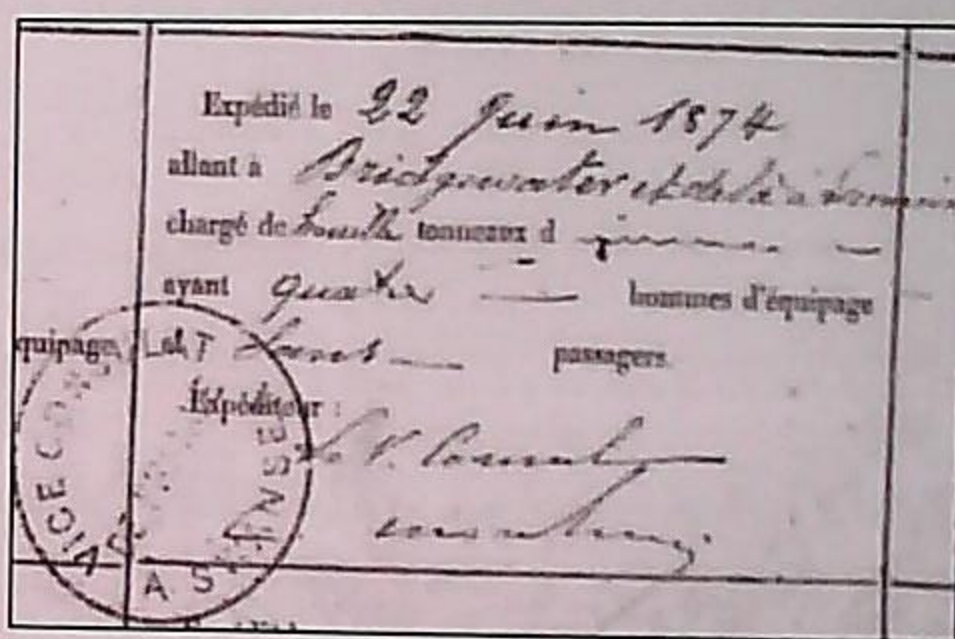


Attardons-nous sur un trajet-type d'un voilier-caboteur, celui du sloop *LES TROIS ANGES* du Cap. Briquir, parti de Perros le 30 avril 1874 et de retour à Lannion le 11 juillet, chargé de 50 tonnes de tuiles de Bridgwater.

25/04 : arrivée à Perros de Cherbourg

30/04 : départ vers Bridgwater

27/05 : retour à Lannion (50 T briques)



01/06 : départ vers Bridgwater *

17/06 : arrivée à Swansea

22/06 : départ vers Bridgwater (houille)

... et de là à Lannion, comme le précise cette archive.

*Le 1^{er} juin, le navire quitte Lannion, mais avant de se rendre à Bridgwater, remonte vers Swansea charger de la houille pour alimenter les fours de fabrication des tuiles.

50 T sont chargées en direction de Lannion où il arrive le 11 juillet avec environ 20 000 tuiles. (50 000 kg : 2,5 kg).

Il est fort possible que les tuiles anglaises, peut-être de meilleure qualité, ne pouvaient rivaliser en quantité avec la production des industries de l'ouest de la France, surtout en ce qui concerne le nord de la Bretagne.



être de meilleure qualité, ne pouvaient rivaliser en quantité avec la production des industries de l'ouest de la France, surtout en ce qui concerne le nord de la Bretagne.

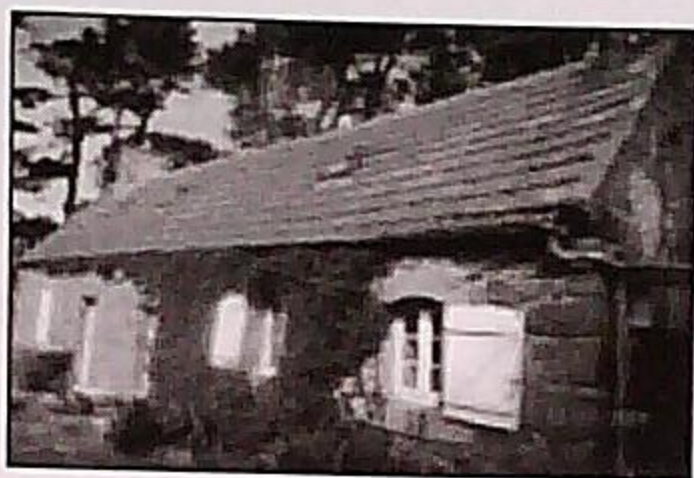


industries de l'ouest de la France, surtout en ce qui concerne le nord de la Bretagne.

Citons-en deux :

1- ARGENCES (Calvados)

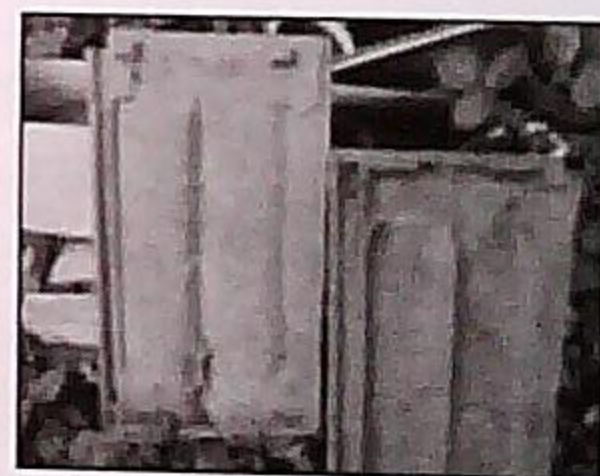
La tuilerie de Fresne à Argences, créée en 1841 et dotée en 1848 de trois fours chauffés à la tourbe, employaient 25 ouvriers. À partir d'un brevet de tuiles mécaniques en 1865, elle en fabrique 1,2 million caractérisées par ses losanges au verso et de sa signature au recto. En 1912, la construction de la ligne de chemin de fer privée de 4 km, reliant la gare à la ligne Paris-Cherbourg, permet à l'usine



d'asseoir une certaine suprématie dans l'ouest surtout par voie maritime par le petit port de Dielette, positionné en ligne directe avec la Bretagne-Nord un parmi tant d'autres, de celui du 30 décembre 1912 de la goélette *TRAVAILLEUSE* du Cap. Guillou, francisée à Tréguier. La photo de la toiture de cette remise, conservée dans l'état de nos jours, et celle de cette maison de pêcheur à Ploumanac'h témoignent de la présence des tuiles normandes, comparée aux anglaises de Bridgwater sur la maison du port de Ploumanac'h. (photo ci-dessus à droite.)

2- SAINT-ILAN LANGUEUX

L'autre source de production des briques et des tuiles, celle de Saint-Ilan, reste financièrement plus favorable aux habitants et aux arti-



sans, surtout des Côtes-du-Nord. Une situation idéale sur la grève en bordure de la baie de St-Brieuc et à proximité du port du Légué, de par les facilités de prélèvement de la matière première, l'argile et la marne et, de par le transport qu'il soit par voies routière, ferrée ou maritime.

Fondée en 1864 par M. Achille du Clésieux et suite au raccordement avec la ligne des Chemins de fer des Côtes-du-Nord, dès 1870, la production prend de l'ampleur avec 2 fours de 30 mètres de long adaptés à tout type de tuiles réputées pour leur résistance au gel.

Jusqu'à la déclaration de la 1^{ère} guerre mondiale, l'exportation par la mer vers les communes du littoral était très importante. Les sloops, les lougres... empruntaient, à marée haute, le chenal spécialement creusé à cet effet, tandis que les voiliers de plus forts tonnages chargeaient au Légué, le port voisin, des cargaisons d'une trentaine à une quarantaine de tonnes de tuiles ou de briques.



Kervasclet à Perros.

Les *SAINT-IDA* et *Y* du Cap. Meudal en 1901, *SAINT-YVES* en 1904, *FRÉTILLANTE* en 1906, *ADÈLE* et *RÉDEMPTEUR* en 1909 ou *ANGE-GARDIEN* en 1912, pour ne citer que quelques-uns, ont, il est fort possible, débarqué leur marchandise dans la région de Perros pour venir finir sur la toiture de cette ancienne chaumière dans le quartier de

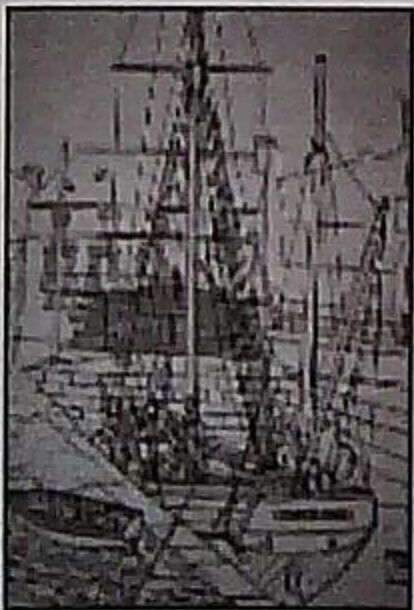
RETOUR DANS LE SOMERSET

Après ce tour d'horizon sur nos productions régionales, et le survol de quelques toitures-témoins de la région Lannion-Perros, même si celles de Saint-Ilan, s'avérant d'un intérêt limité dans ce chapitre sur le fret retour des « voilires-Johnnies », elles méritaient de participer au chapitre de la commercialisation de la rénovation des toitures des chaumières bretonnes.

La révolution industrielle de la fin du XVIII^{ème} siècle en Grande-Bretagne voit l'essor des voies ferrées, les petits tronçons se raccordant au réseau national (le *South Devon* et le *Cornwall Railway* en 1849), un maillage très dense en parallèle avec la modernisation de la navigation intérieure (fleuves et canaux), tels que le *Manchester Ship Canal* qui relie sur 35 milles les deux grandes cités industrielles de Manchester à Liverpool.

Dotée d'un immense empire colonial réparti dans le monde entier, la Grande-Bretagne a su adapter ses ports à l'importation et à l'exportation par une situation privilégiée au fond d'une baie ou d'un estuaire et par des infrastructures adéquates. Les navires qui montaient leurs *Johnnies* jusqu'au Pays de Galles, revenaient les cales chargées de charbon.

Quelques archives assurent que la plupart revenaient par Bridgwater, au sud de Cardiff dans le Canal de Bristol charger des tuiles ou alors, une possibilité existe, par Barnstaple, au sud de Swansea, ville située à 70 km, de plus de 10 000 habitants, capitale du Devonshire nord dont l'entrée du port est abritée au fond de l'estuaire de la rivière *Taw*. Escale idéale pour les navires de moyens tonnages tels que le *SAINT-GEORGES* du Capitaine Le Calvez qui entre à Lannion le 16 mars 1872 chargé de tuiles après une escale à Plymouth ainsi que le *SERVANICK* (*dessin Anson*) du capitaine-armateur Coadou de Perros qui, le 27 mai 1926 quittait ce port en direction de Paimpol avec 20 T de tuiles en guise de lest. Le mouvement de son port (4 quais et 4 bassins, pouvant accueillir des navires de 100 à 200 tonneaux) est consi-

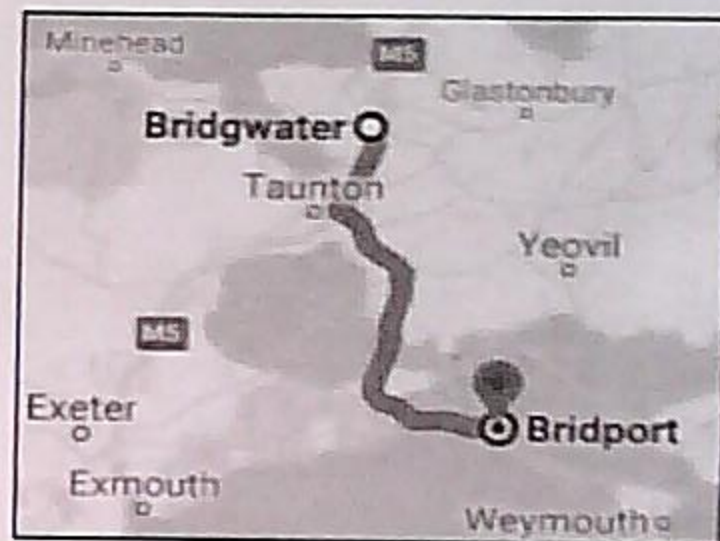


dérable, d'une renommée internationale par ses importations et ses exportations vers la Baltique, l'Amérique du Nord et la France. Un dock, le *Frémington Pill*, à 3



milles en aval, recevaient des bâtiments de forts tonnages pour décharger et charger les productions régionales, les tuiles plus particulièrement. Les voiliers-caboteurs du Trégor ne devaient pas être étrangers à cet import-export. Très nombreux, été comme hiver, aux côtés des navires de toutes

nationalités, en difficulté, ils pouvaient trouver refuge, d'une part, à terre à l'entrée de Barnstaple et, d'autre part, en mer à l'abri de l'île Lundy. Les *navires Johnnies*, par contre, qui se rendaient sur la côte sud anglaise après avoir déchargé leurs tonnes d'oignons, regagnaient le Trégor par un détour vers le Dorset et le port de Bridport. Célèbre depuis longtemps pour ses manufactures de chanvre, il était également le



point de chute au sud pour l'exportation des fameuses tuiles rouges qui, par le canal reliant Bridgwater à Taunton depuis 1827 puis par trains, descendaient à



Bridport situé à quelques 40 km, le fret retour, et non le lest, était tout trouvé. Situé à un mille de la mer mais sans cesse contrarié par des dépôts de sable et de vase, le port, réputé autrefois pour ses chargements de galets vers la Bretagne, a perdu son activité au profit de *West Bay*, à l'embouchure de la rivière *Brit* pouvant ainsi recevoir des navires de 250 tonneaux, comme le prouve cette

carte postale. Le dundee *LE CHOUAN* du Cap. Lissillour avait quitté la baie de Lyme le 26 juillet 1905 après avoir débarqué ses *Johnnies* à Weymouth, et sous lest (tuiles et briques) était reparti en direction de Jersey puis vers Roscoff (archives anglaises.) pour un nouveau chargement d'oignons ...

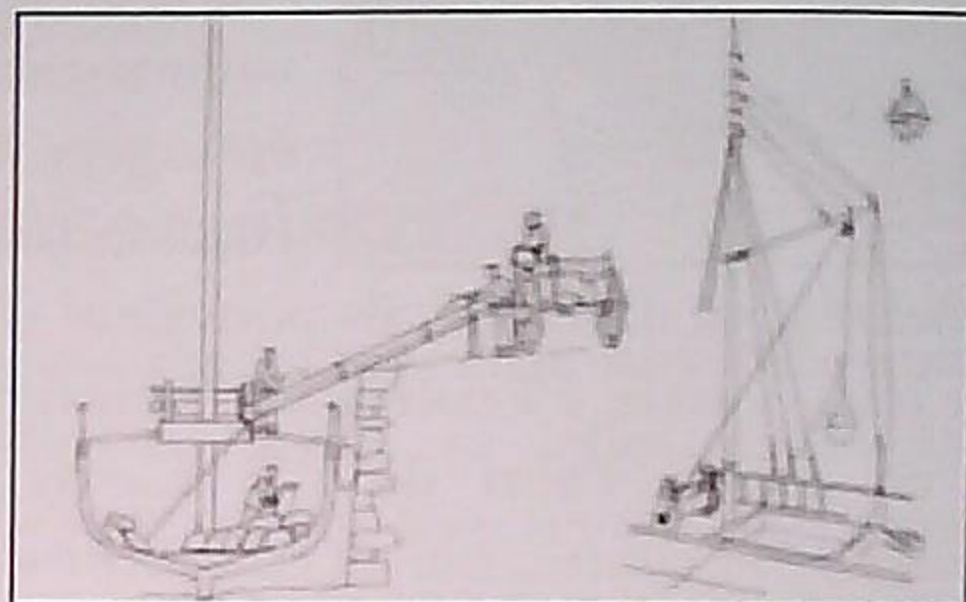
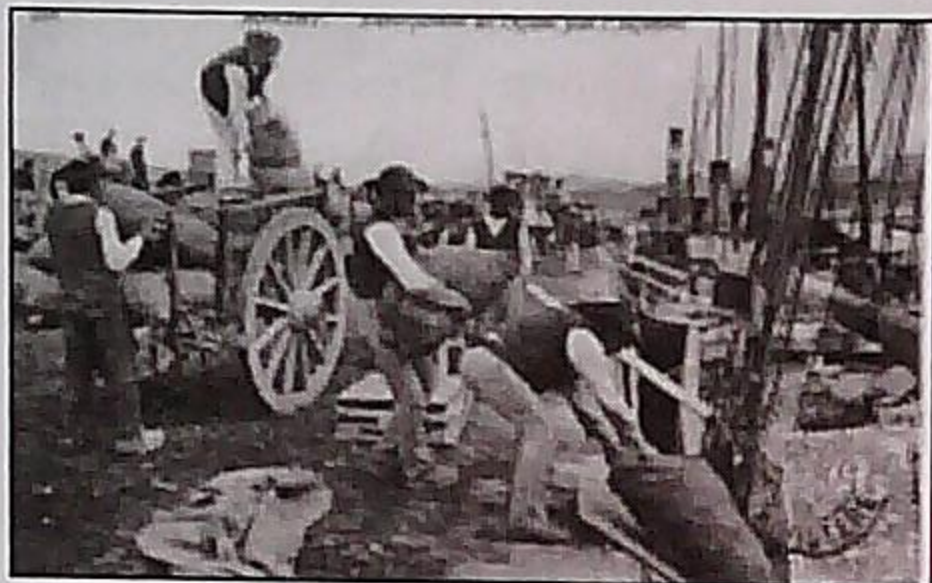
... DIT « À LA GLISSIÈRE »



Pour exemple, le 28 juillet 1905, la goélette *ANNE* de Lannion, avec 6 hommes d'équipage et 26 *Johnnies*, quitte Roscoff en direction de Newcastle chargée de 100 tonnes soit 2000 sacs de 50 kg. Le 19 août, elle est de retour à Morlaix où elle décharge

ses 166 tonnes de houille. Cette traversée aller-retour fait partie des 26 voyages de la goélette affrétée par les *Masters-Johnnies*.

