

LES CAHIERS

DE LA VIE A CANCALE



SOMMAIRE

L'ASSOCIATION des AMIS des BISQUINES et du VIEUX CANCALE

- Editorial Jean Fenard - Président
- Buts de l'Association - Conseil d'Administration
Membres d'Honneur
- Comment adhérer à l'Association
- Le Cahier n° 5 et la Commission de Rédaction Jean-Pierre Andrieux
- Courrier des lecteurs
- Rectificatifs

I - HISTOIRE DE CANCALE

- Les transports à Cancale (1^{ère} partie) Joseph Pichot-Louvet
- Vieilles demeures Bertrand Maillard
- "La Carmagnole" Guy Mindeau
- 25 000 personnes dans les rues de Cancale Joseph Choyer

II - FOLKLORE et TRADITIONS

- La vie à Cancale au temps de nos mères Maria Chouamier
- Histoire d'un lavoir Jocelyne Jamois

III - LA GRANDE PECHE

- L'Odyssée du "ROUZIC" Charles Hervé
- Cantique à la Vierge "Nous venons pour nos frères"

IV - LES BISQUINES

- Histoire de l'"EGALITE" (suite) Jean Fenard
- Souvenirs de jeunesse - La caravane F. Savoureux

V - LA VIE A CANCALE AUJOURD'HUI

- Carnaval 81 Guy Mindeau

VI - LE MUSEE CANCALAIS

- Le prochain musée Jean Fenard

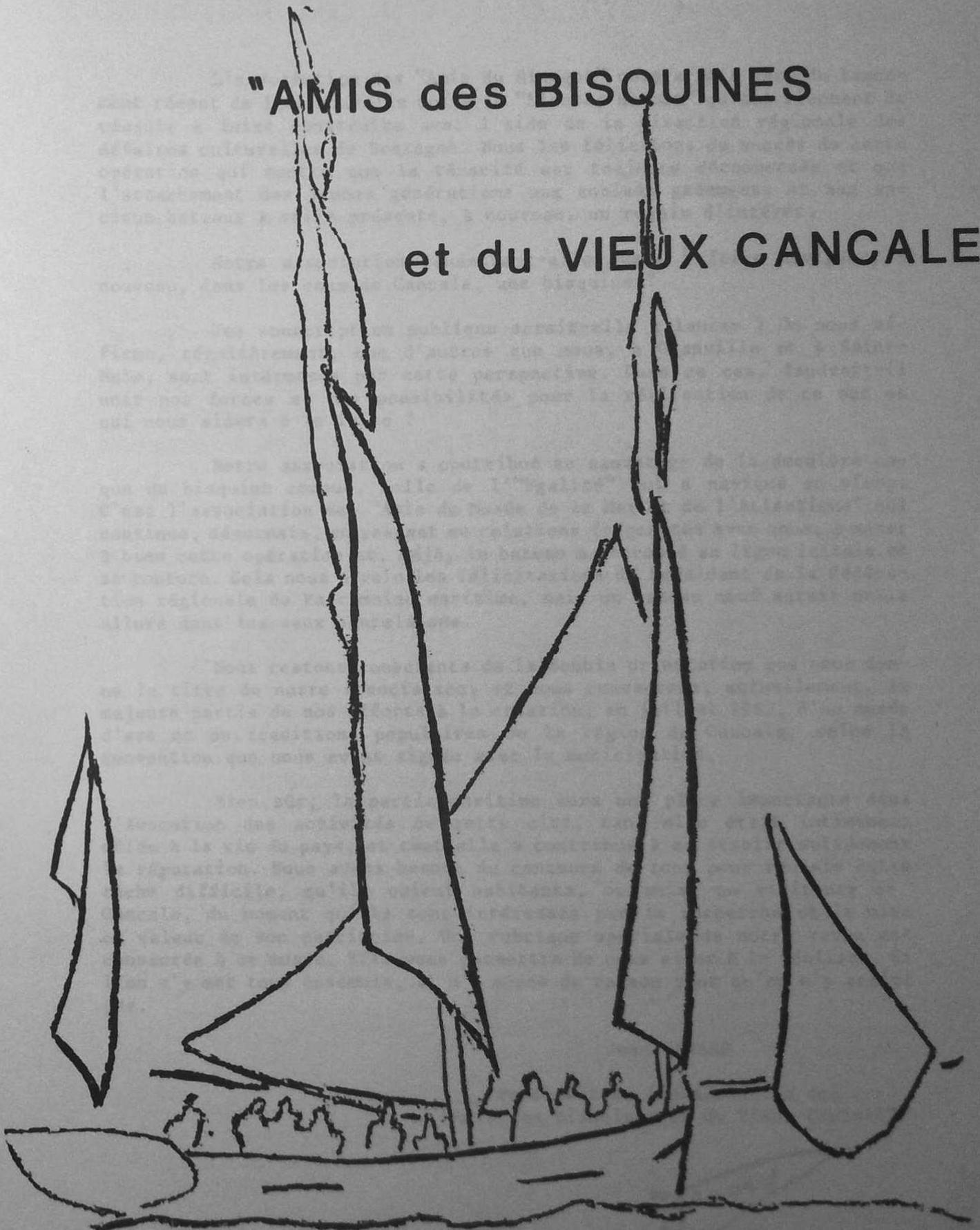
VII - DIVERTISSEMENTS

- Mots croisés Jean-Pierre Andrieux
- Régate en zig-zag Michel Andrieux
- Chanson "Les Huîtres de Cancale" Monsieur l'Abbé Le Bret

L'ASSOCIATION des

"AMIS des BISQUINES

et du VIEUX CANCALE"



Cahiers réalisés par :

l'Association des Amis des Bisquines du Vieux Cancale

EDITORIAL

L'association des "Amis du Sinagot" nous a fait part du lancement récent de leur nouvelle unité le "Nicolas Benoit" qu'ils viennent de réussir à faire construire avec l'aide de la Direction régionale des Affaires culturelles de Bretagne. Nous les félicitons du succès de cette opération qui montre que la ténacité est toujours récompensée et que l'attachement des jeunes générations aux anciens gréements et aux anciens bateaux à voile présente, à nouveau, un regain d'intérêt.

Notre association réussira-t-elle aussi à faire naviguer, à nouveau, dans les eaux de Cancale, une bisquine ?

Une souscription publique serait-elle à lancer ? On nous affirme, régulièrement, que d'autres que nous, à Granville et à Saint-Malo, sont intéressés par cette perspective. Dans ce cas, faudrait-il unir nos forces et nos possibilités pour la réalisation de ce but et qui nous aidera à le faire ?

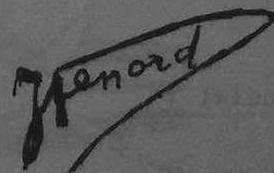
Notre association a contribué au sauvetage de la dernière coque de bisquine connue, celle de l'"Egalité" qui a navigué en sloop. C'est l'association des "Amis du Musée de la Mer et de l'Atlantique" qui continue, désormais, en restant en relations fréquentes avec nous, à mener à bien cette opération et, déjà, le bateau a retrouvé sa ligne initiale et sa tonture. Cela nous a valu les félicitations du Président de la Fédération régionale du Patrimoine maritime, mais un bateau neuf aurait belle allure dans les eaux cancalaises.

Nous restons conscients de la double orientation que nous donne le titre de notre association, et nous consacrons, actuellement, la majeure partie de nos efforts à la création, en juillet 1982, d'un musée d'art et de traditions populaires de la région de Cancale, selon la convention que nous avons signée avec la municipalité.

Bien sûr, la partie maritime aura une place importante dans l'évocation des activités de cette cité, tant elle était intimement mêlée à la vie du pays, et tant elle a contribué à en établir solidement la réputation. Nous avons besoin du concours de tous pour réussir cette tâche difficile, qu'ils soient habitants, ou amis, ou visiteurs de Cancale, du moment qu'ils sont intéressés par la recherche et la mise en valeur de son patrimoine. Une rubrique spéciale de notre revue est consacrée à ce musée. Elle vous permettra de nous aider à le réaliser. Si l'on s'y met tous ensemble, il n'y a pas de raison pour qu'on n'y arrive pas.

Jean FENARD

Président de l'association des
"Amis des Bisquines et du Vieux Cancale"



Buts de l'Association - Composition du bureau

Que vous soyez Cancalais d'origine ou d'adoption, vous ne pouvez laisser sombrer dans l'oubli, ni les bateaux qui, aux jours de la voile, contribuèrent à faire la renommée de ce port, ni les traditions de Cancale.

Au prix d'une modeste cotisation, vous pouvez devenir membre d'une association récemment constituée qui s'est donné pour tâche :

- de rechercher, de faire connaître et de mettre en valeur les richesses de Cancale, passées ou présentes, dans les domaines de l'histoire, des sites, de l'architecture, des coutumes, du langage et de la culture, etc...