Tout commence par la préparation de la cale. Des bottes de paille empilées contre le vaigrage atténuaient pendant la traversée, souvent mouvementée, les chocs entre la cargaison et la coque.



*Extrait de Ar Vag T*** Ed. de l'estran*

Tout le fond était également tapissé de paille. A la fin de la marée descendante, pendant l'échouage et jusqu'au début de la remontante, le chargement pouvait s'effectuer tant que le franc-bord restait sous le niveau du quai. La glissière, à l'image de notre toboggan actuel, était alors installée entre le quai et le pont du navire, là où un *Johnny* réduisait la vitesse du sac qui poursuivait ensuite sa course sur la seconde partie de la glissière, jusqu'au fond de la cale. Le sac atterrissait sur un « plan » constitué de sacs, sorte de plate-forme à hauteur d'homme, pour être porté sur les épaules d'un autre *Johnny* et arrimé aux extrémités et, pour finir, par le centre de la cale. La manutention dont faisaient preuve les Léonards pour leur « or doré » était réalisée avec le plus grand respect, ils savaient que le moindre défaut leur serait préjudiciable. Par contre à l'arrivée, les dockers anglais ne prenaient pas de gants avec la marchandise. Ils déchargeaient au croc métallique les sacs qui avaient été auparavant rassemblés dans des filets pour être sortis de la cale. La palanquée, passant entre les mâts, était déposée sur le quai grâce à la poulie fixée à la corne de charge grée sur l'avant du grand mât pour une goélette et sur l'arrière pour un dundee.

Les départs étaient fixés à la mi-juillet après le pardon de la Ste-Barbe, sainte protectrice que l'équipage saluait en baissant trois fois le pavillon au passage de la chapelle peinte en blanc à la Pointe de Bloscon. Ceux de la mi-août étaient particulièrement redoutés par les *Johnnies*, les tempêtes dites de « *tourmant Sant Laorafis* » coïncidaient encore avec les voyages vers l'Écosse, en particulier : Leith, Dundee, Aberdeen, Inverness et, plus au nord, Thurso. Une traversée plus ou moins longue pendant laquelle hommes (de 20 à 40 avant la première guerre mondiale) et marchandise devaient faire bon ménage dans la cale sous les

panneaux et les prélarths... étanchéité et conservation obligent. Les autorités anglaises ont, par la suite, pour des raisons de sécurité, limité à une dizaine le nombre de passagers. L'état de la mer ne convenait pas toujours à une population de terriens non amarins dans un couloir maritime limité au sud par les phares des *îles Vierge* et de *Batz* et au nord par ceux du *Cap Lizard* et du *Wolf Rock*, à l'entrée de la Manche, là, où l'action frontale du vent et du courant, peut lever, à la renver-se, une mer passant de peu agitée à forte. A l'arrivée, ils retrouvaient dans les docks, ou quartiers populaires, le hangar (*ar magazen*) qui, pendant six mois, sera leur lieu d'habitation (cuisine, dortoir, magasin...), l'endroit le plus sain, à l'abri de l'humidité, étant réservé aux oignons. Le *botteleur* qui doit faire preuve de dextérité, en complément de ses talents de cuisinier, se met aussitôt au travail qui consiste à lier une quinzaine d'oignons par la queue avec du raphia à une petite botte de paille et de jonc (« *brouan* » en breton) pour tresser un chapelet que les *vendeurs*, adultes et enfants, vont faire découvrir aux Anglais, Gallois et bientôt Écossais, un art nouveau et original de commercer. François Guéguen de Roscoff qui a passé la moitié de sa vie active dans la région de Newcastle se souvient d'avoir, dès l'âge de 10 ans, porté sur ses épaules un bâton, cranté à chaque extrémité pour stabiliser la charge, (*stick* ou *shoulder pole* en anglais, *baz* en breton) garni d'une vingtaine de chapelets et d'avoir *chiné* toute la journée en porte-à-porte. Tout devait être vendu en rentrant. Sinon gare... ! Un jeune Saint-Politein racontait, qu'une fois, il s'était permis de frapper, non sans appréhension, à la porte d'une maison encore éclairée pour vendre sa dernière botte... à une heure du matin !

Il faudra attendre les années 20 pour voir le vélo soulager les épaules et porter 100 kilos d'oignons sur le guidon pour être ensuite en concurrence avec les camionnettes des compagnies les plus importantes, voire aisées, ce qui ne veut pas dire que les vélos et les sticks ont été totalement abandonnés. Les camions permettaient aux *Johnnies* d'accéder aux banlieues éloignées puis de sillonner à vélo la campagne, de ferme en ferme, quant aux sticks, ils conservaient toujours leur fonction première pour arpenter les rues des villes. Un *Johnny* de la Compagnie Esprit Rohou se souvient que de nombreuses compagnies utilisaient encore le bâton entre les années 1948 et 1955 et que lui-même à Bangor en 48-49 « *ses épaules en gardent encore la mémoire.* »

Les jeunes, poussés par les adultes pour taper aux portes ou tirer sur les sonnettes (on les appelait alors, les « bell-breakers ») avaient un premier contact privilégié avec les maîtresses de maison étonnées de rencontrer tant de Bretons venus vendre leurs oignons à l'étranger et les ont appelés « *Johnny* », terme certifié par le dictionnaire ROBERT & COLLINS qui le traduit en français par *type* ou *mec*. Apposé à un qualificatif, ici, *onion*, les Anglais auraient nommé ce marchand

d'oignons, de *onion johnny* « homme ou type aux oignons ». Cette nouvelle et récente version, attestée par le mémoire universitaire soutenu en Master 2 par Estelle Champeau, écarterait la tradition orale et écrite du Pays léonard qui voudrait que le mot *Johnny* soit issu d'un diminutif de Jean, *Petit Jean* ou *Jeannot*, la plupart des jeunes bretons se prénommant *Jean*, *Jean-Marie* ou *Jean-Yves*... et pourtant des conférenciers anglais, tel que Colin Vosper de Torquay, suggèrent à leur public, sur le thème *Why Johnny?*, une version très voisine : le prénom « *Jean-Yves* », dans le parler anglais, se prononçait « *John-Yves* », décliné par la suite en *Johnny* dans le langage populaire. Le débat reste ouvert... Cette dénomination s'est ensuite étendue à tous les *onion sellers* ou *onion men*, toutes tranches d'âges confondues, à mesure que passaient les années. Le terme de *Johnny* sera par la suite « bretonnisé » en *ar Johnniged* à l'arrivée en Bretagne. François Guivarch de Roscoff témoigne : « *Le métier était dur surtout pour les plus jeunes, les « nevezhanted, qui ne connaissaient de la langue que Please, Thank you ou Onions, Do you want any onions, please ? »* excepté au Pays de Galles où les « *Paotred Bro-Saoz* » devenaient « *Sioni Winwns* » et où, entre « *cousins* », la barrière de la langue devenait, au cours des campagnes, de moins en moins, un obstacle insurmontable à la communication. « *Cousins* » oui, jusqu'à une certaine époque, les deux langues, bretonne et galloise, s'étant séparées au 10^{ème} siècle et que depuis il est difficile pour un « *bretonnant* » de comprendre un « *galloisant* » au dire de Jacqueline Gibson en toute légitimité après une thèse de breton et une résidence de sept années à Aberystwyth. Pour confirmer cette thèse, Jean Autret témoigne : « *En 1949, à 14 ans, le « Certif. » en poche, l'examen du « assez haut » niveau intellectuel de l'époque, je débarque à Bangor, au nord du Pays de Galles, en n'ayant appris de la langue que quelques mots : Madame, bonjour, oignons, les prix, les nombres* », ces derniers ont d'ailleurs une similitude certaine avec le breton. Jean poursuit : « *Mon adaptation auprès des Gallois ne m'a pas posé de gros problèmes, peut-être par nos racines celtiques communes, ou peut-être aussi, par la même éducation reçue dans une famille baignée par la mer, les bateaux, la pêche ?* » *Chacun a en secret un don qui lui est propre pour les langues, moi, je n'ai pas eu à me plaindre !* « *Mot après mot, la phrase se construisait dans ma tête, la conversation et la vente pouvaient alors commencer.* » Tout jeune à Bangor, pour se rendre à Holyhead au N.O. dans l'île d'Anglesey, par un pont suspendu au-dessus du *Menai Strait*, sa première étape était le village que les locaux désignaient *Llanfair*, il demandait au conducteur du bus avec un clin d'œil malicieux et complice un billet aller pour :

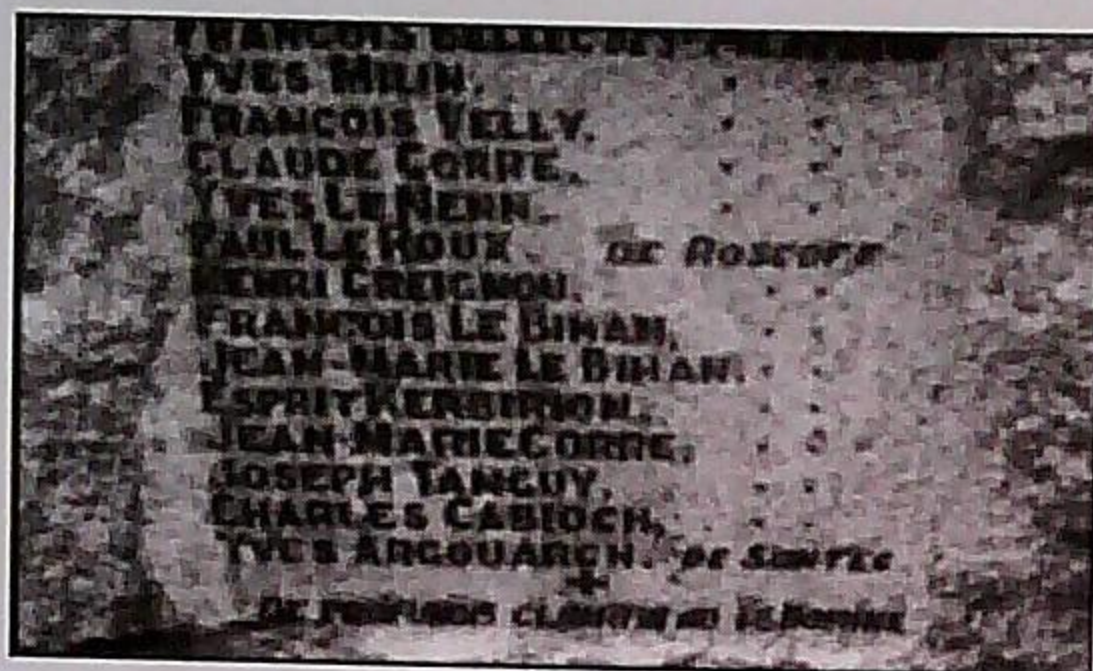
« *Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwlllantysiliogogoch* », véritable nom du village, nom d'ailleurs qu'il est encore capable aujourd'hui de prononcer sans hésiter, 60 ans plus tard. Après le « breton » puis le « français » et le

«gallois», notre *Johnny* a dû se familiariser avec quelques mots anglais imposés par la vente et pouvoir ainsi s'aventurer dans les villes, les ports tels que Cardiff et centres industriels, là où la mixité de la population et les échanges commerciaux imposaient une unité de langage, le Parlement ayant interdit l'usage de la langue galloise dans la Justice et la fonction publique après l'annexion de 1535. À l'image de la Bretagne, les campagnes et les villages ont su et pu résister à la pression de nos gouvernants, confortée de nos jours par l'émergence de mouvements culturels bretons et gallois. L'oignon, le « rosé roscovite », allait dorénavant envahir le « *Pays de la Rose* », puis le Pays de Galles et l'Écosse. L'Irlande est restée toujours réfractaire à l'entrée de ce genre de vente à domicile sur son territoire. Les paysans voyaient d'un mauvais œil ces « nouveaux envahisseurs » venir leur faire concurrence. Est-ce l'insularité qui les caractérise ou leur ultra-protectionnisme qui les poussent à ce comportement ? Probablement, quelques *Johnnies* ayant aussi rencontré ces mêmes difficultés en tentant des incursions dans les îles Anglo-Normandes ou à l'île de Man. Malgré tout, le tonnage exporté ne cessa de croître d'année en année et passa de 1000 tonnes en 1860 avec 200 *Johnnies* à 7 000 tonnes en 1913 avec 1200 *Johnnies*. Qui mieux que Marie-Thérèse Chapalain, présidente de l'Association « Tud ar Johnniged », économiste de formation et, plus est, fille et sœur de *Johnnies*, pouvait le plus fidèlement possible nous renseigner : « *L'âge d'or s'étale de 1920 à 1929, cette dernière année a vu 1400 hommes effectuer la traversée avec 9 000 tonnes d'oignons, un record !* » Les familles léonardes achètent alors des terres, réaménagent leurs fermes ou construisent même des maisons. « *Puis la crise boursière de 1929 s'abat, les allers-retours se font plus rares.* » « *L'évolution de la société, l'éducation, la scolarisation sont sans doute les raisons de la désaffection progressive pour le métier, jusqu'en 1975* », note Adeline Bertin dans le journal *Ouest-France* du 18 novembre 2015. « *La non-équivalence entre les prestations sociales instaurées après la seconde guerre mondiale, the Welfare State, l'État-providence au Royaume-Uni, et la Sécurité Sociale en France, ne permettait pas aux Johnnies de bénéficier d'une couverture sociale pendant leur séjour à l'étranger, ce qui accentua le déclin* », ajoute Marie-Thérèse Chapalain. Le terme officiel anglais de *onion johnny* s'est véritablement introduit outre-Manche par les journaux relatant les naufrages de deux vapeurs, venant en Bretagne avec, à bord, des touristes anglais et des agriculteurs bretons que les Anglais, Gallois et Écossais dans leurs rédactions les ont nommés tout simplement *Onion Johnny* ou *Johnny Onion*. Le 4 décembre 1926, le journal écossais, le « *Glasgow Herald* » écrit « *« Onion Johnny* ».



DEUX NAUFRAGES À JAMAIS DANS NOS MÉMOIRES

- Le 31 janvier 1898 en soirée, le SS *CHANNEL QUEEN* quitte le bassin *Sutton* de Plymouth à destination du port du Légué à St-Brieuc avec escales à St-Peter Port à



Guernesey et St-Hélier à Jersey. Dans la nuit, il entre dans un épais brouillard au sud du phare de *Start Point*. A 5 heures, c'est le drame : apercevant les brisants sur l'avant et malgré une dernière manœuvre, le Capitaine Edward James Collings ne peut éviter le *Black Rock*, ce sinistre et traître récif sur la côte nord-ouest de Guernesey. Le bilan

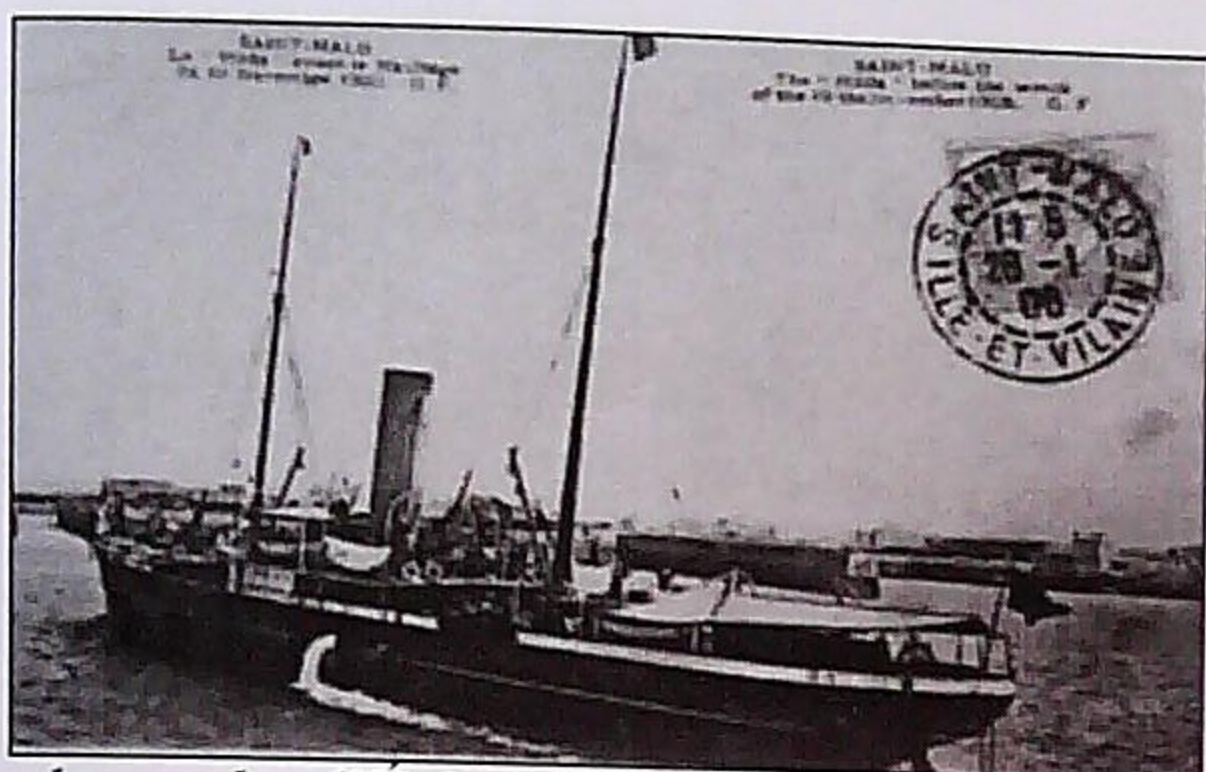
s'élève à 21 victimes parmi lesquelles 14 *Johnnies* (5 de St-Pol, 8 de Roscoff et 1 de Santez) dont sept âgés de moins de 20 ans, honorés sur cette stèle au cimetière de *St-Sampson* à Guernesey.