- de conserver des bateaux à voile traditionnels de la région de Cancale afin d'éviter leur disparition.

Peut-être, grâce à l'effort de tous, sera-t-il même possible un jour, à l'instar de ce qui a été fait ailleurs, et spécialement en Grande-Bretagne et aux U.S.A. de faire naviguer une Bisquine dans les eaux de Cancale."

(Extrait des Statuts)

"ASSOCIATION DES AMIS des BISQUINES et du VIEUX CANCALE"

Membres d'honneur :

- Monsieur le Sous-Préfet de Saint-Malo
- Monsieur l'Administrateur des Affaires Maritimes
- Monsieur le Maire de Cancale
- Monsieur le Curé de Cancale
- Monsieur le Commandant Edmond LE ROERFF
- Monsieur Jean LE BOT
- Monsieur le commandant GAUTHO-LAPEYRE
- Monsieur le Curé Constant PLARD

BUREAU ACTUEL

Président : Jean FENARD
 Vice-Présidents : Jean-Pierre ANDRIEUX
 France MAILLARD
 Secrétaire générale : Mademoiselle DERVEAUX
 Trésorier François DESAUBLIAUX

Adresse pour le courrier : Mademoiselle DERVEAUX
 Château-Gaillard
 Rue de la Roulette
 35260 CANCALE

Siège social : Mairie de Cancale

Pour devenir membre de l'association

COMMENT ADHERER A L'ASSOCIATION

Partie à retourner au trésorier : Monsieur DESAUBLIAUX
 1, rue des fours à chaux
 La Broustière
 35260 CANCALE

C.C.P. : Amis des Bisquines et du Vieux Cancale - 2862 64 RENNES

Je soussigné

NOM

Prénom

Adresse actuelle

Adresse de vacances

désire adhérer à l'association des

Tél. :

Tél. :

"AMIS des BISQUINES et du VIEUX CANCALE"

en qualité de

COTISATIONS

(1) Membre actif : minimum 25 F. (Retraités de la Marine, Scolaires, Etudiants, Militaires)
 (1) Membre donateur : minimum 30 F. (Autres catégories)
 : minimum 40 F.

Je règle ma cotisation pour l'année 1981

par chèque BANCAIRE (1)
 par virement sur C.C.P. (1) A....., le
 en ESPECES (1) (signature)

(1) Rayer les mentions inutiles





LE CAHIER N° 5 et la COMMISSION de REDACTION

Pour la cinquième édition des "Cahiers de la vie à Cancale", la Commission de Rédaction a le plaisir de soumettre à l'appréciation des lecteurs les articles figurant au Sommaire. Avec quelques nouveautés, les rubriques habituelles ont été maintenues par la Commission.

Cette Commission, dont le Conseil d'Administration de l'Association m'a demandé de prendre la responsabilité, est actuellement composée de : Jean-Pierre ANDRIEUX, Joseph CROYER (fils), Jean FENARD, France MAILLARD, Guy MINDEAU, Joseph PICHOT-LOUVET. Elle effectue un travail communautaire en étudiant aussi objectivement que possible, les textes qui sont proposés. En effet si les auteurs gardent la responsabilité des articles qui paraissent sous leur signature, notre Association engage aussi sa responsabilité en les publiant. C'est pourquoi la Commission cherche, autant que possible, à respecter l'exactitude des faits rapportés.

Aussi, vous qui nous faites le plaisir de lire (et de faire lire) nos cahiers, n'hésitez pas à nous signaler tout correctif, ou supplément d'information, qui vous paraîtrait utile ou nécessaire. N'hésitez pas non plus à nous proposer des articles ou des poèmes ayant trait au passé, mais aussi au présent, de la vie à CANCALE. Les dessinateurs et les humoristes (sur des thèmes cancalais) sont admis eux aussi ! Car si nos cahiers veulent être des documents sérieux sur la vie cancalaise, n'oublions pas que les cancalais ont toujours aimé la plaisanterie !... Une rubrique du Cahier n° 5 y est consacrée.

A l'approche de l'ouverture du Musée, nous ouvrons une rubrique la concernant.

Merci à tous les collaborateurs de ce Cahier n° 5, sans oublier Bernard SAMZUN et Michel ANDRIEUX qui ont participé à son illustration.

Merci d'avance à tous ceux qui voudront bien m'écrire à l'adresse ci-dessous !...

J.P. ANDRIEUX
13, rue R. Surcouf
35260 CANCALE

Courrier des lecteurs

Ste Marine, le 5 décembre 1980

... "J'ai bien reçu l'exemplaire n° 4 des "Cahiers de la Vie à Cancale" que vous avez bien voulu m'adresser. Votre revue est toujours aussi intéressante et de mieux en mieux faite. Il est vraiment réconfortant de voir paraître des travaux locaux d'une telle qualité.

Je serais heureux de concourir à faire connaître les "Cahiers" en les présentant dans une revue maritime bien diffusée"...

Bernard CADORET
Président de la Fédération Régionale
du Patrimoine maritime
Co-auteur de "Ar Vag"

Le 19 novembre 1980

... "Fondateur du Musée de PITHIVIERS, j'ai pu identifier la locomotive BLANC-MISSERON comme étant la locomotive n° 4 du tramway à voie de 0 m 60 qui reliait PARAME (carrefour de ROCHEBONNE) à ROTHENEUF... Cette machine a été revendue après la guerre à un marchand de matériel ferroviaire qui l'a, à son tour, vendu en 1925 au tramway de PITHIVIERS à TOURY. Cette machine est actuellement en grande révision au MANS.

Le tramway de CANCALE était à voie de 1,00 m mais aucune machine du type locomotive-tramway entièrement carrossée, avec deux postes de conduite, n'a subsisté..."

R. HULOT
Fédération des Amis des
Chemins de Fer Secondaires

Amis lecteurs, que ce soit pour nous apporter des renseignements, ou des félicitations, ou des critiques... écrivez-nous. Toute remarque objective sera la bienvenue. La rubrique "Courrier des lecteurs" est ouverte à tous.

J.P. A

RECTIFICATIFS

CAHIER N° 4

Dans l'article intitulé "Le Repassage des coiffes", une erreur d'interprétation d'un cliché de petite taille, s'est glissée dans la légende des illustrations.

A la 5^{ème} page du chapitre "Les anciens métiers", pour la grande image du bas, il faut lire la légende suivante : "mise en forme de la petite coiffe".

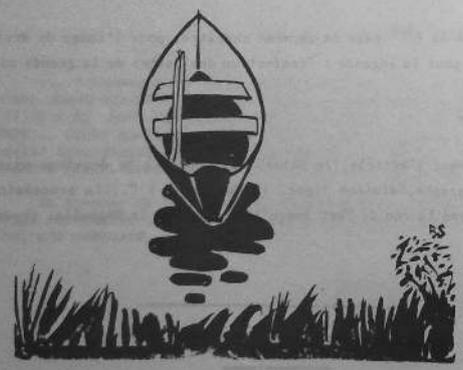
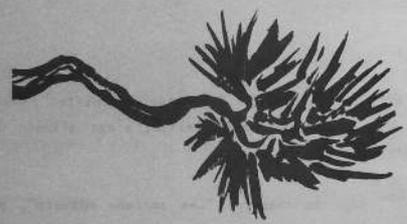
A la 6^{ème} page de ce même chapitre, pour l'image de droite, il faut lire, pour la légende : "confection des barbes de la grande coiffe".

CAHIER N° 2

Dans l'article "Le Bateau du Sacré", à la deuxième page, deuxième paragraphe, sixième ligne, il faut lire : "...la procession s'é- tire, descend la rue du Port jusqu'à la place de la Chapelle, traverse la Houle..."

Les transports à Cancale

INTRODUCTION



Le Cancale est une commune de 12 000 habitants, située dans le département de la Mayenne. Elle est connue pour ses produits de la mer, notamment les huîtres et les coquilles Saint-Jacques. L'histoire de Cancale est liée à son port et à son rôle de pôle de distribution pour les produits de la mer de la région.

Les transports à Cancale

1 - HISTOIRE DE CANCALE

1 - HISTOIRE DE CANCALE

Le Cancale est une commune de 12 000 habitants, située dans le département de la Mayenne. Elle est connue pour ses produits de la mer, notamment les huîtres et les coquilles Saint-Jacques. L'histoire de Cancale est liée à son port et à son rôle de pôle de distribution pour les produits de la mer de la région.

Il y a deux siècles, le Cancale était un port de pêche très actif. Les pêcheurs de Cancale se rendaient dans les bancs de coquilles Saint-Jacques et d'huîtres situés dans les eaux de la rade de Cancale. Les produits étaient ensuite transportés vers les marchés de la région.



Le Cancale est une commune de 12 000 habitants, située dans le département de la Mayenne. Elle est connue pour ses produits de la mer, notamment les huîtres et les coquilles Saint-Jacques. L'histoire de Cancale est liée à son port et à son rôle de pôle de distribution pour les produits de la mer de la région.