L'arrière-petit-fils du Capitaine Collings, Colin Vosper de Torquay dans le Devon Sud, était la personne la plus à même pour nous faire partager en détails les circonstances du naufrage. Il ne manque pas les festivités organisées à Teignmouth, à l'occasion de l'anniversaire du jumelage avec Perros.

- Le 18 novembre 1905, le vapeur anglais *HILDA* quitte Southampton à 22 h pour effectuer son service régulier avec St-Malo. A la sortie du *Solent*, à la pointe sud-ouest de l'île de Wight, un mauvais présage, un épais brouillard le force à mouiller à *Alun Bay*. Au matin, il reprend sa route. Devant Jersey, les conditions météorologiques recommencent à se détériorer mais à 18 h alors que les éclairages de la ville de St-Malo et le feu du *Phare du Grand Jardin* sont des lueurs d'espoir, le *HILDA* s'engage dans le *Chenal de la Petite Porte*, mais à 23 h, la visibilité réduite par des bourrasques de neige, il heurte les rochers des *Pierres des Portes*. Malgré la mise à l'eau des canots du bord et l'arrivée sur zone des remorqueurs malouins, sur les 130 passagers, parmi les victimes, 74 *Johnnies* dont 44 originaires de Cléder sont à déplorer.

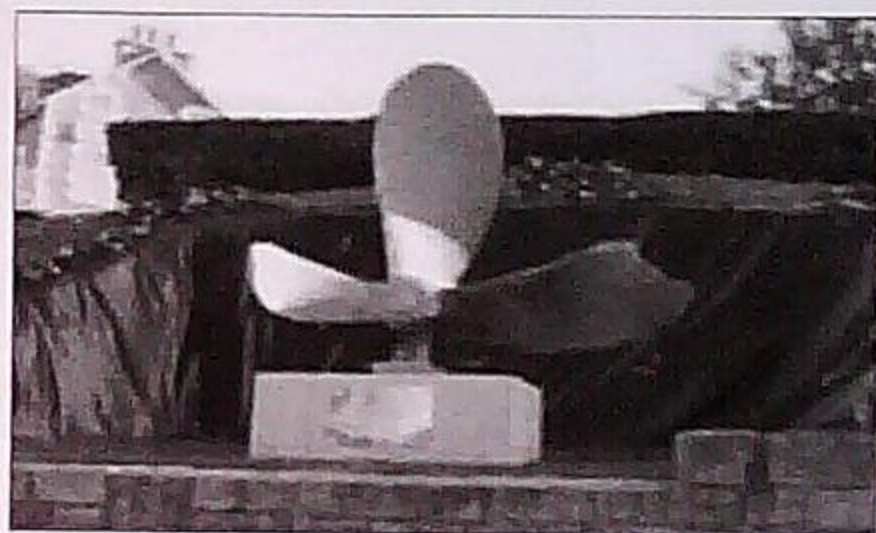
Avec ce nouveau naufrage, c'est une catastrophe de plus à venir endeuiller cette corporation de travailleurs de la terre que la mer n'a pas toujours épargnée. Leur mémoire a été immortalisée sur un monument aux abords de la Plage de l'Écluse à Dinard en 2005, sur une tombe à Roscoff et par la création de l'Association « LE *HILDA* », sous la présidence de Michèle Ségura-Coz à qui nous devons de nombreux témoignages sur son drame familial.

LE SS *HILDA*



plage de l'Écluse, a été inauguré le 19 novembre 2005 en commémoration du 100^{ème} anniversaire du naufrage du navire.

Hélice du « *HILDA* », remontée en 1995 par des plongeurs locaux et offerte à la ville de Dinard. Le monument, érigé aux abords de la



LE SS *CHANNEL QUEEN*

ici, en escale à Jersey, était commandé par le Capitaine Edward James Collings. Né en 1848 à St-Peter Port, chef-lieu de l'île de Guernesey, père de deux enfants, il est décédé à 81 ans à Plymouth. Il était titulaire du



« *Master Certificate of Competency* » en 1877. Colin Vosper, l'arrière-petit-fils du Capitaine Collings, ici, en compagnie de son épouse Sally, devant le mémorial, dressé dans le cimetière de la paroisse

de St-Sampson à Guernesey en hommage aux 21 victimes dont 14 *Johnnies*, 7 étaient âgés de moins de vingt ans.

Dans le respect des traditions maritimes, le Capitaine Collings avait quitté le bord le dernier et avait pris pied à terre vers 10h 35, contusionné et souffrant de crampes.

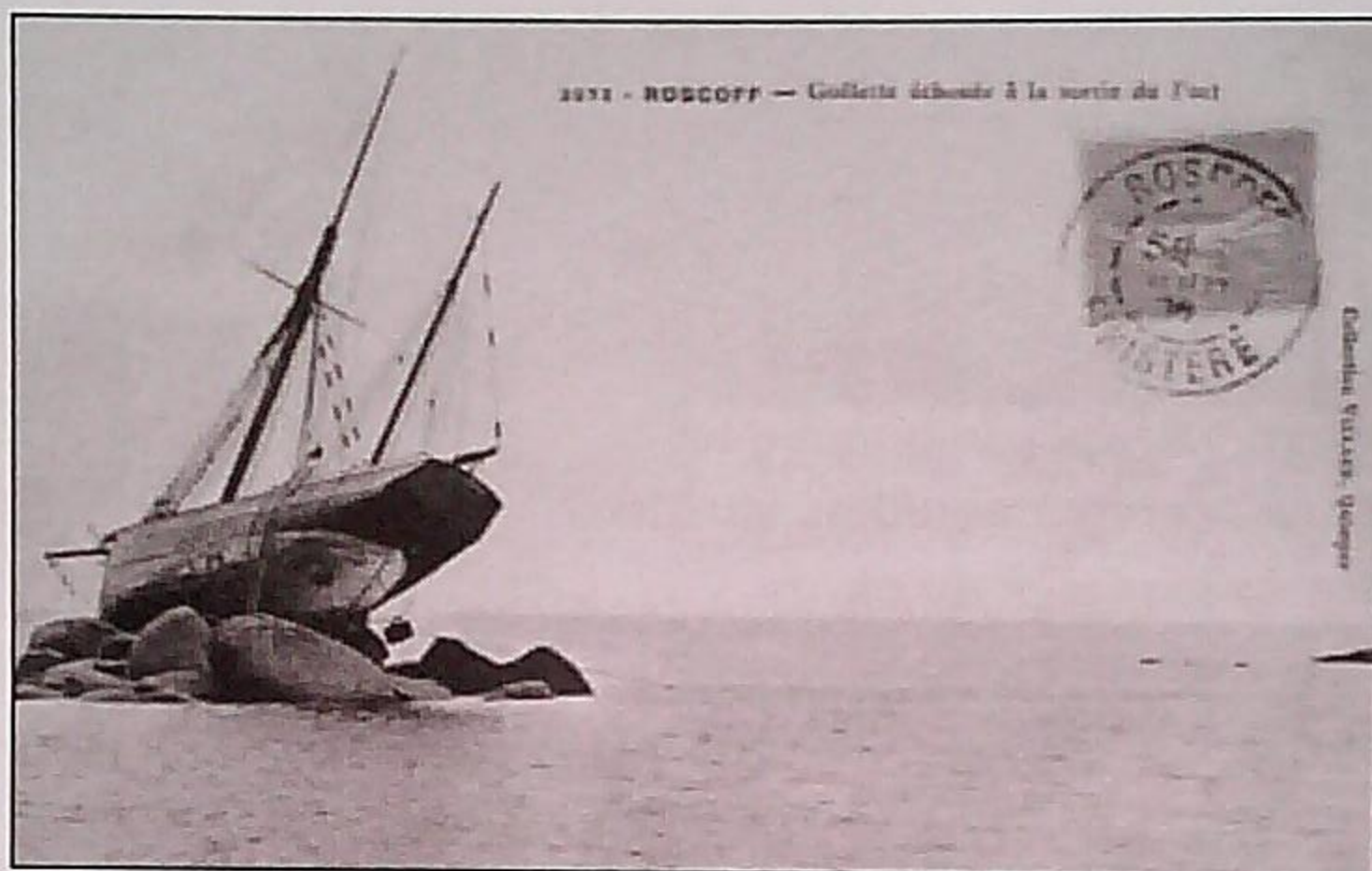


Il avait été décoré par la *Royal Humane Society* pour acte de courage en sauvant un homme de la noyade à Sutton Poole 0 Plymouth.

QUELQUES FORTUNES DE MER

Le 30 août 1905

LE dundee *CHOUAN* sur la roche *Men Gwen Braz*



Le 20 août 1909, une béquille fracturée, chavirage dans le port de Roscoff

LE dundee *WATER LILY* du Cap. Jack, ici en escale à Perros.



RAPPORTS D'ACCIDENTS RELEVÉS DES JOURNAUX LOCAUX

Les voiliers-caboteurs trégorrois, eux non plus, n'ont pas été épargnés par la malchance, à des degrés dramatiques moindres. Citons-en quelques-uns, « dre c'hras Doue », qui n'ont pas eu à subir de pertes humaines :

- Le 14 août 1899, la goélette *AMIRAL LAFFONT* (Armateurs Kerbrat et Laffont de Tréguier) sur le trajet Roscoff-Newcastle qui, après abordage, a pu réparer les dégâts dans un port voisin.

- 25 sept.1902, le dundee *SAINTE-JOSEPH* avec 90 tonnes d'oignons (valeur 6000 Fr.) s'échoue en sortant de Roscoff, sur la *Roche aux morues*, ne put regagner le port qu'à la marée montante, navire et cargaison en triste état.

- Le 30 août 1905, le dundee *CHOUAN* du Capitaine perrosien Eugène Lissillour s'échoue au sortir du port de Roscoff, sur la roche de *Men Guen Bras* avec 60 tonnes d'oignons à destination de Middlesbrough.



- Le 24 juillet 1908, la goélette *HYGIE*, avec 12 *Johnnies* à bord, fait naufrage sur le *Roc'h-ar-Gwin*. De retour au port, il décharge ses 65 tonnes d'oignons.

- Le 20 août 1909, une des béquilles du dundee *WATER LILY* (voir p. 27) du Capitaine Jack de Guernesey se casse à l'échouage. Le choc provoque une voie d'eau. Par chance, la cargaison attendait encore sur le quai, ce qui n'a pas été le cas pour les dundees *ATLANTIQUE* en 1937 et *IRIS* en 1939, commandé par le Capitaine Eléazar Meudal de Pleubian. Leurs *Johnnies* consternés n'ont pu que constater les dégâts en voyant leurs tonnes d'oignons se déverser dans la vase et avec eux, bien que la marchandise soit assurée, le bénéfice de la vente indispensable à la survie de la famille.

- En juillet 1925, la goélette *HERMANN*, à 30 milles de Roscoff en direction de Cardiff avec à bord 22 *Johnnies*, aborde, dans la brume, un vapeur anglais. Retrouvant le voilier une heure plus tard, étrave enfoncée, son capitaine proposa au capitaine breton ses services pour organiser les secours. Celui-ci le remercia par politesse ou plutôt par méfiance, mais préféra faire demi-tour, « *fri tougn* » (« nez écrasé », en français), par ses propres moyens. Le capitaine n'est autre que Jean Kervizic, un des derniers « *écraseurs de crabes* » trégorrois. Un capitaine breton secouru par un marin anglais... inimaginable !

- Le 6 juillet 1930, le dundee *TALBURG* (photo page 52) du Capitaine Morvan de Tréguier s'échoue sur la roche *Rolas* et, en septembre 1935, la goélette latine *GOÉLAND* de l'Armateur Le Guern de Lézardrieux, en direction de Swansea, talonne un récif sur la côte sud du Pays de Galles.

- Le 5 août 1931 à 5 h du matin, la goélette *CHARLOTTE* de Tréguier, Cap. Le Guilcher, est coupée en deux en plein brouillard entre le bateau-phare de *Sandgate* et de celui de *Varne* et coule en moins de cinq minutes. L'équipage et les six *Johnnies* sont secourus par le vapeur pétrolier abordeur et débarqués à Douvres. Ils seront de retour le 10 août en gare de Roscoff où ils retrouveront leurs familles, soulagées.



Par contre, plus dramatique aura été l'abordage, le 14 août 1899, de la goélette *PAQUEBOT N° 5* commandée par un autre capitaine perrosien Jean-Baptiste Coadou, (frère d'Arthur, commandant valeureux avant 1926 de la *ROSCOVITE*), goélette qui, en direction de Poole puis de Hull, a été abordée à deux reprises dans la même nuit. Une première fois par un vapeur espagnol de Bilbao dans le pas de Calais et, dans la foulée, une seconde fois, en rentrant sur Calais pour réparations, par un vapeur allemand. Sur les 19 passagers, cinq victimes sont à déplorer dont trois *Johnnies* : les patrons des deux compagnies, Claude Quéméner et Jacques Tanguy et Yves Corre, 16 ans. Sitôt à terre à Hull, J.B. Coadou apprend l'abordage devant Douvres du brick-goélette *LA CLARTÉ* de son ami perrosien, le Capitaine Le Bras, qui avait quitté Roscoff le 5 août pour Newcastle. L'équipage, le chargement et les 44 *Johnnies* s'en sortiront indemnes.

Au-delà de ces fortunes de mer dont les séquelles resteront à jamais ancrées dans les mémoires léonardes, peu d'accidents, mais c'est encore trop, sont à déplorer en rapport avec le nombre de *Johnnies*, ces agriculteurs dont le pied marin allait s'affirmer au fil des milles parcourus en Manche, Mer du Nord, Mer d'Irlande et Atlantique-Nord. S'affirmer, non sans difficultés, car, face à des conditions de mer difficiles, des conflits pouvaient naître entre l'équipage et des passagers paniqués, et étrangers à l'intuition du capitaine, ce sixième sens propre aux marins expérimentés.

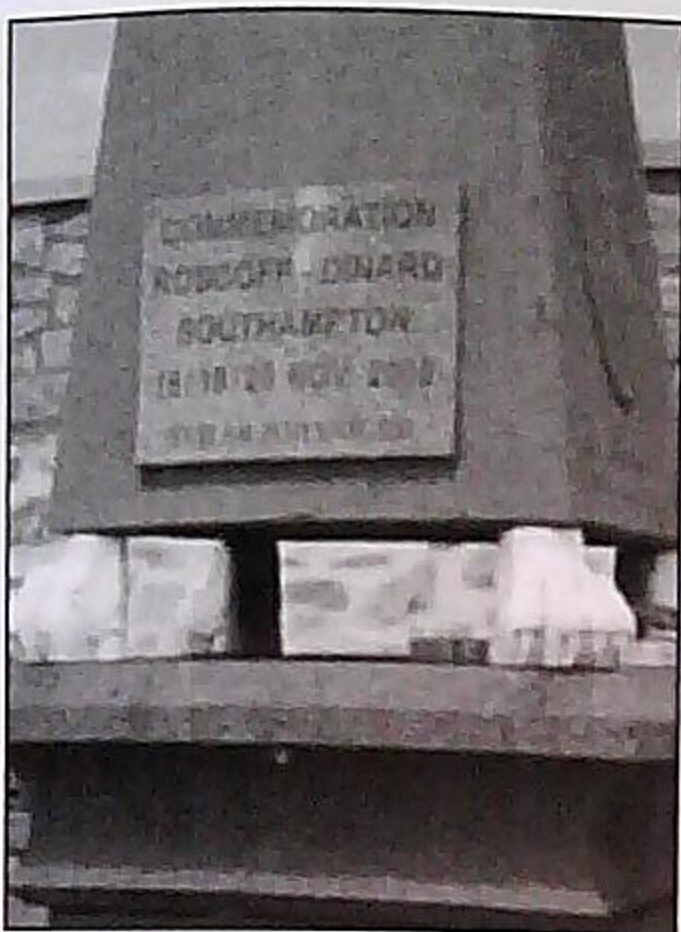
Signalons néanmoins :

- Yves Pleyber de Roscoff en août 1901 à Cardiff s'est noyé en tombant à la mer en plein déchargement. Jean-Jacques Salaün, en serrant le hunier, s'est tué en tombant sur le panneau de cale.

- Le 4 août 1913, un *Johnny* de la Cie Jean-Marie Rohou, au cours de la traversée Roscoff - Plymouth, est enlevé par une lame du pont du dundee *ÉTOILE* du port de Tréguier, commandé par le Capitaine Le Normand.

Moins grave sera la chute de trois mètres de Jean Kerrien, de Plougoulm, emporté par un sac d'oignons au fond de la cale du dundee *IDÉROS*. «*Tête de breton*», il ne s'en sortira qu'avec des maux... de reins !