Les transports à Cancale

(Première partie)

A une époque où les chevaux-vapeurs n'existaient pas, c'est le cheval "le plus noble compagnon de l'homme" disait Cuvier, célèbre naturaliste, qui était utilisé pour le transport des personnes, des marchandises et des matériaux. Cheval de trait pour l'agriculture, cheval plus racé pour la course ou pour l'attelage.

Il y a cent ans et plus, les habitants de Cancale se déplaçaient très peu par voie de terre. Par contre, l'huître avait déjà acquis ses lettres de noblesse tant à Paris que dans les grandes villes, où sa consommation était très recherchée.

LA VOITURE ACCELEREE

L'huître étant un mollusque délicat et fragile, pour la consommer fraîche, il fallait avoir recours à un transport rapide. On avait alors recours à une "voiture accélérée". La voiture accélérée n'était autre qu'une "charette" tirée allègrement par trois ou quatre chevaux. Comme il fallait faire vite, les chevaux, au lieu de marcher au pas, allaient toujours au trot ou au galop. Ces voitures ne s'arrêtaient généralement qu'aux relais. Arrivé au relais, on changeait de chevaux et on repartait. Un service régulier était assuré avec les grandes villes. Pour relier Paris, où demeuraient les principaux consommateurs des huîtres de Cancale, il ne fallait pas moins de quatre à six jours ; pour Rouen, trois à quatre jours.

1 - HISTOIRE DE CANCALE



LE COURRIER

Pour se rendre à la station de la gare La Gouesnière-Cancale, on avait recours au "Courrier".

Le courrier était un genre de diligence qui transportait, comme son nom l'indique, le courrier et des voyageurs. Il était remisé chez Mme Morand, place de l'Eglise, anciennement Hôtel du centre (banque actuellement). Il partait régulièrement de Cancale pour le départ du train de La Gouesnière.

Avec un attelage de deux ou quatre chevaux, il ne fallait pas être trop pressé, la route était longue et les arrêts nombreux. Le palefrenier assis devant pour guider ses chevaux, un marche-pied derrière permettait de monter à l'intérieur. Bien qu'il s'arrêtait au passage, à la demande, il valait mieux retenir sa place, car on ne montait qu'une dizaine de personnes environ. Sur le toit, une galerie permettait de poser les bagages.

LA VOITURE

Avant la circulation routière, le seul moyen de communication pour le transport des marchandises de Cancale à la gare de La Gouesnière-Cancale était la voiture.

La voiture, était une charette à grandes roues à bandage en fer. Elle était spécialement affectée aux transports des différentes marchandises. Vers 1900, alors que le port de la Houle est en plein développement, c'est en moyenne huit cents tonnes d'huîtres qui sont transportées sur la gare de la Gouesnière-Cancale, et deux cent trente tonnes de poissons venant de la pêche côtière. A cela, il faut ajouter tous les produits d'entretien et de revêtement pour l'armement des bateaux.

Le voiturier prenait dix francs de la tonne, chargeait pour un seul cheval une tonne, et, comme la route était longue et cahotique, il lui fallait en moyenne deux heures pour se rendre de Cancale à la gare de La Gouesnière, située à neuf kilomètres.

LE TRAMWAY DE CANCALE

Nous sommes à la fin du XIXème siècle, Cancale est en pleine expansion, le commerce des huîtres est florissant, les centaines de bisquines pêchent abondamment chaque jour, les chantiers de construction n'arrivent pas à construire tous les bateaux qui leur sont commandés... Les jeunes de Cancale n'ont pas à s'expatrier, il y a du travail pour tous ou alors on va à Terre-Neuve. C'est la "Belle Epoque", il fait bon vivre à Cancale. Mais déjà Cancale est piégé. Cancale est un "cul de sac" et Saint-Malo ne veut pas perdre ses prérogatives. La ligne de chemin de fer Rennes-Saint Malo est établie depuis quelques années. Mais la gare de Cancale est à plus de huit kilomètres de la ville, à la limite des territoires de Saint Méloir et de la Gouesnière. Dans ce coin perdu, ce petit bout du monde, comment se déplacer ? La bicyclette est encore inexistante, il faut alors de bonnes jambes. On se véhicule avec le "char à banc" ou la charette. La petite voiture à cheval très légère est encore le privilège de quelques gros propriétaires. Le transport des marchandises et des produits est très difficile et long. Les deux routes qui désenclavent Cancale sont cahotiques, bosselées, dangereuses. Il faut quelques heures pour rejoindre la Gare de La Gouesnière-Saint-Méloir...

Déjà, à cette époque, le tramway a fait son apparition en Ille-et-Vilaine. Saint-malo construit son réseau et l'inauguration aura lieu en Aout 1889. Depuis plusieurs années on parle du tramway à Cancale, il est attendu avec impatience afin de désenclaver la ville et favoriser le commerce. Les démarches sont nombreuses et multiples. Enfin, en 1890, on a la certitude que le projet du tramway se réalisera. Il sera fait une extension à la ligne de Saint Malo qui viendra rejoindre Cancale. Cancale sera désenclavé et Saint Malo profitera du trafic puisqu'il transitera par cette ville. Mais il faudra encore attendre, et attendre de nombreuses années ce petit tram.

HISTORIQUE

Les premières études du projet de ligne de tramway de Saint Malo à Cancale, commencèrent dès 1888. Le premier obstacle fut de définir le tracé de la ligne. Deux thèses en présence s'opposaient : A) La ligne suivrait la route de Paramé à Cancale par Saint Coulomb. Cette ligne est plus courte que l'autre, mais elle est impraticable pour un tramway en raison des pentes qui dépassent 5 à 6 centimètres par mètre. Elle présente en outre l'inconvénient de ne pas desservir la commune de Saint Méloir, dont les habitants sont obligés actuellement de se rendre à la station de la Gouesnière pour venir à Saint Malo. B) La ligne suivrait la route de Paramé à Saint Méloir et Saint Méloir-Cancale par le bord de mer. Cette ligne, (fut-elle praticable ?) devait être abandonnée parce qu'elle passe trop loin de Saint Coulomb.

Il fallut trouver un compromis et on opta pour un troisième projet.

Le tracé du départ de Paramé suit la N 155 avec circulation en accotement à droite, après la bifurcation de la Croix Désilles (Halte) circulation en accotement à gauche, le long de la nationale jusqu'à la station de Saint Méloir, à la Croix de l'Ormel, le long de ce parcours une halte est prévue aux Petits Douets et à la Beuglais. A la station de la Croix de Lormel, (le bourg de Saint Méloir est distant de neuf cents mètres et l'agglomération des portes de sept cents mètres) la ligne s'engage dans le chemin de Saint Méloir-Saint Coulomb (le GC 74) ; contourne l'agglomération du pont (Halte) pour reprendre l'accotement aussitôt après et va rejoindre la station de la Croix Blanche pour desservir le bourg de Saint Coulomb distant d'environ huit cents mètres. Puis la ligne se dirige vers Cancale en ligne droite à travers les villages, bifurcations à La Langottière, la ligne de Cancale-Ville suivait quelques temps la route pour prendre à travers champs avant de rejoindre la route directe Saint Malo-Cancale N° 155 A (anciennement GC1), quelques centaines de mètres avant le terminus. Avant le terminus une halte était prévue à la Ville De Gris.



CANCALE - Arrivée du Train à la Houle



CANCALE - Arrivée du Train à la Houle

La ligne de la Houle prenait à travers champs, coupait la route de Cancale à Dol à l'arrêt de Terrelabouet et après une longue courbe amorçait la descente le long des falaises schisteuses de la côte. Cette descente en forte pente était splendide. Arrivée au niveau de la grève, la ligne suivait le port allongé sur plusieurs centaines de mètres. La station terminus était près des chantiers de construction et l'évitement pour le retournement des machines se trouvait à l'extrémité du quai de la Fenêtre.

C'est le 18 juillet 1897 qu'est signé le décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre Paramé et Cancale. Alors que le décret pour la ligne de Saint Malo spécifiait que le tramway était exclusivement réservé aux transports de voyageurs, le décret de 1897 autorise la compagnie des Tramways Bretons à construire la ligne de Cancale pour le transport des voyageurs et marchandises. Ce décret précise que le département prend en charge 75 % des dépenses, que la ligne a son origine "au heurtoir" de Paramé. Elle à 12,872 kilomètres jusqu'à Cancale avec un embranchement vers le port de la Houle.

Les travaux furent menés rondement et le lundi 1er Aout 1898, eut lieu l'inauguration officielle de la ligne de tramway Saint Malo-Cancale.

C'est à 10 Heures 1/2 que le train d'inauguration orné de drapeaux et de verdure partit de Saint Malo. Il y avait là, Monsieur le Préfet d'Ille-et-Vilaine, le secrétaire général, le Maire de Saint Malo, Mr Le Hérissé, député de Rennes, Monsieur Robert Surcouf, député de la circonscription de Saint Malo, etc. La Société des Tramways Bretons était représentée par Mr Paul Wilmart, Président du Conseil d'Administration. C'est vers 11 heures 30 que le premier tramway arrivait à Cancale-Ville. Il est accueilli par Mr Le Maire, le Conseil Municipal et deux à trois cents curieux, aux sons de la Marseillaise jouée par la clique de Cancale. Puis les salutations échangées, les invités de la Société des Tramways Bretons sont introduits dans le hangar qui servira de remise aux locomotives, et momentanément transformé en une salle de banquet pour cent cinquante convives.

A quatre heures, le train repart pour Saint Malo où les convives sont conviés à un second banquet.

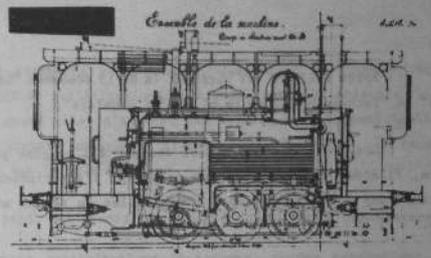
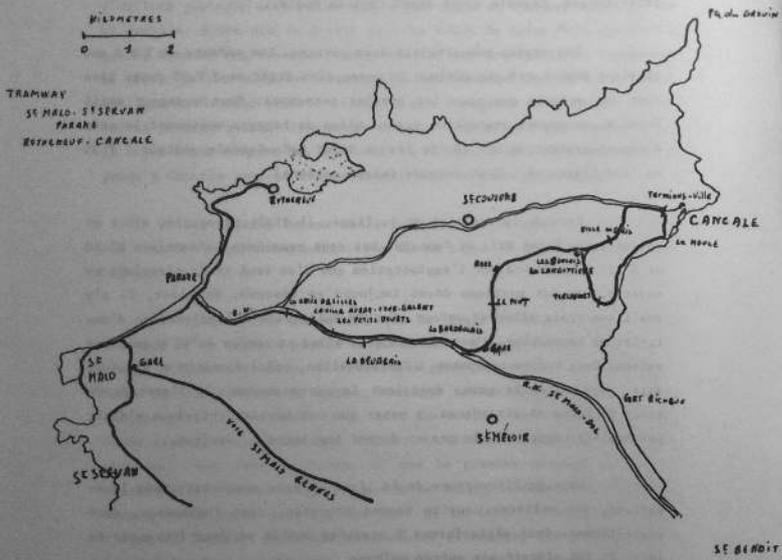
Un an plus tard, le 30 Octobre 1899, la ligne de la Houle (3637m 40) est inaugurée. Tout Cancale est en fête, des centaines de personnes attendent l'arrivée du train, la clique joue tout son répertoire... car à cette époque, Cancale c'est avant tout la Houle...

Les trains comportaient deux classes. Les enfants de 3 à 7 ans payaient demi-tarif. Le minimum de perception était de 0 F 30 aussi bien pour les enfants que pour les grandes personnes. Tout voyageur avait droit au transport gratuit de trente kilos de bagages moyennant le prix d'enregistrement de 0 F 10. Le trajet Saint Malo-Cancale coûtait 1 F 35 en 1ère classe et 1 F en seconde (place entière).

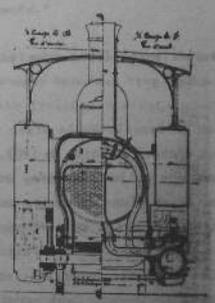
Lors de la création de la ligne, il était prévu cinq aller et retour entre Saint Malo et Cancale. Les deux premières locomotives N° 10 et N° 11 ne permettaient l'exploitation que d'un seul train circulant en navette, une des machines étant toujours en réserve. En hiver, il n'y avait que trois aller et retour. Par la suite, après l'adjonction d'une troisième locomotive, c'est huit ou neuf aller et retour qu'il y avait en saison. Deux trains seulement à Cancale Ville, celui du matin et celui du soir, partant de la gare, donnaient la correspondance à l'arrivée du train de Paris et vice-versa. A noter que cet horaire théorique n'était pas toujours respecté, le trajet durant une heure... environ.

Lors de l'ouverture de la ligne le parc comportait deux locomotives, six voitures, quatre wagons couverts, cinq tombereaux, sept plate-formes, deux plate-formes à traverse mobile et deux fourgons. En 1911, il fut affecté six autres voiture.

Les deux premières locomotives N° 10 (dénommée Saint Méloir) et N° 11 (Saint Coulomb) étaient de marque Blanc-Misseron, bi-cabines à trois essieux.



Coupes sur une locomotive BLANC-MISSERON
de la ligne de CANCALE - Echelle 1/87 (1/10)
Document : Archives des Ponts-et-Chaussées.



Après 1927, on vit circuler la N° 13 dénommée "La Langottière", la n° 14 "Terrelabouet" et la n° 15 "La Beublais".

Les voitures à voyageurs étaient à l'origine peintes en vert wagon, filetées en vert clair et portaient l'inscription "CANCALE" et "Société des Tramways Bretons" comme celles du réseau urbain de Saint Malo.

Ces petites voitures à essieux n'étaient équipées que du frein à main. Par la suite, elles furent munies du frein à air.

En première classe les banquettes étaient munies de coussins, en seconde classe elles étaient en lattes de bois, suivant la technique classique de l'époque.

L'éclairage des voitures se faisait au moyen de lampes à huile.

Le réseau ne possédait aucune signalisation et les convois marchaient "à vue".

La station de Cancale-Houle était installée face à l'Hôtel de France. Elle fut tout d'abord en bois. En 1902, il fut construit un bâtiment en briques comprenant une salle d'attente, un bureau et une petite halle à marchandises. Pour faire plus coquet les bandes de rives et d'égoût de la toiture en ardoises étaient en bois découpé suivant la mode fin XIX^e. Un même bâtiment fut construit à Cancale Ville. Une remise fut construite par la suite, à cause du trafic important, et une voie la traversant de part en part servait d'évitement. Ceci permit d'utiliser le terrain de l'ancien évitement en parking à voitures, sans pour autant déposer les voies. Une même remise existait à l'origine à Cancale Ville.

Enfin, à Saint Méloir et à Saint Coulomb, il y avait un petit kiosque, simple abri à voyageurs en maçonnerie, une grue et un réservoir d'eau.

Les voyageurs et touristes, descendant du tramway, étaient souvent l'objet de sollicitations fort indiscrettes et gênantes (surtout à la Houle), quand elles n'étaient pas injurieuses. La municipalité de l'époque dut prendre un arrêté interdisant le "pistage", le racolage des voyageurs sur la voie publique.

En 1913, cet arrêté fut rappelé à nos braves Cancalaises :

"Toutes sollicitations importunes, toutes expressions injurieuses, tous mauvais propos à l'égard des passants, voyageurs et touristes, sont formellement défendus.

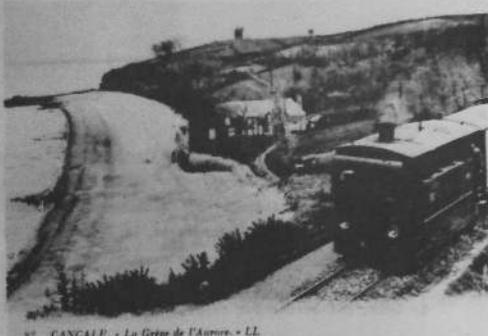
A l'arrivée des trains, les pisteurs, quels qu'ils soient, devront se tenir aux endroits qui leur seront assignés par l'autorité locale. Il leur est défendu d'interpeller les voyageurs et touristes et de les suivre d'une façon gênante.

Ils pourront offrir cependant, sans aucune insistance, les cartes de leurs établissements."

La guerre 1914-1918 détruisit l'équilibre financier du réseau. La traction à vapeur est devenue beaucoup trop coûteuse, et ces convois, dont seule la machine était freinée, étaient incontestablement dangereux.

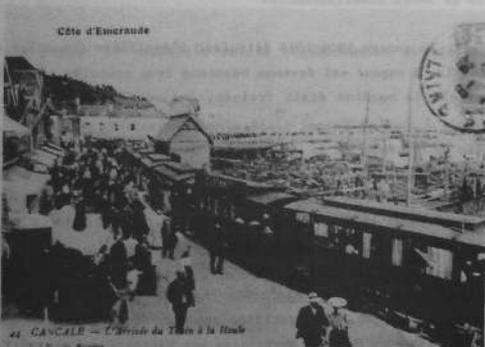
Par décret du 15 juillet 1918, étant donné les difficultés financières, les tarifs sont augmentés et la première classe est supprimée. Le 14 avril 1920 : nouvelle majoration ; le 14 juin 1920, réduction des services : 2 aller-retour sur Cancale.