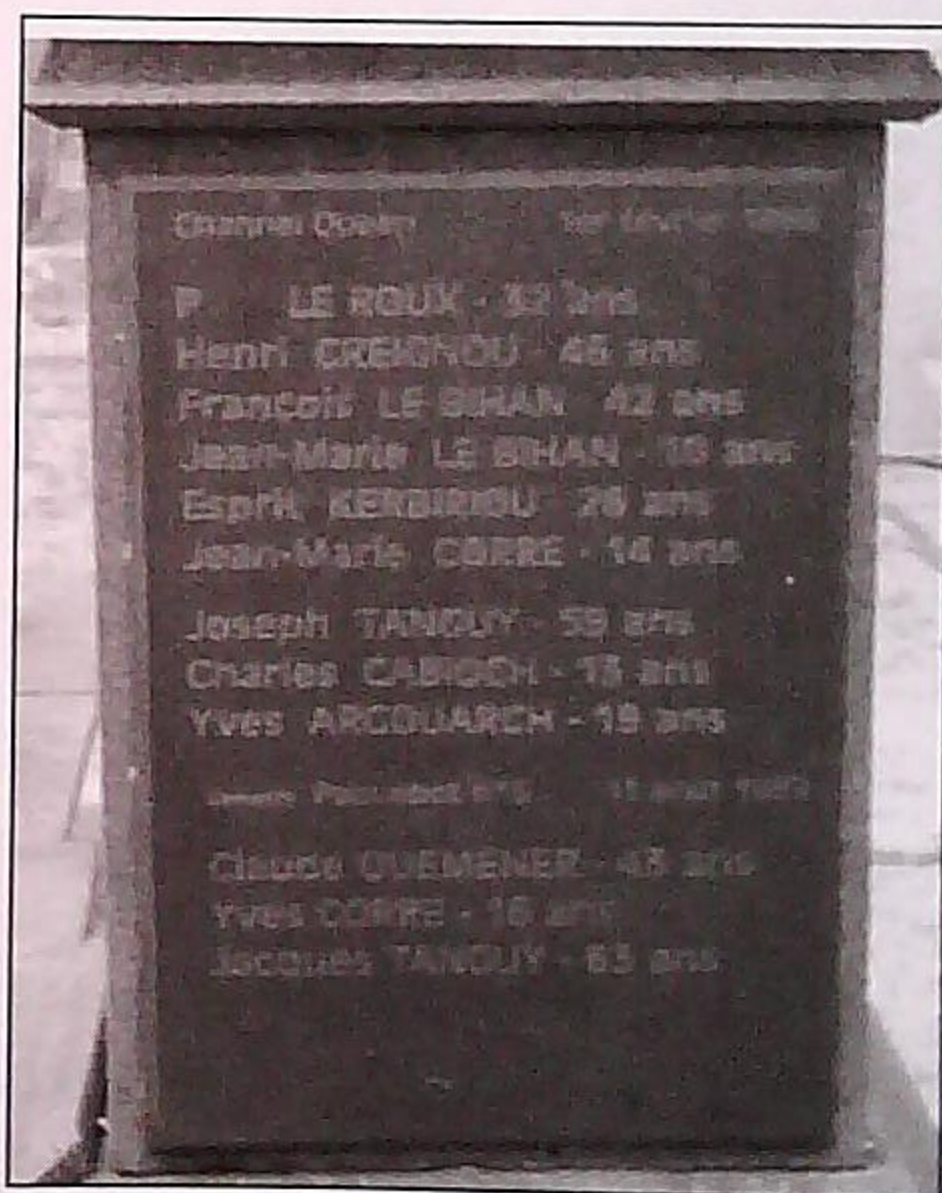
« TUD AR JOHNNIGED » NE LES OUBLIERA JAMAIS



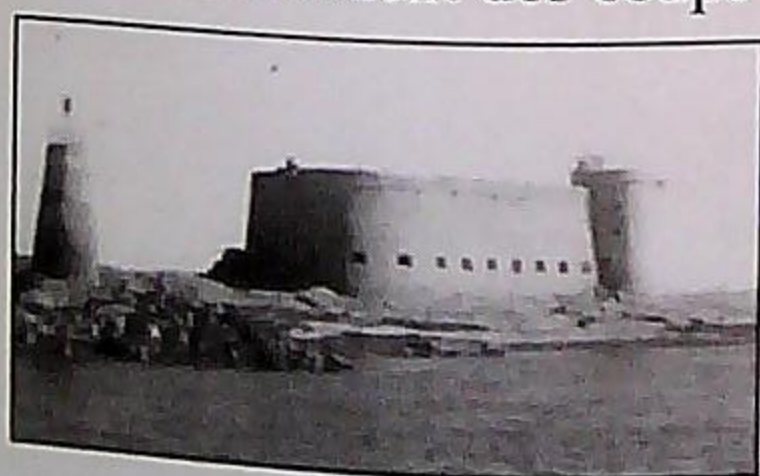
À Roscoff, le député Albert de Mun fit ériger une tombe spécifique, contenant sept corps de Roscovites, au cimetière du Vil à Roscoff. En 2005, l'Association « TUD AR JOHNNIGED » y a fait apposer une plaque commémorative. Sur un flanc de cette tombe, cette association a fait inscrire les noms des naufragés roscovites du vapeur *CHANNEN QUEEN* et de la goélette *PAQUEBOT N°5* à l'occasion du centième anniversaire de leurs disparitions datant de 1898 et 99. Ces mémorations étaient animées par Guillaume Séité (Lommic Lommi), *Johnny* à Bristol, par Henri

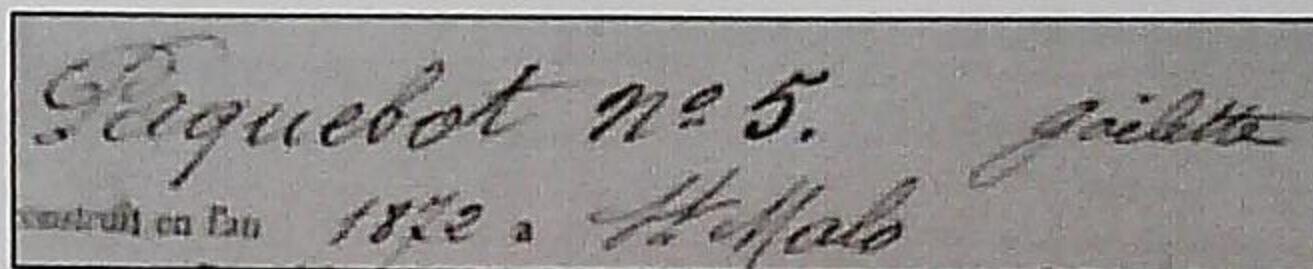


Sur la stèle au cimetière de Guernesey



Prigent, chanteur et père de Denez Prigent et par Jean Paranthoën de Pleubian, représentant les membres des équipages trégorrois. Parmi les nombreuses anecdotes que chacun prenait plaisir à raconter, Jean se souvenait, qu'à 16 ans en 1938, il naviguait sur les derniers voiliers-caboteurs de Tréguier avec des compagnies de *Johnnies* et de leurs tonnes d'oignons. Il parlait aussi sereinement des coups de tabac qu'il avait dû affronter au cours de sa jeune carrière « d'écraseurs de crabes » que des calmes qu'il avait subis, par exemple, des deux jours où son voilier était resté « sac'het » (bloqué ou encalminé) derrière le *Château du Taureau*, en baie de Morlaix, pourtant si proche du quai de l'arrivée tant attendue ?





Jean PARANTHOËN de Pleubian

Un des derniers membres d'équipage des « voiliers-caboteurs *Johnnies* »
du Trégor avant 1939.

Ici, au cimetière du Vil à Roscoff, le 15 août 1999, lors de la
commémoration du centenaire du naufrage de la goélette
PAQUEBOT N°5



La goélette de 75 tonneaux de l'armement Morvan de Lannion, destinée à être
bateau courrier-ambulancier des pêcheurs de Terre-Neuve, était commandée par le
Perrosien J-Baptiste Coadou. Dès son retour de Portsmouth le 1^{er} août 1899, elle
quitte Roscoff le 5 avec 19 Johnnies et leur cargaison d'oignons, sombre par
abordage le 13 et est rayée en Douane le 14 novembre.

LES TOUT DERNIERS « VOILIERS-CABOTEURS » *JOHNNIES* :

- Océanide Cap. Meudal → Cardiff 20/05/39 Exp. Pichon
- HERMANN Cap. Kervizic → Cardiff 12/08/39 Exp. Huard
- DIXI Cap. Meudal → Swansea 14/08/39 Exp. Pichon
- EMILE Cap. Meudal → Cardiff 14/08/39 Exp. Pichon
- KENAVO Cap. Calvez → Poole 28/08/39 Exp. Huard

Le 1^{er} septembre : mobilisation générale. Le 3 : déclaration de la guerre.

PAROLES DE *JOHNNIES* ...

propos recueillis par Gwyn Griffiths.



Jean-Marie Prigent, connu sous le nom de *Shamar Vian*, témoigne : « *Ma première leçon m'a appris à ne jamais laisser le bâton avec les oignons devant la maison, le temps d'aller frapper à la porte de derrière. « Les moutons étaient là et, en un rien de temps, ils grignotaient un morceau de chaque oignon. « Ils ne se contentaient pas d'un seul mais les abimaient tous. »* Il poursuit : « *La vie était dure en ce temps-là. « Je sens encore le poids du baz sur mon épaule. »*

Sensation certainement partagée par ce jeune Roscovite de 13 ans, ici sur la photo, dans une rue de Leith, en Écosse. Un autre Johnny de 15 ans, à Bangor, au nord du Pays de Galles, témoigne : « *Parfois le frottement du bâton faisait saigner mon épaule et quand je rentrais le soir, ma chemise était couverte de sang séché. »* L'expression « *C'est là que le bât blesse* » qui tire son origine du monde animal aurait pu parfaitement s'identifier à celui des *Johnnies*.

Jean Berthou, né en 1897, est en route pour Aberdeen en Écosse à la déclaration de la guerre, au début août 1914, embarqué sur la goélette *LES JUMELLES* du Capitaine Pierre-Marie Lissillour, accompagnée de la *ROSCOVITE* et de l'*HERMANN* (Cap. Ollivier Plusquellec), toutes trois chargées d'oignons, se souvient avoir appris, de même que les équipages, les premières nouvelles de la guerre par le consul de France qui leur ordonna de rejoindre la France au plus vite par Londres puis en ferry. Après de vives discussions, ils obtinrent un sursis de trois jours pour essayer de vendre la marchandise tandis que les *Johnnies*, trop jeunes ou trop vieux pour être incorporés, continuèrent la vente. Les capitaines ne disposaient plus que de très peu de marins pour rentrer à Roscoff et Arthur Coadou, l'intrépide capitaine de la *ROSCOVITE*, ne se voyait pas rester en rade jusqu'à la fin de la guerre, prévue... à Noël, pour les plus optimistes.



« *Le capitaine prit la décision de partir en équipage réduit, j'avais 17 ans, Jean-François Corre, 17 et Claude Creignou, un botteleur de 75 ans. « Après un chargement de charbon à Kirkcaldy pour Pont-Labbé, le retour a duré un mois, non pas pour éviter les navires ennemis mais tout simplement par manque*

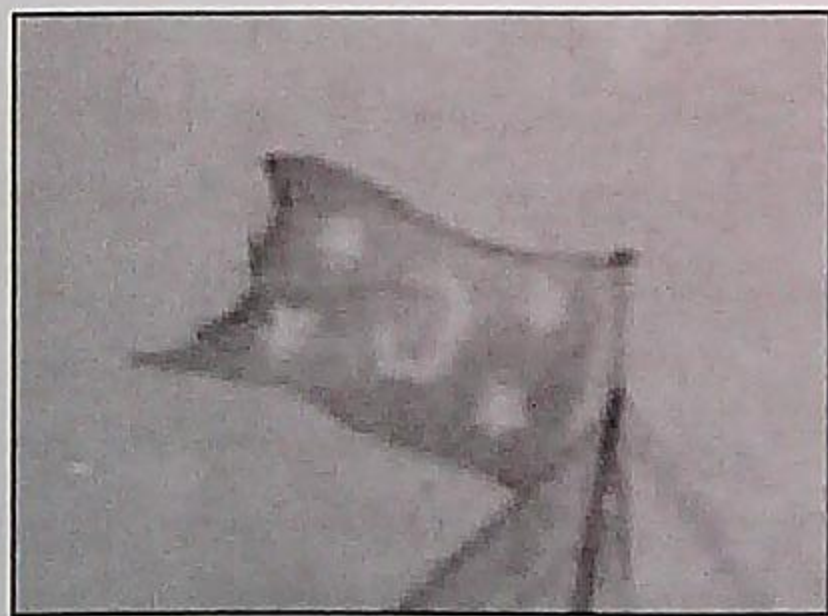
inhabituel de vent. « Un matin de septembre 1914, l'anxiété, les angoisses qui grandissaient de jour en jour ont laissé place au soulagement à la vue de la goélette dans le chenal de l'île de Batz. »

LES ÉCRASEURS DE CRABES CHEZ LES JOHNNIES

Le Capitaine A. Marchandeaude témoigne dans la préface du livre « *Les Derniers Voiliers Caboteurs* » de son ami Louis Lacroix : « *Les équipages qui pratiquaient le cabotage sont qualifiés, en breton, de « friker kranter » (écraseurs de crabes) par les long-courriers parce que, comme ces crustacés, ils ne s'éloignent jamais des côtes et que leurs navires s'échouaient dessus. De même que les marins des grands voiliers, ils avaient une vie très spéciale mais différente de la leur.* » Et il poursuit : « *Durs et rudes, les « écraseurs » n'étaient pas toujours malléables ; pourtant, au cours des quatre années pendant lesquelles j'ai vécu leur vie, j'ai toujours vu les ordres des capitaines exécutés courageusement et avec la plus grande discipline.* »

La parole est au Capitaine Louis Lacroix : « *Pour faire les traversées et, en particulier, les voyages de primes parfois si durs vers St-Pierre et Miquelon ou l'Islande, il fallait des navires solides et d'une tenue magnifique à la mer. Ceux qui commandaient devaient être de vrais « souqueurs de toile », se recrutant surtout parmi les Trégorrois, les Perrosiens et quelques Morbihannais.* » Le Capitaine Jean-Marie Meudal répondait en breton de Tréguier lorsqu'on lui parlait de son navire et de sa traversée : « *Il ventait les enfants qu'il en fumait et il marchait toujours.* » (Comprend... qui pourra !)

En tant que témoin privilégié, Georges Rémond, né au port de Perros, d'un milieu maritime par son père et *Johnny* par sa mère, racontait dernièrement, alors âgé de plus de 90 ans : « *Un des « masters » de ma famille n'aurait, pour rien au monde, affrété un autre navire que celui de ce même capitaine en qui il avait entièrement confiance.* » L'armateur d'un voilier-caboteur affrété à des parcours relativement courts ne pouvait d'ailleurs pas s'occuper personnellement de son navire. Les



voyages étant trop rapprochés, il laissait à son capitaine la gestion, sur place, des traversées, des chargements et des frais... La solde du capitaine était d'autant plus forte que ses traversées avaient été plus rapides, ses séjours plus courts et ses dépenses plus faibles. Certains d'entre eux pouvaient alors s'engager financièrement vers un statut de « *Capitaine-Armateur* » et s'autorisaient ainsi la possibilité de hisser, au sommet du

grand mât, le pavillon bleu étoilé et, en son centre, l'initiale de son nom. Le « C » de Pierre Coadou, ici sur la photo du mât du dundee *EL DJEZAÏR*.

ÉPILOGUE

Cette épopée des marchands d'oignons en Grande-Bretagne a subi des aléas au cours du temps. Ainsi en 1932, un premier avertissement par un règlement strict et brutal des contrôles phytosanitaires décrété par une invasion de doryphores avait eu pour effet de réduire fortement le passage des légumes français. Après la guerre 39-45, le protectionnisme anglais et la dévaluation de la livre ont conduit à la création d'une « *Association des Marchands d'Oignons de Roscoff et de sa région* » pour négocier les temps des séjours, les prix... conséquences du déclin de cette transhumance qui avait fait l'originalité de ce mode de vente. Après la guerre, les voiliers-caboteurs avaient laissé place aux vapeurs, aux cargos puis aux ferries qui font, pour le commerce local actuel, marchandises et voyageurs, la notoriété de Roscoff. De 200 *Johnnies* exportant encore en 1960 dans les 5 000 tonnes, il en reste aujourd'hui une quinzaine pour quelques centaines de tonnes. Les séjours sont plus courts, le porte-à-porte est remplacé par la vente aux particuliers mais aussi aux « *grocers* » (*épiciers*). Sont-ils encore des *Johnnies* comme, à la « *belle époque* », la société anglaise les avait baptisés ?

« *Belle époque ?* » oui, pour certains des cultivateurs qui ont été récompensés par un meilleur niveau de vie pour les familles créant à Roscoff une classe moyenne, enrichissant la ville et contribuant à l'obtention du titre de « *petite cité de caractère* ». « *Belle époque ?* » vécue surtout par les « *Tik Bro-Saoz* », les « *mordus* » ou les « *acharnés* » d'Angleterre, quant aux « *journaliers* », les gages n'assuraient pas toujours leur bien-être financier.