La ligne de Cancale coûte cher. Son caractère d'intérêt local se perd ; en saison, les touristes vont en excursion à la Houle et on voit apparaître en début d'après-midi une batterie qui rentre le soir sur Paramé ou Saint-Malo ; la clientèle est massive, les convois sont surchargés. Le trafic local au contraire s'amenuise. Dans un but louable le tracé avait été établi en Z pour desservir théoriquement Saint Méloir les Ondes et Saint Coulomb. En réalité les deux stations étaient à près d'un kilomètre des bourgs et la clientèle était absolument négligeable.



32 CANCALE - La Grève de l'Aurore - LL

CANCALE - La Grève de l'Aurore



Côte d'Emeraude

41 CANCALE - L'Arrivée du Train à la Houle

CANCALE - L'Arrivée du Train à la Houle

Les demeures Cancalaises

Le terminus de Cancale Ville (le principal dans l'esprit des promoteurs) était mal placé avec une faible clientèle : presque tout fut reporté sur la Houle. Le trajet par fer Saint Malo-Cancale était plus long que par la route. Des garagistes de Cancale commencèrent à exploiter une ligne directe qui traversait Saint Coulomb pour aboutir à la Houle. Cependant, se faisant concurrence entre eux, avec du vieux matériels, ils n'écablèrent que la clientèle locale Cancalaise... tout au moins au début.

La société des Tramways Bretons, transformée en Régie depuis 1923, décida, en 1925, l'achat d'une automotrice Renault Scemia, puis une seconde en 1926. En 1929, le trafic saisonnier est tel que ces deux automotrices et une rame vapeur ne suffisent plus, les Tramways Bretons louèrent aux chemins de fer de la Mayenne une automotrice Baert et Verney et un autorail De Dion Bouton J M des T.L.V.

En 1930, la Régie procède à l'achat d'une troisième automotrice neuve de Baert et Verney, numérotée 3 ; la ligne est pourtant déficitaire : 400.358 F en 1928.

Après l'achat de l'automotrice N° 3, le déclin s'annonce. L'équilibre financier est précaire mais on croit encore au tramway. En 1932, la Régie répond à une enquête du Ministère des Travaux Publics "qu'en été un service d'autobus ne saurait assurer le trafic mais qu'en hiver les automotrices luttent difficilement contre les autocars qui suivent un trajet plus direct." En effet, les entrepreneurs d'autocars de Cancale s'étaient groupés, constituant les "Transports Cancalais" et assuraient un service intensif à grande fréquence.

La Seconde guerre mondiale détruit à nouveau l'équilibre précaire de la coordination des transports. La ligne de Cancale connaît un regain d'activité "marchandises". Les deux locomotives T I V étant jugées insuffisantes, une troisième arrive en juillet 1941 c'est le numéro 56 qui est équipé, comme ses soeurs, du frein Westinghouse.

Durant la guerre, l'armée allemande construisit quelques ouvrages sur la ligne :

Un embranchement à voie métrique partant de la Croix Blanche fut établi afin de pouvoir desservir les fortifications de la pointe du Meinge. Un autre embranchement à voie métrique partant de l'arrêt de la Ville de Gris desservait la pointe du Grouin.

La guerre terminée, le réseau devient de moins en moins rentable. Après l'arrêt préfectoral du vingt six juillet 1947, autorisant la Régie à exploiter le réseau de tramways électriques par trolleybus; il est décidé de déclasser la ligne de Cancale. C'est le 8 septembre 1947 que le dernier tramway à vapeur de Cancale circulera, il avait, hélas ! terminé sa carrière. Il fut remplacé par des services routiers...

(Suite de cet article dans les Cahiers n° 6)



Vieilles demeures Cancalaises

Pour le promeneur qui arrive de la cité Corsaire ou qui vient de parcourir le Clos Foulet, force est de constater que l'architecture qu'il a pu admirer n'a rien de comparable avec les modestes constructions de la région Cancalaise. Là-bas, ce sont les splendides hôtels particuliers à hautes toitures surmontées de pots à feu, ou encore les riches malouinières qui s'entourent de jardins élaborés, de parc, de bois... Ici on retrouve des demeures dépourvues de toute afféterie de toute recherche. Nulle ostentation, mais cependant noblesse des formes et des lieux. Peut-on même parler d'une architecture ? En tout cas, elle est le reflet de cette vie rustre et cruelle qu'impose la mer.

Ici des armateurs, des marins, des paysans, quelques nobles mais dont leur vie est bien loin des fastes de La Cour. C'est donc dans cette atmosphère archaïque et vieillotte que sont nées les quelques gentilhommières du pays Cancalais. Les lieux et les temps recréés, on songera à ce portrait laissé par Renan, s'adressant aux ^{maisons} ~~maisons~~ de la Bretagne :

"Ces manoirs, si l'on s'en tient à l'extérieur, ont l'air de sépulcres, on dirait les auberges du désespoir. Prenez garde ; à l'intérieur, ils sont remplis de familiarité douce, de privautés aimables ; les petits jardins coupés de murs qui les entourent sont l'image de la vie intime que l'on y mène"...

La première demeure à nous accueillir en Cancale, venant de Saint-Malo, est "la Vallée". Elle ne s'offre qu'à celui qui la cherche. Nulle allée majestueuse, ni porrait architecturé s'ouvrant sur la grand'route ; un simple chemin sur notre gauche nous y conduit. Après avoir traversé un petit bois de châtaigniers, la Vallée s'ouvre devant nous toute blanche au milieu des prés. Une impression de paix règne dans ces lieux, où sommeille depuis le XVIIIème siècle cette tranquille demeure. Quelques entourages de granit de Chausey, trois lucarnes traitées dans le même matériau, un haut toit sont les seules caractéristiques de cette malouinière datée de 1726.

Vieilles demeures Cancalaises

De style Louis XVI, d'une longueur inhabituelle, et dépourvu de cheminées aux extrémités, l'ensemble s'éloigne toutefois quelque peu de l'architecture malouine. A droite de la demeure s'ouvre un très bel escalier de granit, menant au jardin en contre-bas. A l'arrière, de récentes recherches ont permis de découvrir des restes de douves et des pavés qui sembleraient indiquer l'existence d'un manoir plus ancien. En effet, les armateurs, lassés du spectacle de l'océan, cherchaient à en fuir la proximité, ce qui explique la situation de nombreuses malouinières construites en pleine campagne. Mais l'implantation de ces demeures est souvent héritée de manoirs préexistants et qui n'a pas été choisie librement. Il semblerait bien qu'aucun document n'ait rien apporté à ce sujet que ce soit le cas pour la Vallée. On peut remarquer également les communs de taille restreinte qui paraissent antérieurs au logis. A l'intérieur, il ne semble pas que l'on ait accordé -comme dans la plupart des malouinières- une place prépondérante au vestibule d'entrée, ni d'ailleurs à l'escalier, d'aspect fort simple. La salle à manger actuelle -étant sans doute autrefois la cuisine- nous arrête par une très belle cheminée d'aspect imposant, traitée en granit et, tout à côté, par un évier de pierre avec gouttière inscrite sur la façade arrière pour l'écoulement de l'eau. Le sous-sol contient également une très belle cheminée de granit. Quant aux possesseurs de cette terre, aucun papier ne permet de les retrouver. On y voit en 1513 Les Avondes (ou Avoudes), puis récemment les Berthelemer, les Kerdaniel. Il y a quelques années, La Vallée, en état d'abandon, fut achetée par Monsieur et Madame Dubois de la Cotardière qui s'attachent actuellement à restaurer cette demeure.

Après avoir quitté la Vallée, nous regagnons la route Nationale. Plus en retrait, nous jetons un coup d'oeil sur l'ancien manoir du Val-à-Cerf qui appartient aux Surcouf -et, en particulier sur le colombier qui est, hélas ! dans un triste état de ruines. (Le Colombier indique une demeure noble. Le droit de colombage étant autrefois un privilège de l'aristocratie).



Gagnons maintenant Cancale où nous apercevons sur la gauche le manoir des Douets-Fleuris pittoresque avec son enchevêtrement de toitures et sa tourelle à meurtrières.

Non loin, s'ouvre l'ancienne allée qui mène à ce qui fut le manoir des Grands Prés (où travailla Jeanne Jugan) et qui a, hélas !, perdu quasiment tout son charme.

Avenue De Gaulle, nous pouvons nous arrêter quelques instants au "Puits-Collet", ancien siège de moyenne justice qui tire son nom de deux puits collés. A présent, un petit parc intime aux essences rares prolonge les actuels bâtiments : l'un du XVIIIème siècle et l'autre, plus récent, forment un agréable résumé de la demeure Cancalaise.

Au XVIIIème siècle, cette propriété appartenait aux Lignel puis est passée successivement, par héritage, jusqu'à nos jours, à la famille Martel.

Ensuite, nous regagnons le bourg. Jetons un rapide coup d'oeil sur la place de l'Eglise, à l'ancien manoir de Bellevue, défigurés par l'adjonction du supermarché.

La rue du Port, nous montre, au n° 24, une belle maison XVIIIème possédant lucarnes et piliers d'entrée en granit.

Le "vieux bourg" nous présente un ensemble de vieilles demeures massées autour de l'Eglise, construite par Garangeau, disciple de l'illustre Vauban. Dans un labyrinthe de ruelles, nous apercevons l'ancien manoir des Hamon-Vaujoyeux (actuellement communauté religieuse). Cette façade sud a gardé l'aspect qu'elle devait avoir au XVIIIème, époque de sa construction.

Hauts fenêtres, lucarnes de granit, dalles de Saint-Cast et même un très vieux puits donnent à cet ensemble une impression de beauté et de poésie. La façade arrière a quelque peu perdu de son charme par des constructions plus récentes et une chapelle construite dans un style étranger au pays.



La Drouennière

Dessins extraits du livre de Daniel DERVEAUX (Editeur) : "Les Gentilhommières du pays de Saint-Malo", avec l'autorisation de l'auteur.

La CARMAGNOLE

Nous suivons ensuite la route de Port-Eriac, qui nous mène, à travers un bois de marronniers, de hêtres et de châtaigniers où filtre une lumière douce, à la plage qui porte le même nom. Au village de la Verrie, le promeneur découvrira, derrière de hauts murs, le manoir de la Verrie. Une entrée avec portail, piliers de granit et beaux tilleuls donne accès à la demeure. Ici le XVIIIème semble avoir fait souche, et c'est avec peine que l'on quitte ces lieux que hante peut-être encore l'agent-voyer du Plessis-Bertrand dont le manoir tire son nom. Construit en 1789, il est très sobre d'allure avec son corps de logis rectangulaire. Cependant les formes, les moulures de portes, le grand toit percé de lucarnes lui confèrent cet air de dignité et de noblesse propre à l'architecture du temps. Le jardin anglais monte en pente douce et les escaliers de pierre rappellent, en dépit d'une certaine rusticité, les jardins du temps de Louis XIV. Quelques très beaux arbres pour caresser ses toits, un paysage irrégulier, servent d'écrin à cette demeure toute entière tournée vers le plaisir et la rêverie. Mais c'est à l'intérieur qu'il faut pénétrer pour être plongé dans le goût du temps. Un vestibule dallé de pierres de Saint Cast conduit à un large escalier à balustrades de bois. Madame Guérin qui la possède actuellement entretient cette propriété avec une rare délicatesse de goût.

Quittant cette demeure nous nous attardons au village des Vaux, qui nous présente un ensemble de belles demeures du XVIIIème. "Kervaux" semble être antérieur à cette date, comme en témoigne la tour de la façade arrière. Cependant, les fenêtres à petits carreaux, les lucarnes à fronton mouluré trahissent le goût du XVIIIème siècle. Un beau jardin sert de cadre à cette demeure, propriété de la famille Bergeron.

Regagnons le bourg, où nous apercevons dans certains quartiers les demeures du siècle passé, construites pour les armateurs Canalais. Certaines ont gardé ce style de maison carrée aux grands toits flanqués de cheminées, hérité de l'architecture de nos nobles malouinières. Puis nous descendons par le Vau-Baudet au port de la Houle. Après avoir longé la mer, nous pénétrons dans le labyrinthe des "rues de derrière" où modestement s'ouvrent, ici, un portail donnant sur une belle demeure XVIIIème, bien que très simple d'aspect, et là, tout au bout, un vieux relais de poste : l'ancien manoir du Mont de l'Amitié, hélas déshabillé. Adossé à la

falsais, il a fière allure avec son avant-corps central semi-circulaire. On pense un peu à "La Chipaudière"... Mais tandis que l'une contemple les douceurs champêtres, l'autre regarde l'océan, ces navires qui quittent le port et qui rentrent chargés de leur butin précieux, tous ces corsaires, toutes ces courses océanes qui ne firent qu'un avec l'histoire de ce pays. La statue de déesse qui dominait la demeure n'est plus. Mais les pierres de cet antique manoir sont les plus fidèles témoins du passé tourmenté de ce havre de la Houle...

De là, nous empruntons le "chemin neuf". En haut se tapit le manoir du Vau-Hariot (y aurait-il un rapprochement linguistique avec le Vautersault, tout proche ?). Il ne nous arrête que par sa très belle porte Renaissance entourée de pilastres et d'un fronton surbaissé, chargé d'armoiries illisibles.

Puis voici le village de Terrelabouët, non loin du port de Cancale. C'est cette route que dût emprunter Robert Surcouf pour rejoindre sa maison : La Drouennière. Mis en nourrice à la Broustière à Cancale, il venait ensuite passer l'été, avec ses parents, dans cette demeure. Très simple d'aspect, elle possède trois lucarnes et un cadran solaire qui ornent la façade. A Terrelabouët toujours, quelques demeures toutes très simples, mais ayant gardé leur noblesse de formes et leur rusticité méritent enfin notre détour.

Arrivé au terme de notre promenade, nous nous arrêtons pour contempler ces siècles passés, cette architecture, fidèle témoin du temps. En cette année du patrimoine, qu'il nous soit permis d'admirer non pas une architecture mais, au moins, un attachement à un pays, à une terre et, partant, à un héritage culturel.



La Vallée

1980 - B.M.

La CARMAGNOLE

Chacun sait que "La Carmagnole" était le costume que portait les ouvriers pendant la Révolution. Il consistait en un gilet-veste, un large pantalon garni de cuir, un bonnet rouge, une cravate rouge nouée négligemment sur la poitrine. L'on donna le nom de Carmagnole à une chanson révolutionnaire que ces ouvriers chantaient en dansant.

Ce que l'on sait sans doute un peu moins, c'est que ce nom de "Carmagnole" fut également donné à Cancale en 1794 à une terrible maladie qui fit de nombreux ravages dans les rangs des marins qui faisaient partie d'une Escadre Française au mouillage dans notre baie et aussi dans les familles Cancalaises.

Informons-nous de l'évènement tel que l'a résumé l'Abbé François Douleuc dans son petit guide sur l'histoire de Cancale :

"En 1794 une escadre française, composée de huit vaisseaux de ligne et de six frégates, s'arrêta sur la rade de Cancale. Pendant que cette flotte était au mouillage, il arriva du Nord une frégate nommée : La Carmagnole. Les vivres de ce navire étaient avariés et une maladie contagieuse provenant disaient-on de la mauvaise qualité du riz qu'on avait à bord, commença à décimer l'équipage. Bientôt cette maladie s'étendit à toute la flotte. En peu de temps deux mille hommes moururent. Comme l'on descendit à terre les malades et les cadavres, le germe pestilentiel descendit avec eux et les habitants furent atteints à leur tour. Un grand nombre d'entre eux mourut. L'Eglise, la Halle, la maison de Belle-Vue, la Motte-Jean, Beauregard furent convertis en hôpitaux. Après le décès des malheureux pestiférés, on conduisait les cadavres par charrettes dans un champ près du village de Saint-Jouan. Il a gardé depuis le nom de "Clos des Morts".

LA CARMAGNOLE

Voilà donc pour l'essentiel. Essayons maintenant d'analyser les faits en nous référant à divers documents des Archives Municipales et Paroissiales de Cancale.

La France est en pleine Révolution. Les Etats Européens sont ligüés contre nous. La Convention Nationale siège à Paris. La Terreur s'est installée en Province. Pourchassée par les représentants en mission, la résistance des "Cy-devant" s'organise. Nobles et Royalistes s'exilent à Jersey et à Guernesey. La crainte d'un débarquement éventuel d'une armée catholique et royale sur nos côtes, amène le Comité de Salut Public à décider de s'en prendre aux Iles Anglo-Normandes et de les investir.

Dans l'attente de vents favorables, une division de huit grands vaisseaux vient mouiller sous Cancale.

Cette division est composée, du Redoutable, de la Révolution, du Zélé, du Nestor, du Superbe, du Scivola et de l'Aguilon ;

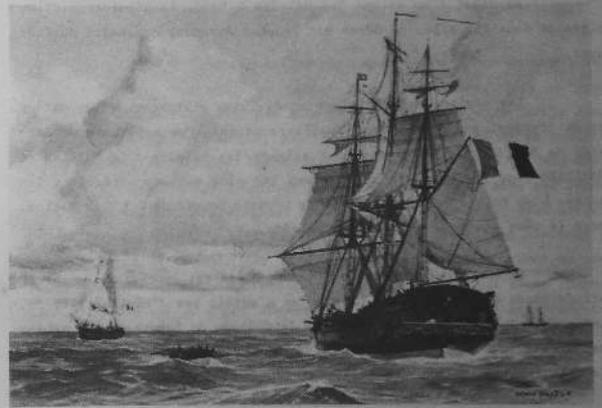
Des frégates : La Pomone, La Carmagnole, La Danaée et de la Félicité ;

Des corvettes : La Babette, La Société Populaire et l'Assemblée Nationale.