Retrouvons le ressenti actuel de notre *Johnny* de référence, le roscovite Jean Autret : « *En décembre 1955, je quittais définitivement le métier de Johnny et partais volontaire à l'Armée pour servir en Algérie où je suis resté 6 ans et 7 mois, avec les risques et la chaleur en plus et pour suivre ensuite une carrière militaire*

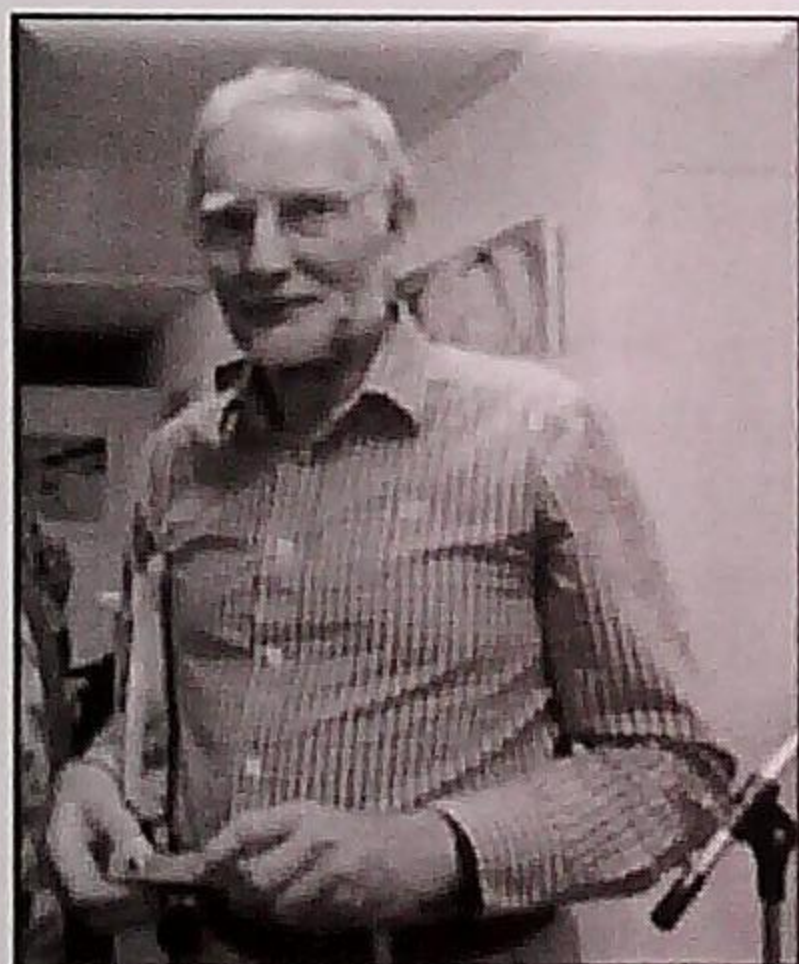


pendant 26 ans et parler une 5^{ème} langue, l'arabe. « Je n'ai rien oublié ni rien renié de mon ancien métier. « Depuis 1978, je retourne chaque année en vacances en Écosse où je retrouve quelques bons amis, mes anciens clients (« pratikou ») des années 50 », et de poursuivre avec un sentiment à peine voilé : « La meilleure époque ? Aucune. « Je regrette simplement ma jeunesse perdue. » Ici, le vapeur

LONDRES de la liaison *Dieppe-Newhaven* qui, après les voiliers-caboteurs, assura le transport des voyageurs et plus particulièrement des *Johnnies*, encore quelque temps.

ANNEXE

Le Roscovite Jean Autret, à 15 ans et la St-Politaine M.-Thérèse Martin
tous deux en retraite costamoricaine.



À g : Colin Vosper, arrière-petit-fils de Ed. Collings, capit. du « *CHANNEL QUEEN* »

À dr : Alain-Victor Guéguen à Liverpool (archives Hervé Guéguen de Lanvéoc 29)

Les bateaux-pilotes, souvent des bateaux de pêche, patrouillaient autour de l'île de Batz et dans la baie de Morlaix pour proposer leurs services aux capitaines qui acceptaient ou refusaient, mais à leurs risques et périls. De nombreux navires en difficulté ou en perdition sont à déplorer en France à cette époque d'où la création en 1865 de « La Société Centrale de Sauvetage des Naufragés », la SCSN, l'ancêtre de notre SNSM actuelle. La station de Roscoff remonte à 1866, l'abri du canot « *Armand-Béhic* », subventionné par les Ponts et Chaussées, date du 12/02/1867, il y a plus de 150 ans !

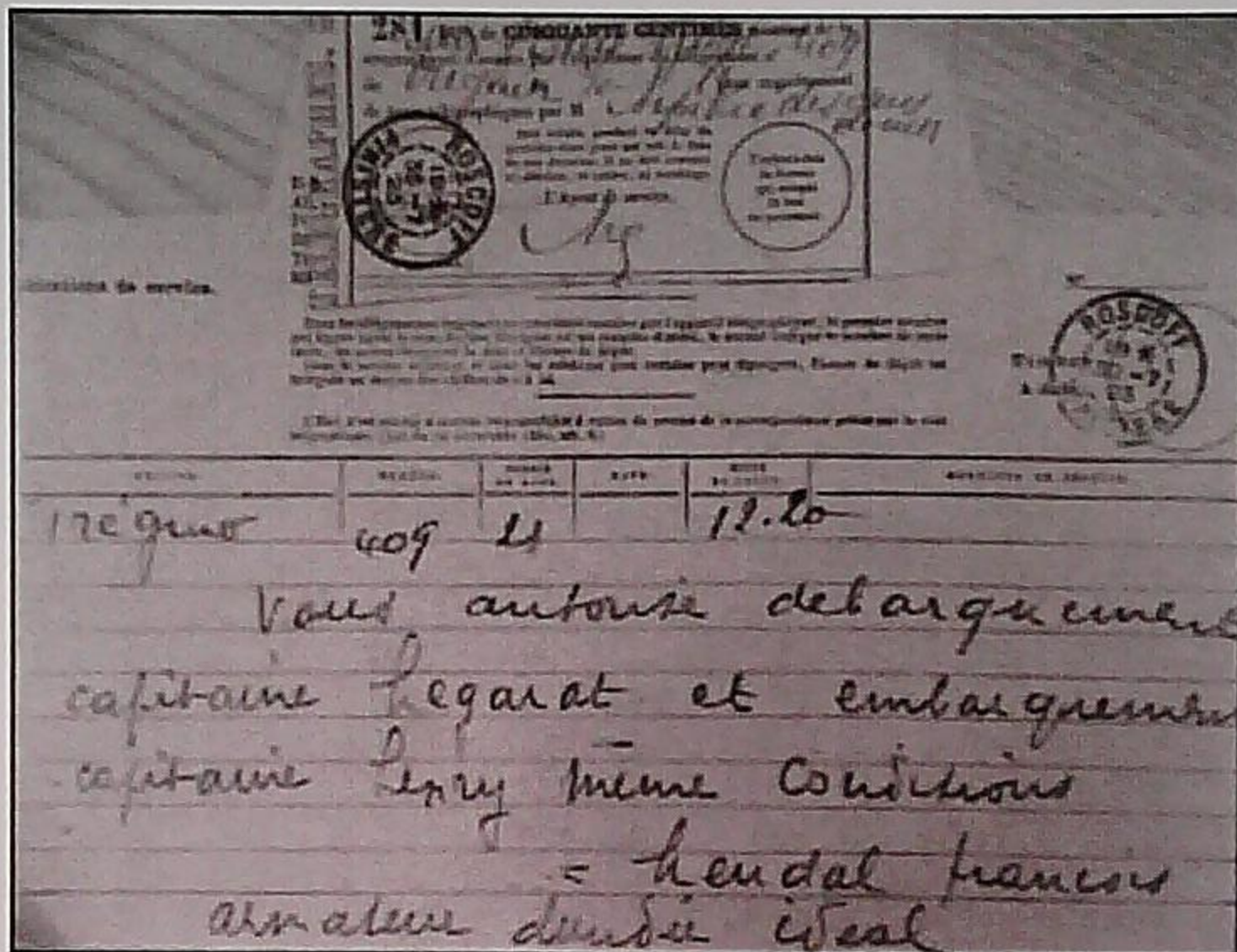
Les goélettes *OCÉANIDE* du Cap. Joseph Nicolas et *HERMANN* du Cap. Jean Kervizic. Au centre, *ARIEL*, du père de Jean Autret.



Équipage et pêcheurs en Islande, le 8 mai 1893, sur la « *GLANEUSE* » de Paimpol (Cap. Fañch Meudal). À la fin de la campagne de pêche, les voiliers du Trégor étaient armés au cabotage et, en particulier, pour la saison des oignons à Roscoff.

UN «TRÉGUIER - ROSCOFF» télégraphique.

de l'Armateur Fañch Meudal.



SHD Brest

QUELQUES CORRESPONDANCES ENTRE
LE « GALLOIS » ET LE « BRETON ».

Château = <i>Castell</i> - Kastel	Pomme = <i>Afal</i> - Aval
Arbre = <i>Coed</i> - Koad	Soleil = <i>Haul</i> - Heol
Poule = <i>Iâr</i> - Yar	Œuf = <i>Wy</i> - Vi
Fenêtre = <i>Ffenestr</i> - Prenest	Eau = <i>Ddwr</i> - Dour
Agneau = <i>Oen</i> - Oan	Feu = <i>Tan</i> - Tan
Mer = <i>Mor</i> - Mor	Sel = <i>Halen</i> - Holen
Lait = <i>Llaeth</i> - Laezh	Oignon = <i>Nionyn</i> - Ognon
Drapeau = <i>Baner</i> - Banniel	Taureau = <i>Tarw</i> - Tar

Un = *un* - unan / Deux = *dau* - daou / Trois = *tri* - tri
 Quatre = *pedwar* - pevar / Cinq = *pump* - pemp / Six = *chwech* - c'hwec'h
 Sept = *saith* - seizh / Huit = *wyth* - eizh / Neuf = *naw* - nav / Dix = *deg* - dek

LES « JOHNNIES » ET LA PRESSE

24 décembre 1935

(Archive André Le Person)

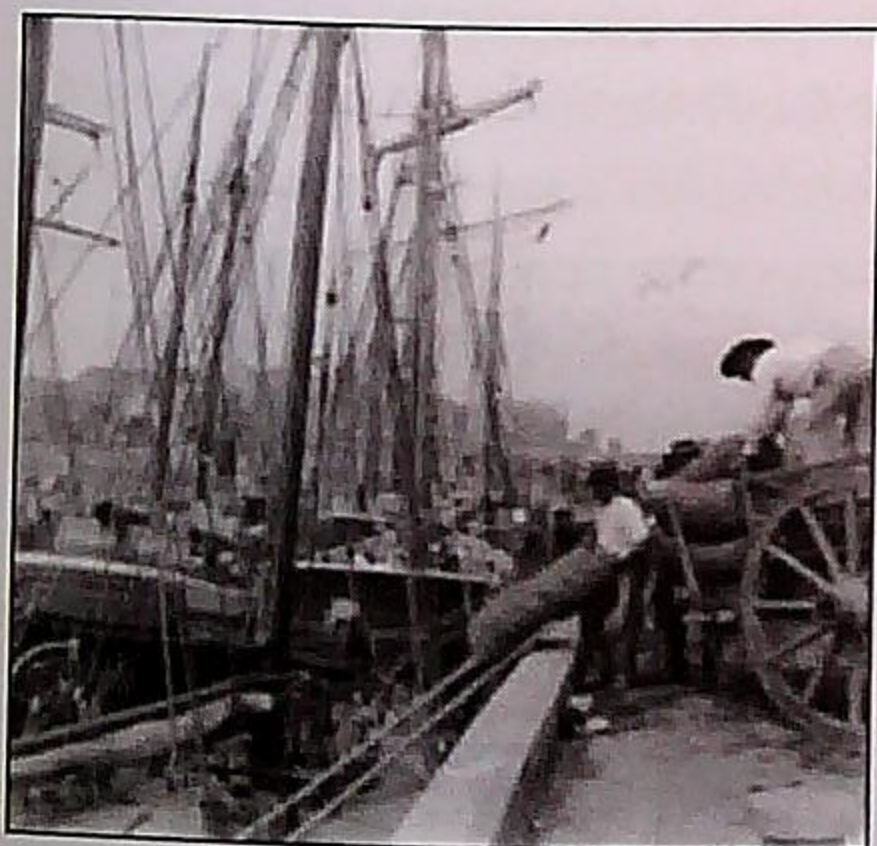
(article de Clément Moal dans la « *Dépêche de Brest* » du 26 décembre 35)

« *Christmas !* » ce mot magique pour les Anglais, chez qui la Noël est fêtée comme en nulle autre contrée, marque pour les « *Johnnies* » la fin de leur campagne et les joies du retour.

Hier 24 décembre, par centaines, après cinq mois de dur labeur, nos marchands d'oignons rentraient, comme chaque année, pour réveillonner au « home. »

Quelle fête que le trajet en car ou même en charrette, pêle-mêle avec les malles, de la gare de St-Pol à la maison pour ceux de Roscoff, St-Pol, Plougoulm, Cléder, Plouescat ou Santec dont les trois quarts des hommes sont ou ont été marchands d'oignons.

*Pantalon de velours, veste et jersey noirs, casquette à visière de cuir ou jockey anglais, vous en avez certainement rencontrés ces jours-ci entre St-Malo et Roscoff. Leur visage et leurs mains portent encore incrustée la poussière noire des villes anglaises : ce sont les « *Johnnies* » qui rentrent heureux comme des collégiens. Et comme ils sont choyés ces hommes à foulards de soie bariolés qui fument la courte pipe en terre marquée *Cork* et qui garderont, un mois ou deux durant, leur allure d'émigrants, leur allure de « *Paotred Bro Saoz* » pour redevenir peu à peu léonards, jusqu'au prochain départ.*

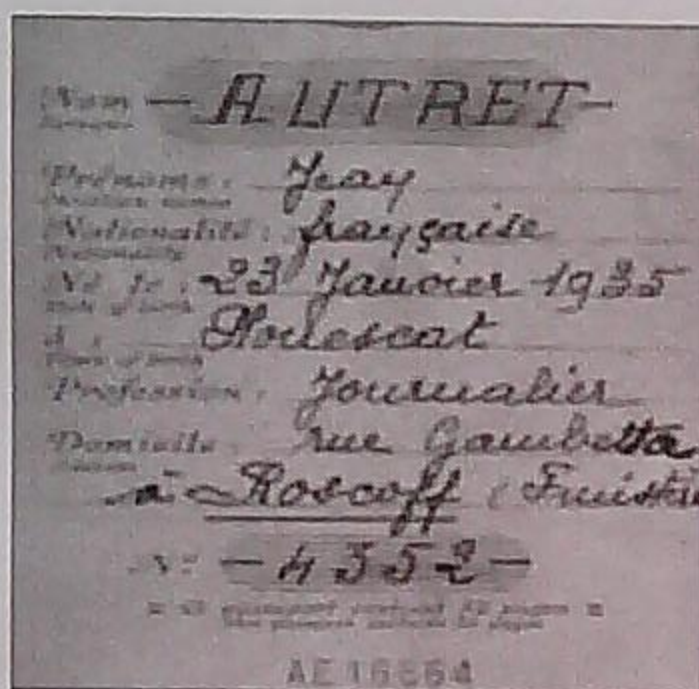


L'année prochaine, à la mi-juillet, ils se retrouveront tous sur les quais de Roscoff, dans les mêmes conditions, immortalisées sur la photo. (Coll. Pierre-Yves Decosse.)

A l'aller, au départ de Roscoff, les agriculteurs, pour de simples questions administratives et aussi techniques de chargement restaient fidèles à leurs armateurs et à leurs équipages. Quelques années avant et après la guerre, les retours par St-Malo ou Dieppe étaient facilités par les Vapeurs et le Chemin de fer qui offraient rapidité, sécurité et confort.

JEAN AUTRET LE ROSCOVITE

Qui mieux que Jean Autret pouvait prétendre à être surnommé *Johnny* (*Petit Jean*), sobriquet donné par les Anglais avec un mélange de sentiments de pitié, de sympathie, voire d'ironie, étonnés de rencontrer tant de jeunes bretons, âgés souvent d'à peine 10 ans, venus vendre leurs oignons et prénommés très souvent Jean, Jean-Marie ou Jean-Yves...



Jean Autret témoigne : *dès la fin de ma scolarité, alors âgé de 14 ans, mon père Louis fait mes gages sur un cahier d'écolier au « Café du Centre » à Roscoff tenu par Madame Quéméner, Tante Janie comme on l'appelait, puis, les années suivantes, au « Café de la Gare » chez M. Guingamp ou au « Café Guerch, Ty Pierre ». Loué à la Cie d'Esprit Rohou et de François Dilasser, son associé, je pars vers Bangor, au nord du Pays de Galles pour la somme de 2500 francs par mois (25 fr actuels) eh*



oui ! Cette première saison de huit mois me rapporta 20 000 fr avec lesquels on m'acheta mon premier vélo qui coûtait 28 000 fr, huit mois de travail ne me suffisait même pas de me le payer. Nous étions partis en tout début juillet. Je me souviens de notre cargo, chargé d'une centaine tonnes d'oignons en sacs de 50 kg, quittant le Quai Neuf, prenant la passe de Rannic pour longer la pointe de Sainte-Barbe, cap au N.E. Le patron nous a réunis sur le pont, debout, le béret à la main pour chanter le « Kanon gan joa », à la gloire de Sainte Barbe. J'étais très ému et jetais un dernier regard vers le haut du quai où mon père et ma mère devaient encore agiter leur mouchoir. J'avais 14 ans et je partais à l'étranger pour la première fois sur un cargo, le Cramere et les saisons suivantes sur des dundees à voiles et à moteur : le Heb Ken (Sans Plus) du Guilvinec, le Monseigneur du Parc et le François-Henri pour traverser la Manche et la Mer d'Irlande avec des gens que je ne connaissais même pas !!!

Au chargement à Roscoff, on prévoyait une place pour nous, sur le chargement, juste sous les panneaux de la cale, qui, fermée et bâchée, nous obligeaient à circuler sur les sacs d'oignons dans le noir et à moitié voûtés. Une odeur atroce et tenace nous rendait malade toute la traversée. De jour, on pouvait sortir sur le pont mais la nuit on était bien obligé de rentrer dormir. Les malades (dont je faisais partie) ne sortaient même pas pour vomir !

« Le plus grand bonheur, c'est celui que l'on donne aux autres. » Jean Autret

PAROLES DE L' ONION JOHNNY...

Débarqués à Porthmadoc, au fond de la baie abritée de Trémadoc Bay, nous remontions vers Bangor avec notre marchandise. Là, les oignons mis en chapelets



et portés sur un bâton nous permettaient de déambuler dans les ruelles et les escaliers pour proposer nos oignons en sonnant à toutes les portes. On nous appelait les « bell-breakers ».

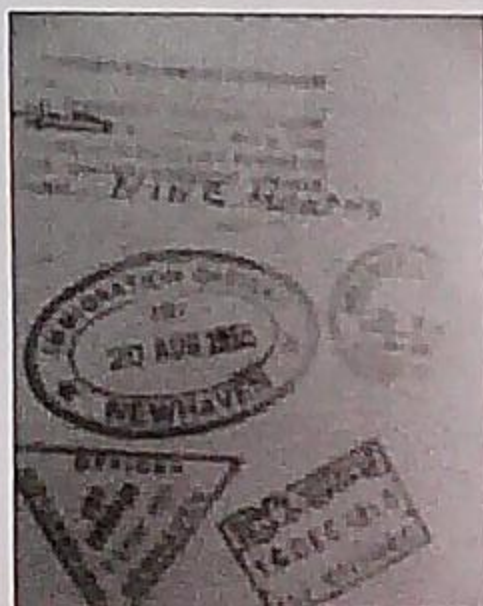
Jean poursuit : à Bangor, je prenais le bus presque chaque jour et je mettais mes oignons sous l'escalier des « double decks » des bus Crossville pour me rendre

soit à Llandudno ou Caernarvon soit à Hollyhead dans l'Île d'Anglesey. Ne parlant que le breton, pas un mot d'anglais, le prix du chapelet m'est expliqué pour la monnaie ainsi que les trois ou quatre mots que je devais dire. Largué dans la ville sans connaître la langue, en me repérant pour le retour, je devais faire bonne figure et avoir le sourire malgré la trouille qui m'étreignait et le poids de mon chargement avoisinant les 30 à 35 kg, moi qui n'en pesais guère plus. Mes gages m'obligeaient à vendre au moins 30 chapelets ou bottes par jour à 3 schillings, pas un pence de moins, sinon... gare ! Douze heures de travail par jour, six jours sur sept et pas de repas à midi, je n'avais pas le droit d'en avoir. Mais les gens étaient gentils. Parfois on me donnait une tasse de thé, bien sûr, des biscuits et du chocolat. Il m'est arrivé d'acheter gâteaux, fruits ou petits pains aux bakers avec le peu d'argent en "double". Pas question d'envoyer un casse-croûte avec soi, par contre, manger un oignon cru quand la faim me tiraillait, ça oui ! Il m'est arrivé de vendre mon dernier paquet vers 21 h 30 et de rentrer à 22 ou 23 h. Il fallait absolument tout vendre, sinon... gare, cela sous la pluie, la neige, dans la nuit, la peur dans des villes inconnues ou dans la campagne, parfois inhospitalière, surtout à cause des chiens en liberté. La deuxième saison, je partais à nouveau avec les mêmes patrons mais cette fois pour la somme de 5 000 f (50 f de nos jours). La saison suivante, je changeais de patron et partais avec Isidore Corre à Aberdeen, en Ecosse, pour la somme de 15 000 f, augmentée de 500 f les années suivantes. Mes trois dernières saisons, je les passais toujours à Aberdeen mais avec Eugène Chapalain et ses deux fils, Henri et Jean-Noël, de braves gens. Henri a d'ailleurs été très longtemps Président des Johnnies, jusqu'à sa mort en 1988, en Ecosse, en pleine saison. Je voyais mon salaire augmenter tous les ans. Le travail était dur mais il y avait bonne ambiance.

... AU PAYS DE GALLES ET EN ÉCOSSE

Fini le bâton sur l'épaule mais le vélo chargé... et moi dessus. (Le string pesait 4 livres et le lél 8 livres). Je sillonnais ainsi les routes de campagne et de montagne, les villages des Highlands en passant par Balmoral Castle où j'ai eu l'occasion d'apercevoir la famille royale alors que je visitais mes clients à proximité du château.

Du haut du pont suspendu, le Menai Bridge, j'admirais le HMS VICTORY de l'Amiral Nelson. Endommagé par une bombe allemande en 1941, il avait trouvé là un havre de paix avant de rejoindre le Musée de Portsmouth après la guerre.



Les déplacements entre Newhaven et Aberdeen en Écosse vont s'enchaîner. Le passeport, ci-contre, atteste l'autorisation de débarquer à Newhaven, à ne le présenter qu'une seule fois à la police et à ne demeurer au Royaume-Uni que 9 mois.

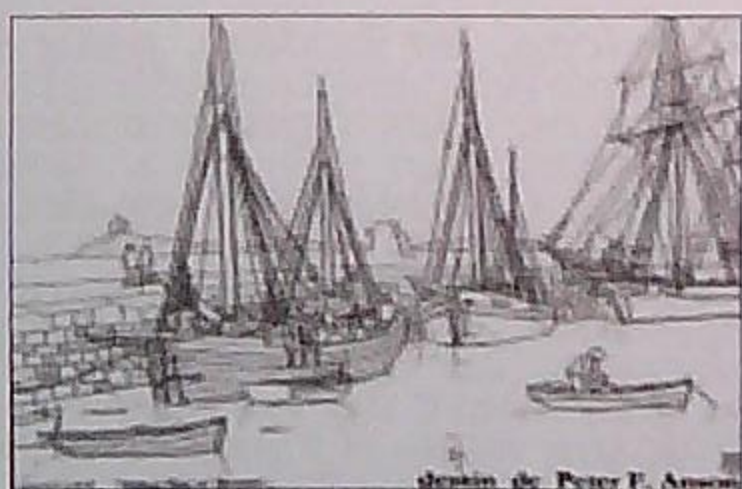
L'embarquement sur le vapeur à Newhaven le 16 décembre 1955 et l'arrivée à Dieppe, ce même jour seront pour Jean Autret, le *Johnny* roscovite sa dernière traversée. Ci-contre, un des vapeurs de la ligne arrivant de Dieppe à Newhaven.



En conclusion, je dois dire aussi une chose importante : nous n'avions pas, nous ouvriers, à l'étranger, de couverture sociale. Après six campagnes au Pays de Galles et en Ecosse, je n'ai rien touché en retraite, je ne savais pas, à l'époque, que nous partions avec un visa de "tourisme" !!

La guerre d'Algérie changea complètement ma destinée, l'armée française demande des renforts. J'ai passé le même nombre d'années en Algérie qu'en Ecosse, la chaleur et les risques en plus; mais cela est une autre histoire.

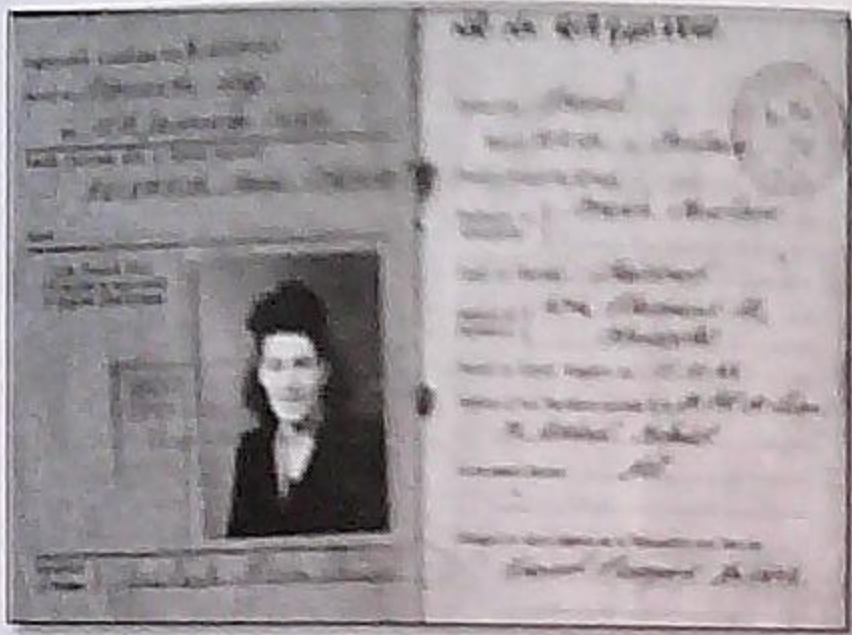
La meilleure époque ? Aucune! Je regrette simplement ma jeunesse perdue...



Avant « sa jeunesse perdue »... à l'époque de son enfance où il faisait ses premiers pas sur le quai de Roscoff, entre les charrettes de sacs d'oignons et les navires en partance de l'autre côté de la Manche. Ici sur le dessin d'Anson, les dundees *Talburg* et *Tony* et la goélette *Hermann* du Cap. Kervizic de Tréguier qui, partie de Roscoff le 24 juillet 1925, est abordée par un vapeur anglais. De retour au port le lendemain et réparée à Brest, les *Johnnies* entameront leur campagne à Cardiff avec un mois de retard .

MARIE-THÉRÈSE GUIVARCH... LA *LADY ONION*

C'est Marie-Thérèse Martin, née en 1926 à Morlaix et domiciliée à St-Pol-de-Léon, une des dernières femmes *Johnnies* qui relate le quotidien d'un couple puis de parents, en campagne Outre-Manche.



Ci-contre, son certificat d'enregistrement en qualité d' *onion merchant* à Worcester, au centre de l'Angleterre. Mariée à Joseph Guivarc'h de St-Pol et après une campagne sucrière dans les Ardennes près de Réthel, elle quitte Roscoff avec son mari et son beau-frère, François, le 14 novembre 1948, le jour même de la naissance de Charles, le prince de Galles, à bord du cargo *GOËLO*, d'un armement paimpolais, Monsieur Garnier marié d'ailleurs à une roscovite. Ils débarquent à Swansea, après une pénible traversée dans la brume ainsi que les 10 tonnes d'oignons de l'expéditeur Joseph Henry, Rue de la Rive à St-Pol. Le voyage se poursuit en train jusqu'à Worcester, sur la rive gauche de la Severn. Cette région n'est pas une terre inconnue pour Joseph. En effet, tout jeune, il y avait fait

connaissance avec le métier de *Johnny*. Il retrouve là la fille de Madame Watson qui avait été sa marraine de guerre. L'adaptation du trio saint-politain est ainsi facilitée. La marchandise est stockée dans un box de chevaux désaffecté d'une ancienne écurie de course et ce n'est qu'après deux mois, le 15 janvier 1949, que nos Léonards vont vraiment trouver la stabilité, d'abord par la décision de la « *Worcester City Police* » qui va officialiser leur visa de travail, et ensuite par leur résidence à *Pleasant Street*, chez Marie-Antoinette et David Lévy, une famille juive expatriée avant les lois antisémites en France.



Organisation sans négociation : Joseph sera botteleur et vendeur avec Marie-Thérèse (ici sur la photo) accompagnés de François, ils vont jouer les « *bell-ringers* », en porte à porte, chacun de son côté, les épaules et les vélos garnis de bottes. Ce premier séjour prend fin le 27 mars. Retour à St-Pol, le temps d'envisager et de préparer peut-être une seconde campagne ?

La vie quotidienne d'une petite année à St-Pol et *tous comptes faits*, un départ pour l'Angleterre s'impose. Après une traversée, non plus de Roscoff, mais de Dieppe, Marie-Thérèse, Joseph et François foulent une nouvelle fois le sol anglais à Newhaven pour rejoindre Worcester le 22 décembre 1949. De leur nouvelle résidence, au *12 Sandys Road*, ils retrouvent leurs fidèles clients et surtout ceux, d'une certaine aisance financière, des rues commerçantes de *High Street*, *Brod Street* et surtout *Foregate* de cette ville importante de plus de 30 000 habitants. Autrefois célèbre pour ses manufactures de draps et de tapis, elle a vu son industrie prospérer, au début du XXème siècle, grâce à la production de gants, de bottes et de souliers et surtout aux manufactures de porcelaine.

Joseph, lui, n'hésite pas à s'aventurer en train jusqu'à Oxford à 80 kilomètres en direction de Londres, les oignons bottelés pour une vente d'une semaine et non pas pour du tourisme dans cette ville considérée comme la plus belle de l'Angleterre et célèbre pour son Université composée de 19 collèges. Marie-Thérèse et son beau-frère, quant à eux, se contentent d'arpenter à vélo, dans un rayon de dix kilomètres, les communes avoisinantes telles que Droitwich au nord ou Malvern, réputée pour ses bains aux eaux tièdes et sulfureuses.

Deux petits mois et la campagne s'achève le 17 février 1950. Un retour à St-Pol, à l'image de l'aller, via Newhaven et Dieppe. Les années se suivent avec leurs lots de difficultés. L'embarquement pour cette troisième campagne, avec la cargaison d'oignons fraîchement récoltés, s'effectue par St-Malo pour retrouver l'Angleterre à Southampton puis Worcester où leur présence est enregistrée le 13 septembre 1950. Un séjour de cinq mois particulièrement long cette fois qui se termine le 19 février 1951.

La vie à St-Pol, en cette année 51, va prendre une tournure toute particulière par la naissance d'un petit *Johnny*. Le 1^{er} septembre 1953, à un an 1/2, il sera du voyage. Au *8 High Street* à Worcester devenue leur ville d'adoption à tel point que les policiers municipaux, voyant arriver Marie-Thérèse et son vélo garni leur donnaient la priorité en criant « *Hello Lady Onion* ». Le séjour limité à sept mois, au 31 mars 54, la famille Guivarc'h quitte définitivement l'Angleterre le 24 mars. Une page se tourne. Marie-Thérèse se stabilise et va travailler à St-Pol chez Jobic Sévère, négociant en fruits et légumes. Terminés les oignons, elle s'occupera, à l'entrepôt de la gare, de l'expédition des fruits pendant quelques années. Les aléas de la vie vont la voir quitter son Finistère natal pour la région de St-Brieuc, à Ploufragan. A 90 ans, elle a gardé une mémoire étonnante, on l'écouterait des heures raconter en détails sa vie de Johnnie.

Elle nous quittera fin 2019.

Marie et Paul CAROFF : UN COUPLE DE *JOHNNIES*
Souvenirs de POOLE de 1954 à 2002

Marie (79 ans) et Paul (81 ans) perpétuent une tradition datant de plus de 200 ans, ils ont confié leurs souvenirs au correspondant du journal local, Stéphane Siohan.



Le pardon de la Sainte-Barbe vient de se terminer, nous sommes le troisième dimanche de juillet de l'année 1954. Un petit bout de femme de 22 ans s'apprête à vivre l'aventure d'une vie : embarquer vers l'Angleterre. Marie, numéro 6 d'une famille de 12 enfants, de Plouarzel vient d'épouser Paul Caroff, un Roscovite de deux ans son aîné, emballeur six mois de l'année chez un expéditeur de légumes de St-Pol-de-Léon. Le reste du temps, il est *johnny* et part, en compagnie de son père, vendre la récolte de leur unique champ d'oignons rosés.

Marie qui avait fait des études parlait un peu l'anglais. « *Je rêvais d'aller en Angleterre, j'avais soif d'aventure.* » À l'été 1954, elle accompagnera son mari à Poole, la grande cité balnéaire du Dorset, dans le sud de l'Angleterre. « *En ce temps-là, les oignons étaient embarqués sur des cargos dans le vieux port de Roscoff, et nous, nous rejoignons Southampton par St-Malo.* »

Une fois arrivés à Poole, les Caroff disposaient d'un local à l'arrière d'un pub, le *Star Inn, West Street n° 86*. Depuis 1828, la légende des *Johnnies* se conjugue au masculin, mais il y a toujours eu quelques femmes. « *Elles étaient botteleuses : mon boulot, c'était les courses, les repas et le tressage des oignons.* » Pendant ce temps, les hommes arrimaient 120 kg d'oignons sur leur guidon, ça n'allait jamais dans les rayons et écumaient ainsi les environs de Poole. « *En 1954, pas moins de 36 johnnies avaient leurs habitudes dans la ville.* » En 1968, ils acquièrent une camionnette bleue, Marie accompagne alors son mari dans les tournées. « *Ah là, qu'est ce qu'on était considérés, la clientèle nous attendait tous les ans, au port, devant le pub King's Charles, c'était à qui nous offrirait le café !* » Des amitiés se nouaient, tous les dimanches, on était invité à déjeuner. »

En 2002, c'est la dernière traversée. Une estampe du port de Poole, accrochée dans leur salon, les replonge dans l'Angleterre de leur jeunesse.

LA Cie PRIGENT-CHAPALAIN (Perth 1931)

H.Prigent/L.Chapalain/Y.Bergot/P.Quémener/Y.Le Vot/J.M.Tanguy / *Paker Paimpol*

Louis Moncus ? Jean Prigent ? X X Vincent (St-Pol) X *Herryv Dilasser*



Arch. Jeanine Guéguen-Tilly. Perros



C. Tanguy / H. Chapalain (*Herrick ar Roc'h*) / J.M. Prigent (*Fran*) / Claude Corre (*Peta Claude*) / H. Caroff (*Herrick Piter*) / Péron / L. Chapalain / J. Prigent (*Bizic*).