Il y a en outre sur la rade de Cancale : cinq canonnières, deux flutes et neuf transports. L'on a pas de peine à imaginer le nombre important de marins et de soldats qui stationnent ainsi dans notre baie.

A Cancale comme dans beaucoup d'autres paroisses, c'est la misère.

Les champs sont dévastés par la troupe ou par les pillards. Les stocks sont inexistantes. Pas de blé donc pas de pain, tout est réquisitionné par le Comité de Salut Public. L'on recense les quatre moulins de Cancale celui du Champ St-Néen, celui de la Houle, les deux du Haut-Bout pour éviter qu'ils ne fonctionnent clandestinement. Une mauvaise alimentation, une hygiène plus que douteuse, l'eau des ruisseaux, souillée par les déjections, vont faire que la maladie du typhus va vite s'installer et l'épidémie va gagner en un clin d'oeil les marins de l'escadre et la population cancalaise.



LA FREGATE : " LA VESTALE "

Série : Corsaires et vaisseaux 806 La Frégate "LA VESTALE" - Oeuvre de Etienne Blandin - Collection F. Léréec La Palette Bretonne, 4 rue de Dinan 35400 SAINT MALO.

En avril 1794, le premier marin a être atteint de ce terrible mal qu'est le typhus fait partie de l'équipage de la Carmagnole, l'épidémie prendra ce nom redouté.

Au début l'on soigne les malades à bord, la première victime signalée dans les actes de décès est Vincent Parament originaire du Conquet.

Les navires avaient alors un équipage mixte composé de marins et de troupes, analogues à nos fusiliers-marins. Une apparence de Service de Santé avait été créée pour soigner les malades : LE TELLIER et MAILLARD sont les noms des chirurgiens les plus souvent cités dans les actes. L'on relève également le nom de Léonard Bouyer de Vildé la Marine, mort la même année au service des malades.

De bonne heure on se rend compte qu'il est impossible de lutter efficacement contre le fléau tant qu'on n'aurait pas d'hôpital à terre. Les autorités décident de transformer le Château de Beuregard en maison de santé. Le 8 Floréal de l'an 2 (28 avril 1794) l'agent maritime de Cancale écrit à Le Carpentier représentant du Peuple à St Malo :

"...Chaque jour, les équipages des bâtiments de la République en station à Cancale tombent malades, le nombre s'en élève à près de 700 que l'on traite à bord faute d'emplacement à Cancale. Cependant on pourrait y destiner l'Eglise cy-devant paroissiale, mais elle est occupée par la troupe et par la réserve des biscuits."

L'agent maritime propose de faire transporter les uns et les autres dans des maisons d'émigrés à portée de Cancale et de destiner l'Eglise à servir d'hôpital.

Une nouvelle lettre plus pressante du 23 Floréal (12 mai) réclame des femmes au nombre de douze, pour soulager nos frères dans les hôpitaux. Autant que faire se pourra, il faudrait trouver des femmes sages et laborieuses, écrivaient les deux chirurgiens. Plusieurs répondirent à l'appel, certaines se dévouèrent jusqu'à la mort : Marguerite Rault de Frigavou, Jeanne Lancelin de Cancale, Louise Hervé de St Malo, Lucie Lévêque de St Méloir et Perrine Guichard domestique du Pont Pinel.

Combien de filles et de femmes admirables qui firent le sacrifice de leur vie pour soigner les pauvres marins et Cancalais victimes de ce fléau. Une lettre du 15 Prairial (4 juin 1794) adressée par les Officiers Municipaux de Cancale au Citoyen Le Carpentier, nous donne toute la mesure de la misère qui sévissait à Cancale pendant cette période :

"Citoyen, La maladie que les marins ont apporté dans notre commune y fait des progrès. La contagion se répand dans l'intérieur, déjà un grand nombre de nos habitants en est atteint et dont la majeure partie étant pauvre et chargée de famille, sont dans l'impossibilité de se procurer par eux-mêmes les remèdes, les bouillons et les soins qu'exige leur état. C'est un puissant motif d'intérêt pour l'humanité souffrante par lequel nous réclamons ta considération. Nous te prions de vouloir bien autoriser le citoyen Barnier, chef civil de l'Escadre chargé des hôpitaux de Cancale, à faire fournir les dits remèdes et bouillons à ces malades indigents. Nous en avons conféré avec lui, mais attendu que cette fourniture peut devenir un objet dispendieux il exige, pour y pourvoir, ton approbation que nous espérons que tu voudras bien accorder en faveur de ces malheureux."

Salut et entier dévouement.

Le 11 juillet (22 Messidor) le Maire de Cancale écrit à St Malo :

Citoyen- Nous avons au moins 300 malades de nos habitants, il est de notre devoir de vous prévenir que cette maladie est contagieuse, puisque les Chirurgiens, les infirmiers et les habitants qui ont été près de ces malades sont tombés malades aussi, ainsi que journellement nos habitants meurent et restent malades jusqu'à trois dans quelques maisons. Si vous doutez de la vérité, nos extraits mortuaires vous le certifieront. Il serait par conséquent dangereux d'exposer les défenseurs de la Patrie à contracter une épidémie qui leur ferait plus de mal que toutes les puissances coalisées."

Salut et fraternité.

Cette lettre était une réponse au Comité Révolutionnaire de St Malo, qui voulait dépêcher à Cancale dans la crainte d'un débarquement anglais, un bataillon complet de neuf compagnies de soldats. Comme on le voit, le Maire et les Officiers Municipaux avaient d'autres chats à fouetter que de recevoir et de loger surtout tout un bataillon de troupes. Les autorités essayèrent en vain d'arrêter le fléau. Le Maire fut sommé par les Chirugiens et Docteurs de veiller à la propreté des sources à ce que l'on construisit des fosses d'aisance très profondes et que l'on enterrât sans délai les victimes de l'épidémie.

"Pour éviter les inconvénients qui pourraient résulter d'un trop long délai à enterrer les morts, nous vous prévenons que nous les ferons porter au lieu du repos, une demi-heure après leur mort. Pour cet effet vous (requièrès) le nombre d'hommes nécessaires pour qu'il y ait toujours des fosses de faite. Nous vous prions de surveiller ceux qui seront chargés de faire ces fosses, afin qu'ils les fassent assez profondes, vous aurez soin d'empêcher qu'on en mette deux dans la même, parce qu'on nous a rapporté que le fossoyeur ne mettait d'abord qu'un ou deux pieds de terre par-dessus le mort et que lorsqu'il s'en présentait un autre, on le mettait, dessus le premier à très peu de distance de la surface de la terre."

On fut obligé, tellement le nombre des morts s'accroissait, de convertir un grand champ du village de St Jouan en cimetière.

Combien y eut-il de victimes dans toute l'épidémie ?

Deux mille, assure l'Abbé Bouleuc. Ce chiffre paraît être exagéré. Les actes de décès de l'année 1794 portent 380 morts (avec courbe ascendante d'avril à juillet, début de la maladie) et 102 morts pour l'année 1795 soit quand même 4 fois plus qu'en année dite normale.

Quand la maladie battit son plein, il y eut tant d'ouvrage pour soigner les malades, enterrer les pauvres morts et pour vaquer aux besoins de la vie quotidienne, qu'on n'eut plus le temps de dresser les actes de décès. Aussi l'on constate que vers le mois de juillet 1794,

25 000 personnes

bien souvent les victimes ne sont plus désignées que sous les expressions "deux, trois, quatre particuliers dont nous n'avons pu nous procurer de plus amples renseignements ou encore : le nommé Louis... du lit n° 61 à la cy-devant Eglise.

Pour éviter la contagion, on les enveloppait de chaux, il y a confirmation de ce fait dans la découverte faite au moment de l'agrandissement du Presbytère de débris humains engagés dans une épaisseur assez considérable de chaux.

Ce que l'on constate dans les actes de décès c'est le nombre important de jeunes gens qui disparurent, victimes de ce typhus. Pauvres petits gars venus s'engager comme volontaires sur les vaisseaux de la Nation pour combattre l'Anglais exécré ou tout simplement pour gagner leur pain. D'où venaient-ils ? D'un peu partout de Normandie et de Bretagne, du Havre et de St Brieuc, de Port en Beassin ou du Conquet, même des Basques et des Périgourdins.

L'épidémie s'arrêta au printemps 1795.

Le citoyen Palbeau, garde des magasins à fourrage de Port-Malo, obtint l'autorisation de remplir l'Eglise de Cancale (St Méen) de foin et de paille pour les besoins des hussards et des gendarmes cantonnés dans notre ville.

Dans un rapport du 23 mai 1795 (4 Prairial an 3) nous lisons : ...Nous n'avons sur la rade que la frégate la Romaine et quatre ou cinq cutters ou petits bâtiments armés.