ILS ONT, PARMI TANT D'AUTRES, VALORISÉ ET PROMU
« L'OIGNON ROSÉ ROSCOVITE » EN GRAND-BRETAGNE

LES ROSCOVITES :

en 1922

- Henri SEITE sur le dundee *IDÉAL* → Cardiff
- Cél. GRALL, 15 ans, Cl. BOTREL, 59 ans, *MARIE-JULIEN* → Exeter
- J.M. CHAPALAIN, 45 ans, *SERVANNICK* → Plymouth
- Charles CABIOCH, 68 ans, *SYRIUS* → Newcastle
- Jean GUÉGUEN *TONY* → Torquay
- François DILASSER, 35 ans, *TONY* → Plymouth
- Yves GUYADER, 32 ans, *TONY* → Torquay

en 1923

- Guillaume CREIGNOU, 32 ans, *IDÉAL* → Cardiff
- François GUYADER, 34 ans, et Marcel GUÉGUEN, 24 ans, sur *TONY* → Torquay
- François LACUT, 17 ans, *SAINT-PAUL* → Poole
- François LARIDON *TONY* → Penzance
- François BERNARD *IDÉAL* → Swansea
- Jean-Marie JACOB *TONY* → Plymouth

en 1924

- Yves OLLIVIER, 35 ans, *CORBIÈRE* → Southampton
- Yves GUYADER, 20 ans, *TONY* → Torquay
- Henri CORRE, 40 ans, et Pierre TANGUY, 42 ans, sur *PIERRE-ALINE* → Plymouth
- Sébastien KERBIRIOU, 25 ans, et Jean CABIOCH, 33 ans, *TONY* → Torquay et François ANDRÉ, 32 ans, *HIRONDELLE*

- Eugène CABIOCH, 34 ans, *ROSALIE* → Plymouth
- François DILASSER, 37 ans, *TONY* → Plymouth
- François GUYADER, 28 ans, Pierre CABIOCH, 29 ans, et Joseph GUÉGUEN, 12 ans, sur *FLÂNEUSE* → Torquay
- Henri CORRE, 22ans, *MB III* → Plymouth
- Yves NICOL, 20 ans, Mathurin PRIGENT, 14 ans, François LE CORRE et Jean-Marie CAROFF *SAINT-HUBERT* → Poole

en 1925

- Pierre URIEN, 48 ans, Henri LAOT, 37 ans, et Paul SÉVÈRE, 18 ans, *SAINT-HUBERT* → Plymouth
- Pierre CAROFF, 37 ans, et François CORRE, 31 ans, sur *SEPT FRÈRES* → Poole
- Henry CABIOCH, 37 ans, *LE POILU* → Plymouth
- Guy RIVOALLAN, 55 ans, Allan RIOU, 19 ans, et Sébastien PRIGENT *JEANNE* → Portsmouth
- Ernest SÉVÈRE, 15 ans, *TONY* → Plymouth
- Joseph CREIGNOU *SEPT FRÈRES* → Portsmouth
- Marie-Anne GUÉGUEN (épouse François Guyader) et sa sœur Marie, 18 ans, (future Mme J.Fr. Prigent), *PETITE JEANNE* → Torquay
- Joseph LE CORRE, 40 ans, *LES JUMELLES* → Aberdeen
- Alain, 35 ans, et Jean PRIGENT, 14 ans, René PICARD, 19 ans, et Hamon RIOU, 25 ans, *TONY* → Plymouth
- Jérôme CRÉAC'H, 60 ans, *ATLANTIQUE* → Portsmouth
- Hamon DILASSER, 17 ans, et Eugène JOLY, 16 ans, sur *SAINT-HUBERT* → Plymouth
- Pierre, 28 ans, et Alfred LE GUERCH, 28 ans, *LE POILU* → Plymouth
- Henri CABIOCH, 38 ans, et Ernest SÉVEZEN, 15 ans, sur *ARVOR* → Portsmouth
- Olivier DIROU et Jean KERBIRIOU *TONY* → Plymouth

en 1926

- Jean-Marie CABIOCH, 36 ans, Yves NICOL, 49 ans, sur *HERMANN* → Cardiff.
- Henri CABIOCH, 38 ans, *SAINTE - GERMAINE* → Plymouth.
- François DILASSER, 38 ans, *PIERRE et ALINE* → Plymouth.
- François KÉRIVEN, 21 ans, *ATLANTIQUE* → Portsmouth.
- Yves OLLIVIER, 38 ans, (né à Sibéril) *ANGELI* → Portsmouth.
- Jean-Marie JACOB, 42 ans, Jo LE GUERCH, 16 ans,
sur *HAUTE MER* → Plymouth
- Yves, 59 ans, et Louis, 16 ans, QUILLEC, Louis CORRE, 15 ans, *LE POILU* → Poole.
- François MOAL, 22 ans, Henri TANGUY, 27 ans, et Pierre CORRE, 21 ans, *TALBERG* → Plymouth.
- François LE GAD, 67 ans, Yves CRÉAC'H, 57 ans,
Joseph CORRE, 25 ans, Auguste MINOT, 23 ans, sur *SEPT FRÈRES*
(expéditeur Le Guerch) → Portsmouth.
- Sébastien, 26 ans, et Henri PRIGENT, 26 ans, Olivier LACUS, 18 ans, *GUESS*
(exp. Huard) → Portsmouth.
- Guillaume, 23 ans, et Jean-Marie CRENN, 23 ans, Toussaint SÉVÈRE, 17 ans,
Jean CRÉACH, 53 ans, et Adrien PRIGENT, 14 ans, *SEPT FRÈRES* → Torquay.
- François MOAL, 22 ans, Henri TANGUY, 27 ans, Pierre
CORRE, 21 ans, *TALBERG* → Plymouth
- Jean-Marie JACOB, 42 ans, et Joseph LE GUERCH, 16 ans,
HAUTE MER → Plymouth.

en 1927

- Joseph LE GUERCH, 16 ans, *MONCALM* → Plymouth- Toussaint, 18 ans, et
Joseph SÉVÈRE, 15 ans, *LE POILU* → Torquay.

ET CEUX DES COMMUNES AVOISINANTES :

Santec - St-Pol - Plougoum - Île de Batz

La Feuillée - Sibiril ...

en 1922, 23, 24, 25, 26

- François MESSMEUR, 34 ans, Santec *ROSCOVITE* → Swansea.
- Louis LE CRENN, 25 ans, de St-Pol *CAMILLE* → Plymouth.
- Joseph MICHEL, 26 ans, de Santec *TONY* → Plymouth.
- François MARREC, 50 ans, et Joseph, son fils, 16 ans, de Plougoum *SAINTE-MARIE* → Cardiff.

- François, 50 ans, Pierre QUIMERCH, 20 ans, de St-Pol sur *HERMANN* → Cardiff.

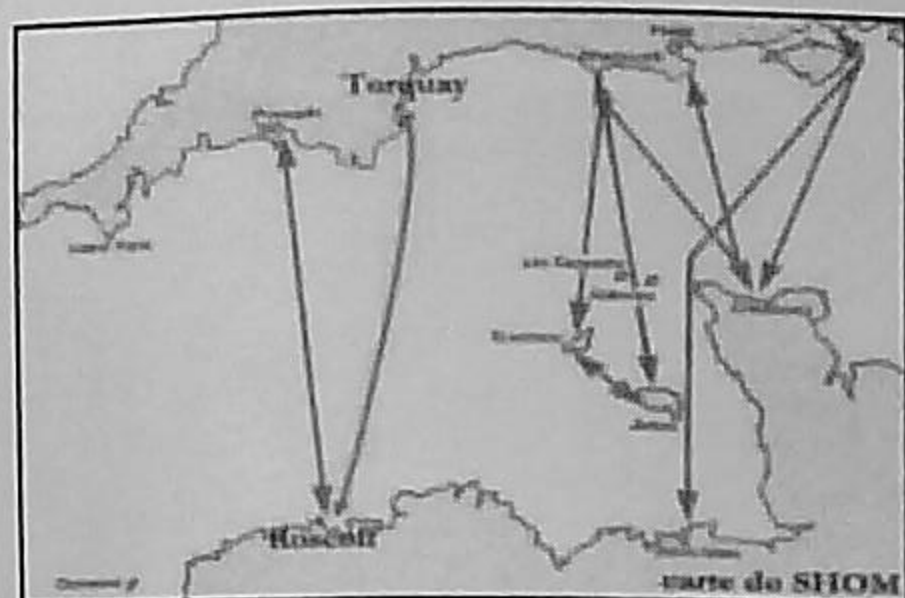
- Michel QUERNE, 47 ans, *SAINT-FRANÇOIS* → Swansea.
- Jean LE BIHAN, 14 ans, St-Pol *N.D. DE LA GARDE* → Poole.
- François, 40 ans, et Jean-Marie MOAL, 38 ans, St-Pol sur *JEANNE* → Plymouth.

- François, 42 ans, et Jean MOAL, 38 ans, Pierre HERVIOU de St-Pol *FORT LOUIS* → Plymouth.
- Jean NÉDÉLEC, 21 ans, François PRIGENT, 12 ans, Joseph SÉVÈRE, 14 ans, Pierre URIEN, 50 ans, de Santec sur *SEPT FRÈRES* → Torquay.

- François ROGNANT, 49 ans, Jean-Marie YVINEC, 41 ans, François CASTEL, 21 ans, Jean-Louis PAUL, 18 ans, de La Feuillée sur *PRÉVOYANT* → Southampton.
- Jacques HERRY, 52 ans, *SEPT FRÈRES* de l'île de Batz → Plymouth.
- Eugène TANGUY, 18 ans, de Sibiril, François CLOAREC, 19 ans, François CRENN, 27 ans, de Santec sur *PIERRE-ALINE* → Guernesey.
- Hamon CREIGNOU, 16 ans, de St-Pol *CORBIÈRE* → Exeter.
- Albert HÉNAFF, 17 ans, de Santec *SEPT-FRÈRES* → Poole.

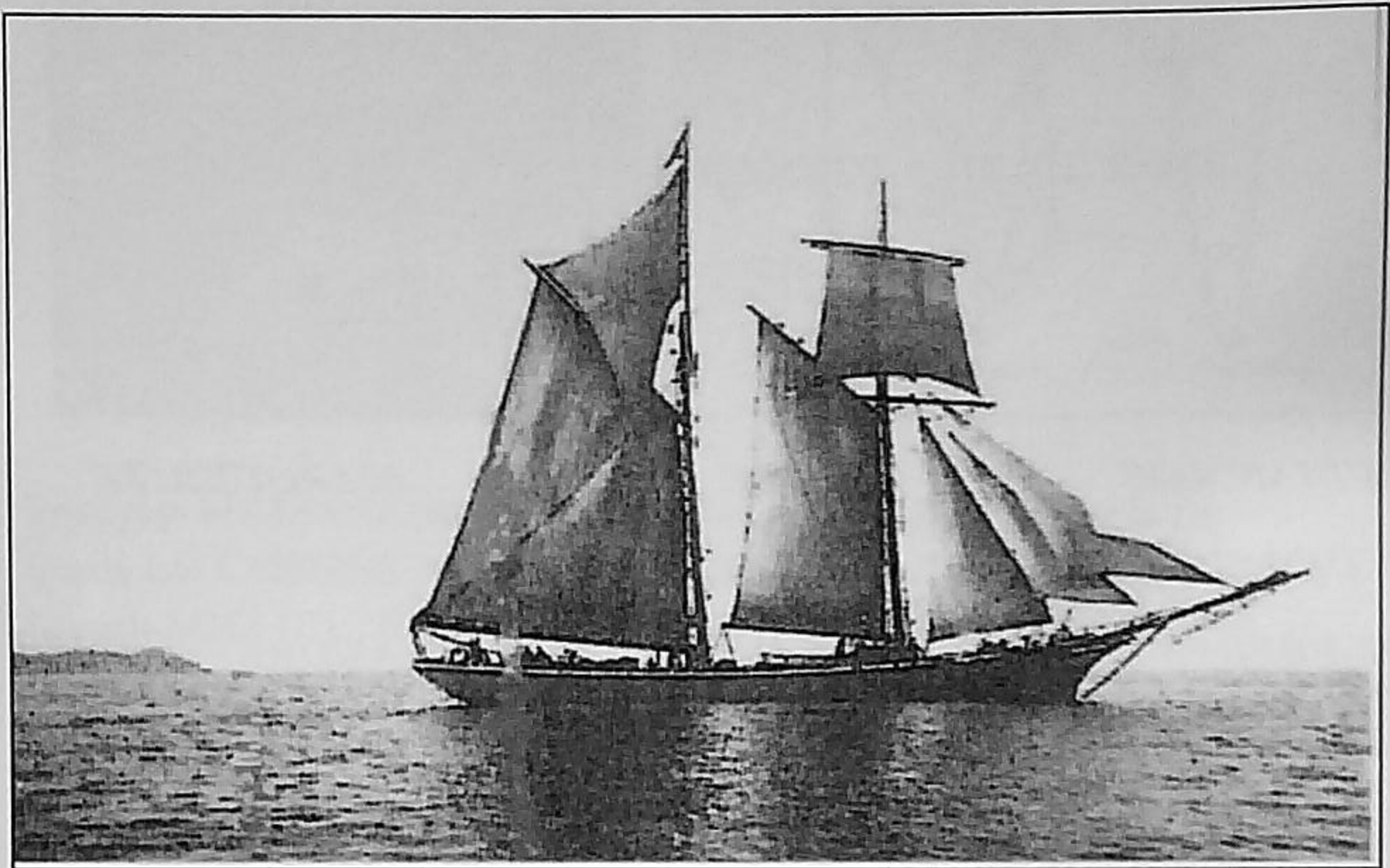
LES FIDÈLES DES VOYAGES « TRANSMANCHE »

ROSCOFF - TORQUAY (110 milles)



<i>PLEUBIANNAIS</i>	<i>ÉTOILE</i>	<i>MARGUERITE</i>
<i>N.D. DE LA GARDE</i>	<i>GERMAINE</i>	<i>RENÉ</i>
<i>SEPT-FRÈRES</i>	<i>MÉLANIE</i>	<i>ANDRÉ</i>
<i>PIERRE ET ALINE</i>	<i>ÉMILE</i>	<i>ADÈLE</i>
<i>MÉTÉORE</i>	<i>SAINT-IDA</i>	<i>PETIT JEAN</i>
<i>MARIE</i>	<i>SAINT-PAUL</i>	<i>SPÉRANZA</i>
<i>NATHALIE</i>	<i>JEANNE</i>	<i>CAMILLE</i>
<i>CACHALOT</i>	<i>GOÉLAND</i>	<i>MARIE-JULIEN</i>
<i>MÉDIATEUR</i>	<i>ATLANTIQUE</i>	<i>ESPÉRANCE</i>
<i>SAINT-HUBERT</i>	<i>PETITE ANNA</i>	<i>ÉLÉONORE</i>
<i>ST-FRANÇOIS DE SALES</i>	<i>MB III</i>	<i>OLGA</i>
<i>ALFRED-MARIE</i>	<i>SAINT-PIERRE</i>	<i>FLÂNEUSE</i>
<i>FORT-LOUIS</i>	<i>TALBERG</i>	<i>M-FRANÇOISE</i>
<i>FRIVOLE</i>	<i>CHARMANT</i>	<i>BOY WILD</i>
<i>HIRONDELLE</i>	<i>MARIA</i>	<i>CORMORAN</i>
<i>PETITE JEANNE</i>	<i>GABY</i>	<i>LE POILU</i>
<i>REGINA COELI</i>	<i>SAINT-LAURENT</i>	<i>MONTCALM</i>
<i>DENISE-MARIE</i>	<i>MAD ATAO</i>	<i>STE-FRANÇOISE</i>
<i>TONY</i> (détient le record des traversées.)		

La goélette *HERMANN* (Cap. Kervizic) devant l'île Tomé
à l'entrée du chenal du port de Perros, le 30 juillet 1930.

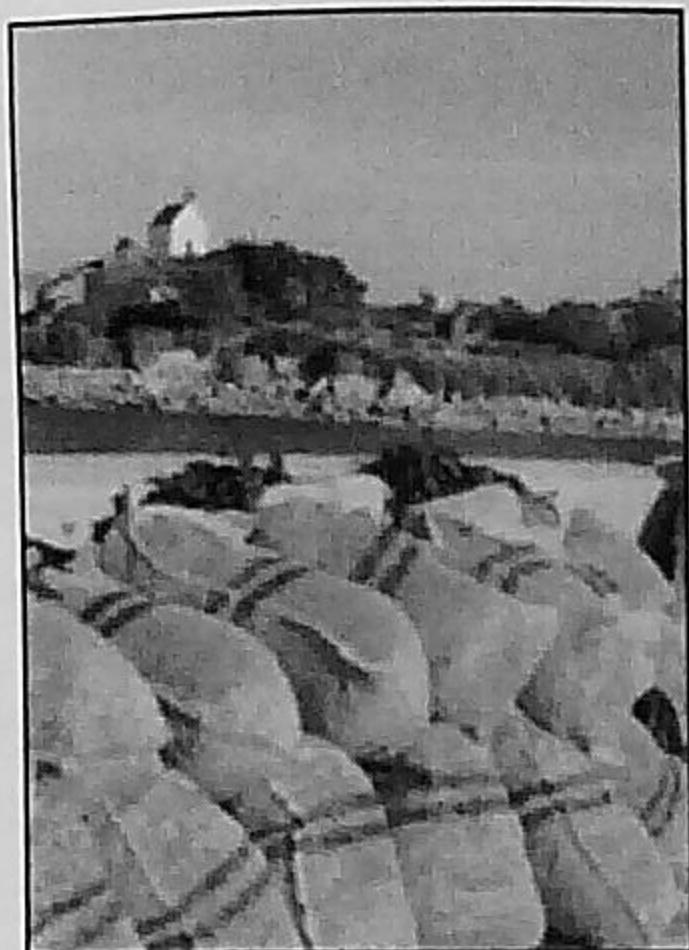


Archive Famille Clair de Ploumanac'h

anglais	: CLINT	:	:	:	:
	: ROSTREUER	:	:	:	:
français	: <u>Goélettes:</u>	:	:	Avril 1914	:
	: ANNE	:	: Cavan	:	: Swansea
	: LOUSTIC	:	: Noyat NAGA	:	: Portsmouth
	: <u>Dundees :</u>	:	:	:	:
	: GERMAINE	:	: Riou	:	: Plymouth
	: MARIE-	:	: Bescond	:	: Plymouth
	: FRANCOISE	: *	:	:	:
anglais	: <u>Vapeur :</u>	:	:	:	:
	: CLINT	:	: Gavock	:	: Southampton
	: GLANEUSE	: *	: Mandal	:	: Newcastle
	: PRIM	:	: Libouvan	:	: Newcastle
	: MARIE-	:	: Lerougez	:	: Newcastle
	: EUGENIE	:	:	:	:
	: LOUISE-	:	: Jeanes	:	: Douglas
	: ERNEST	:	:	:	:
anglais	: <u>Vapeurs :</u>	:	:	:	:
	: CLINT	:	:	:	: Southampton
	: GERMAINE	:	: Riou	:	:
	: HYGLE	:	:	:	:
	:	:	:	:	:

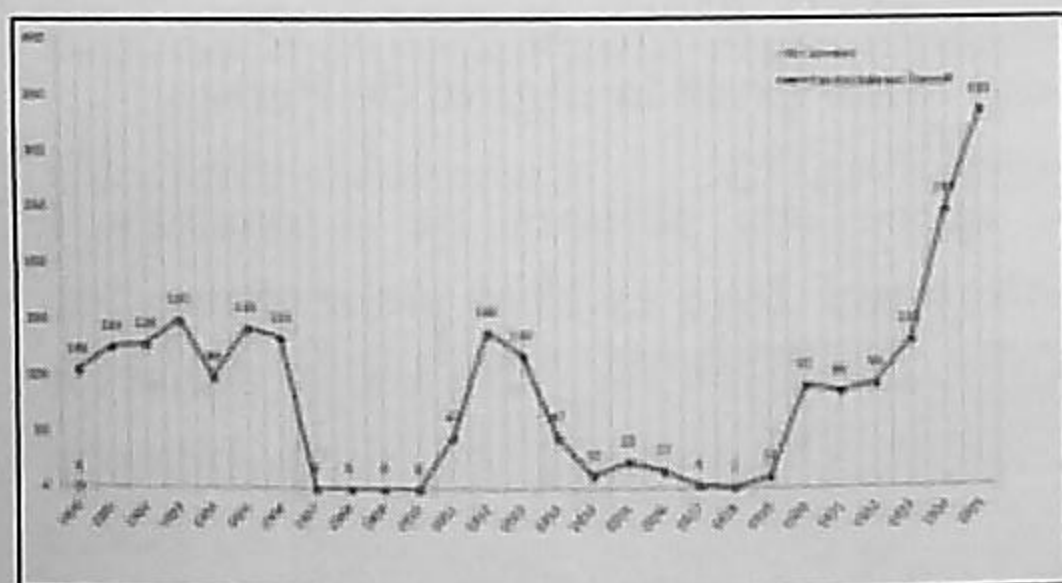
Arch. Jean-Jacques Moncus : avril 1914, des départs de Roscof

La chapelle *Sainte-Barbe*, peinte en blanc, à la pointe de Bloscon que les équipages saluaient au départ de Roscoff et qui servait d'amer à leur retour, à l'entrée du chenal.



Dessin de Peter F. Anson dans « *Marins de Bretagne* » d'Henri Queffelec. Roscoff 1932

Les dundees *TALBURG* (Cap. Morvan de Tréguier) et *TONY* (Cap. Yves-Marie Le Roy de Perros/Arm. G. Le Paranthoën) et la goélette *HERMANN* (Cap. J. Kervizic)



(pas d'archives au SHD de 1907 à 1910)

COURBE DES « ENTRÉES-SORTIES » DU PORT DE ROSCOFF

L'armistice de 1918 ne tardera pas à produire ses effets qui vont se traduire immédiatement, au port de Roscoff, par un regain d'activités, attesté par cette infographie.



Les quatre années de guerre n'auront pas tari l'engouement des *Johnnies* pour ce commerce original du porte-à-porte. L'exportation va s'intensifier durant les années 20 et faire la part belle aux voiliers mais qui vont perdre au fil des années, jusqu'à la déclaration de la guerre en 39, l'exclusivité du transport, au profit des vapeurs tel que le *GOËLO*, ici à quai à Roscoff. La société, dans laquelle l'écologie n'a pas encore acquis ses lettres de noblesse, va évoluer vers un « toujours plus », à la recherche de gains, par le tonnage et la rapidité au détriment des voiliers-caboteurs trégorrois, le dernier, la goélette *OCÉANIDE* en 1939.

DES JOHNNIES... DU LÉON VERS LE TRÉGOR

À la fin de l'année 1901, André Chapalain et Thérèse Quéméner de Roscoff, accompagnés de leurs enfants, Jean-Marie, Joseph, Henri, Jean (*Yann chiminaou*), André (*mantho*) et Marie (*Marie beg ar c'hra*) ont quitté leur Léon natal pour venir s'installer dans le Trégor, à Penvénan, près de Tréguier, à *Creac'h Bleiz*, une ferme appartenant à l'Amiral de Cuverville, sénateur du Finistère depuis le 31 mai 1901. Plusieurs d'entre eux se sont rendus à Leith en Écosse sous la responsabilité de leur frère aîné Christien, « master » d'une compagnie, comprenant une quarantaine de *Johnnies* dont Henri Chapalain (*Herric'k ar Roc'h*) en 1901. Christien rejoindra sa famille à Penvénan en 1909 et s'établira ensuite définitivement en 1913 à Trégastel.

Après cette dizaine d'années en terre trégorroise, les résultats d'exploitation voire financiers ont dû pousser d'autres agriculteurs à tenter l'expérience, confortés par les bénéfices des campagnes outre-Manche, d'autant plus que les opportunités (achats de terrains et de fermes), se présentant dans le Trégor, ne sont pas étrangères à cette migration. C'est le cas, vers 1910, des deux frères Guéguen, Jean-Marie (sur la photo, en habits du dimanche à Roscoff. (Arch. Jeanine Huelvan-Le Gall de Rouen) et Joseph, mariés à Perrine et Catherine Cabioch, filles de Tanguy et de Marie-Jeanne Dirou. Tous deux et leurs familles vont opter pour la région de Perros.



Joseph, né en 1856, après ses séjours de « master » à Portsmouth et Newcastle entre 1883 et 1894 vient s'installer, avec Catherine et les cinq enfants, à Louannec dans les fermes du *Rolac'h* et de *Kerjean*. L'aînée, Marie-Josèphe (Joséphine à Perros), née en 1888, tiendra le « Café du Port » aux côtés de son mari Théodore Rémond, marin-pêcheur, fils d'un capitaine au cabotage et « chasseur » en Islande. Le frère cadet, né en 1861, à Roscoff, Jean-Marie, également « master » à Glasgow, Leith, Newcatle, Barrow et Middleborough entre 1888 et 1895, achète la ferme de *Pen an Alez* à La Clarté où il s'établit avec son épouse Perrine et leurs dix enfants, tous nés à *Pen ar Creac'h* à Roscoff, de 1892 à 1911.

Sur quatre garçons, trois seront *Johnnies* à Torquay et Liverpool, quant aux six filles, quatre se marieront à des Roscovites dont les noms sonnent bien dans le « Tud ar Johnniged », les Guyader, Huelvan, Moncus, Prigent...

Leurs productions d'oignons vont laisser place à celles des artichauts et des choux-fleurs, vendus sur les marchés de la région et en porte-à-porte, tradition oblige...

HOMMAGE DE LA PRÉSIDENTE DE « TUD AR JOHNNIGED » AUX ÉQUIPAGES TRÉGORROIS

Le 30 avril 2016

Monsieur le Maire de Paimpol

Je tiens à vous féliciter pour la réussite de la Fête de la Coquille St-Jacques qui s'est tenue dans votre ville ce week-end dernier. (avril 2016).

J'y ai participé en tant que membre de la Confrérie des Oignons de Roscoff et Présidente de l'Association « Tud ar Johnniged ». Je souhaitais ainsi remercier les gens de mer des Côtes d'Armor pour avoir, par les goélettes faites à Paimpol et par les équipages constitués de leurs ancêtres, transporté en Grande-Bretagne nos laboureurs-Johnnies pour y vendre leurs oignons. Lors de la commémoration, en 1999 à Roscoff, du centenaire du naufrage de la goélette « PAQUEBOT N° 5 » Jean Paranthoën de Pleubian nous avait fait l'honneur de sa présence. A 16 ans, en 1938, il faisait les voyages sur nos derniers bateaux à voiles : l'HERMANN et l'OCÉANIDE... Ma visite à Paimpol m'a permis de rencontrer des membres de la « Confrérie de l'Artichaut » de St-Pol-de-Léon, implantés à Paimpol et dans ses environs. Cette collaboration entre Léon et Trégor induit émotion et espoir de continuité auxquels vous êtes certainement sensible.

Cordiales salutations. Marie-Thérèse Chapalain



Madame Chapalain au côté de la présidente de la Confrérie des Chevaliers de la coquille St-Jacques des Côtes d'Armor.

L'OIGNON ROSCOVITE S'INVITE

À LA TABLE DES MINISTRES

N° 2403

CHAMBRE DES DÉPUTÉS
SÉSSION DE 1937

Annexe au procès-verbal de la 7^e séance du 20 mai 1937.

PROJET DE LOI

ayant pour objet de ratifier le décret du 25 mars 1937 modifiant les taxes auxquelles sont assujettis les bénéficiaires d'autorisations d'importation d'oignons frais,

(renvoyé à la Commission des douanes et des conventions commerciales)

rédigé

AU NOM DE M. ALBERT LEBRUN,
Président de la République française,

PAR M. LÉON BLUM,
Président du Conseil,

PAR M. CHARLES SPINASSE,
Ministre de l'Économie nationale,

PAR M. PAUL BASTID,
Ministre du Commerce,

PAR M. GEORGES MONNET,
Ministre de l'Agriculture,

PAR M. YVON DELBOS,
Ministre des Affaires étrangères,

ET PAR M. VINCENT AURIOL,
Ministre des Finances.

Noter la présentation de ce projet de loi du 25 mars 1937 à Albert Lebrun, Président de la République, (élu en 1932 et réélu en 1939) qui va vivre la période troublée de la crise de 1936 par, entre autres personnalités : - Léon Blum (1872-1950) Président du Conseil des ministres (ou gouvernement français) en 1936 et 1937.

- Vincent Auriol (1884-1966), Ministre des Finances de juin 36 à juin 37 et futur premier Président de la IV^e République de 1947 à 1954.

Pour une meilleure lisibilité :

Monsieur le Député, (Trémintin) Comme suite à l'entretien téléphonique que vous avez eu avec les services de mon cabinet concernant les taxes qui grèvent l'exportation des oignons (et non l'importation comme écrit dans le projet de loi) de la région de Saint-Pol de Léon-Roscoff, j'ai l'honneur de vous remettre, ci-joint, une ampliation de la lettre que j'adresse, ce jour, à M. le président de la Chambre d'agriculture du Finistère, à Landerneau, qui m'avait saisi de cette question. Je vous prie, Monsieur...

Paris le 20 mai 1937

Monsieur le Député,

Comme suite à l'entretien téléphonique que vous avez eu avec les services de mon cabinet concernant les taxes qui grèvent l'exportation des oignons de la région de Saint-Pol de Léon-Roscoff, j'ai l'honneur de vous remettre, ci-joint, une ampliation de la lettre que j'adresse, ce jour, à M. le Président de la Chambre d'agriculture du Finistère, à Landerneau, qui m'avait saisi de cette question.

Je vous prie, Monsieur le Député, d'agréer l'assurance de ma haute considération.

Le Conseiller d'État,
Ministre Général des Finances,
Vincent Auriol



LA MÉMOIRE DES *JOHNNIES*

GWYN GRIFFITHS NOUS A QUITTÉS

Né en 1935 à Tregaron, dans la région de Swansea, d'une famille galloisante, Gwyn « *s'anglicise* » dès l'entrée à l'école et, tout jeune, va naître en lui une vocation qui ne le quittera plus, une

passion, un dévouement sans faille à l'égard des langues et des cultures minoritaires régionales. Journaliste de formation, il a longtemps dirigé le service des relations avec la presse au sein de l'antenne galloise de la BBC. Homme empreint d'humanité et de convictions qu'il a confortées, au fil des années, par la promotion de sa



langue natale et l'approfondissement des relations entre le Pays de Galles et la Bretagne. Il a le premier constitué en 1995 un musée des *Johnnies* itinérant au Pays de Galles. Ces présentations ont été adaptées en breton et reprises par Patricia Grall-Chapalain, fille de Johnny, alors première adjointe au maire de Roscoff, en une exposition permanente dans la chapelle *Sainte-Anne* de Roscoff. En 2004, la municipalité a créé une Maison des *Johnnies* qui l'a d'ailleurs honoré, en 2013, en l'intronisant dans *la Confrérie de l'Oignon de Roscoff*.

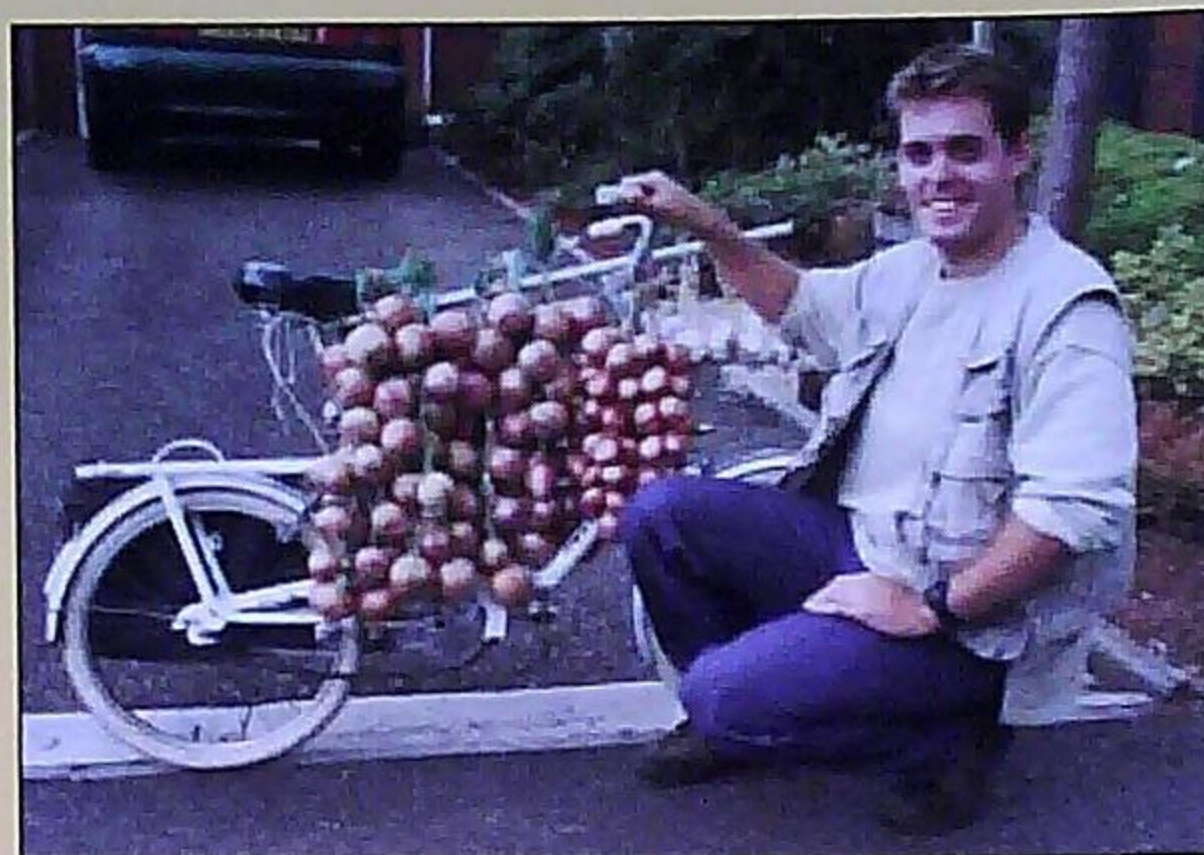
Coauteur avec Jacqueline Gibson d'une anthologie bilingue de littérature bretonne, il a écrit de nombreux ouvrages et, en particulier, quatre sur la Bretagne dont celui paru, en 2002, aux Éditions Le Télégramme « *Le Monde des Johnnies* ». Sa notoriété s'est ainsi imposée dans la région de Roscoff, Santec et des communes avoisinantes. Il l'a parcourue pour interroger les anciens *Johnnies* et leur famille et vulgariser ainsi ce que l'on nomme, de nos jours, le « *Monde des Johnnies* » pour que leur *Histoire* reste ancrée dans la mémoire collective et les archives patrimoniales léonardes. Sa silhouette de « Celte » était devenue familière à Roscoff. Après de nombreux séjours en Bretagne, accompagné de son épouse Gwen, il devint *bretonnant*. Le *Bro Gozh ma Zadoù* n'a plus de secrets pour lui, et, cet été, l'Institut Culturel de Bretagne devait lui remettre le *Collier de l'Hermine*, lors du Festival Interceltique de Lorient, décoration qui récompense les personnalités ayant œuvré pour le rayonnement de la culture bretonne. Gwyn est malheureusement décédé le 30 avril 2018 à Pontypridd, au nord de Cardiff. Il recevra cette distinction, à titre posthume, représenté par son fils, Gildas.



Kenavo er bed all, hwyl fawr Gwyn

Un Johnny Onion des temps modernes

à Paington, dans le Devon, en 2012



Au port de Tréguier, ancre de l'*OCÉANIDE*, l'un des derniers « voiliers-caboteurs *Johnnies* »

Association *TUD AR JOHNNIGED*

Présidente: Marie-Thérèse Chapalain Roc'h Trevigner 29680 Roscoff

marie_therese.chapalain@club-internet.fr

Association *OCÉANIDE*, patrimoine maritime du Pays de Tréguier

Présidente : Jacqueline Gibson llydawes1@yahoo.com

Cercle généalogique Le Penven Perros-Guirec

atelierlepenven@orange.fr

Pour tout contact : jean-pierre.cavan@orange.fr