La Carmagnole va partir pour le Havre, pour y recevoir un radoub et reprendre son doublage en cuivre.

La réparation que demande la Carmagnole peut-être achevée facilement dans un mois.

Pendant ce temps, Cancale soignait ses blessures et pleurait ses morts.



Guy MINDEAU
Février 1981.



25 000 personnes

dans les rues de Cancale

Aujourd'hui, la lecture d'un tel titre évoque tout de suite une manifestation folklorique ou cycliste. En 1948, il s'agit d'autre chose...

... Au début de cette année, le Cardinal ROQUES demande à Monsieur GEFRIAUD, curé de CANCALE, si sa paroisse pouvait accueillir le Congrès Eucharistique. La réponse est positive et la mobilisation des bonnes volontés immédiate.

La date de cette manifestation est fixée du jeudi 17 au dimanche 20 juin. Ces journées seront ponctuées par diverses cérémonies religieuses, le jeudi étant consacré aux enfants. Le dimanche, journée de clôture, constituera l'apothéose de ce congrès.

On organise plusieurs réunions pour décider des réalisations à effectuer pour que cette journée reste à jamais gravée dans les mémoires. Le projet qui se dégage de ces rencontres est une entreprise colossale visant à donner à CANCALE un aspect paradisiaque. Chaque rue où passera le "saint sacrement" sera décorée par des milliers de fleurs artificielles suivant un thème particulier : pergolas, arbres factices, arcs de triomphe etc... Reste alors à chaque bénévole à apporter sa contribution matérielle.



La rue du Fort

25 000 personnes dans les rues de Cancale

C'est ainsi qu'en ce Printemps 1948, on se réunit par petits groupes pour confectionner, qui des arums, qui des glycines, qui des voilibilis ou des lierres.

Ces veillées laborieuses sont l'occasion de se retrouver et de "bader un p'tit". Les enfants sont aussi de la fête et apportent une aide importante à cette entreprise minutieuse et de longue haleine.

La procession, après avoir emprunté les rues de CANCALE, s'arrêtera sur la place du Calvaire où interviendra la dissolution. Le Calvaire de l'époque, sans commune mesure avec l'actuel, trônait, majestueux au centre de la place, face à la mer, et à deux pas de la cloche de la Halle. Chacun se souvient de son assise originale constituée par un globe d'un mètre de diamètre.

À l'occasion du congrès, un pari audacieux a été lancé : transformer ce calvaire en un gigantesque ostensorio de 10 mètres de haut et de 7 mètres de large en son plus grand diamètre.

Contrairement aux autres travaux à caractère collectif, comme on l'a vu plus haut, ce projet délicat ne repose que sur un homme qui, pendant des journées entières, et souvent tard dans la nuit, travaille sans relâche pour tenir le pari...

Les jours passent sans altérer l'ardeur au travail des uns et des autres, et le 20 juin arrive...

Pendant les trois jours précédents ce dimanche, le ciel menaçant a compromis certaines cérémonies prévues initialement. Cependant, malgré le temps incertain, on ne comptait pas moins de 5 000 enfants (venus de tous les coins du diocèse) dans les rues de CANCALE pour la journée qui leur était réservée.

Mais, à l'aube de ce jour de clôture, le soleil réapparaît qui rend plus coloré le grand pavois qu'arbore chaque bisquine pour la circonstance.

Dès les premières heures les cancalais mettent en place les décors préparés de longue date. Un épais tapis de sciure aux fresques multicolores recouvre le milieu de chaque rue de l'itinéraire du Saint Sacrement.



L'autel sur les Crolles

Les cérémonies débutent le matin par une messe célébrée, sur la pointe des Crolles, sur un autel figurant un dolmen.

L'après-midi une procession longue de deux kilomètres parcourt les rues de CANCALE. Elle est entraînée par les musiques de CANCALE, LA FRESNAIS, SAINT AUBIN D'AUBIGNE, DOL et MONT-DOL précédant une longue chorale de choristes en cottes plissées et soutanes rouges devant un défilé imposant de curés doyens et de chanoines. Le cortège se termine par le char du Saint Sacrement constitué par un "doris du banc" artistiquement décoré et traîné par les conseillers municipaux de CANCALE, es-

cortés des maires du canton, ceints de leur écharpe tricolore.



DORIS AVEC SON DAIS

Le long cortège humain emprunte le boulevard Surcouf, avec ses portiques ornés de fleurs de toutes nuances, la rue du Rock bordée de deux rangées de pommiers en fleurs (le tout artificiel !), la rue J.M. Savatte avec ses cascades de clématites, hortensias et églantines ; la rue du Port ornée de fins filats blancs et bleus ; le quai Gambetta aux poteaux ornés de lierres ; la rue Victor Hugo avec ses volubilis et le quai de l'Épi avec ses arums magnifiques.

Chacune de ces rues a du mal à contenir la foule nombreuse massée sur le passage du cortège. Les évaluations varient, mais on peut considérer le chiffre de 25000 personnes comme tout à fait réaliste.

Après avoir parcouru cet itinéraire enchanteur, le char du Saint Sacrement s'immobilise devant le splendide reposoir du Calvaire.

Cadiou

"Comment décrire ce reposoir" (écrivait l'Abbé Gediore dans le B.P. de juillet 1948). Tout au long de la Croix se dresse un magnifique ostensor d'or, étincillant sous les rayons du soleil. Au centre de l'ostensor un immense voile, d'une blancheur immaculée représente l'hostie et sur l'hostie se détache, impressionnant, le corps de Jésus crucifié."

2- Folklore et Traditions locales

Le calvaire-ostensor
de la Houle

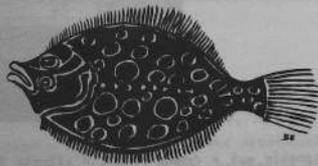


Ce reposoir qui a demandé tant d'efforts à son artisan, mon père, restera à jamais associé à l'image de cette journée si brillante. Sa photo a constitué d'ailleurs, pendant plusieurs années, la couverture du bulletin paroissial.

L'évènement dont CANCALE fût le théâtre ce 20 juin 1948 fût relaté dans la presse régionale et même nationale puisque le journal "LA CROIX" lui consacre un article sur deux colonnes.

Depuis ce jour, et peut être même avant celui-ci, aucune manifestation laïque ou religieuse n'a drainé autant de monde dans notre cité. C'est donc un moment historique de la vie à CANCALE qui méritait bien, je pense, ces quelques lignes dans nos cahiers.

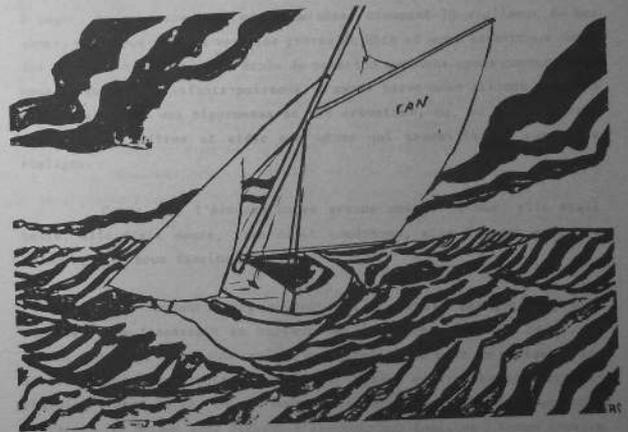
Jo CHOYER (Avril 81).



La Vie à Cancale

au Temps de nos Mères

2- Folklore et Traditions locales



La Vie à Cancale

au Temps de nos Mères

Lorsque je remonte vers mes plus lointains souvenirs d'enfance, ma vie est toujours étroitement liée à celle de la mer.

Haute ou basse, la mer a toujours été pour nous, enfants de la Houle, un pôle d'attraction, une source d'émerveillements et de distractions.

L'été lorsque la mer venait lécher les falaises et le granit du port, c'était l'heure de la baignade. Je ne me souviens pas avoir appris à nager. Avec ma soeur et mes camarades, trompant la vigilance de nos mères, nous nous hâtions vers les grèves du Hock et nous barbotions comme des canards, c'est la seule école de natation que nous ayons connue, mais nous devenions des enfants-poissons. A marée basse nous allions dans les rochers chercher des bigorneaux et des crevettes, ou, au bas de l'eau, "serrer" les huîtres et aider nos mères qui travaillaient sur leurs étalages.

Comme nous l'aimions notre grande amie : la mer, elle était belle, elle était douce, elle était généreuse, elle faisait patte de velours, elle nous fascinait.

Mais souvent, trop souvent, elle sortait ses griffes, elle rugissait, se fracassait en hurlant sur les rochers de nos côtes. Et alors, mon Dieu, comme nous avions peur, tellement peur en pensant à nos pères naviguant sur leurs bisquines et luttant contre les éléments déchainés. Vierge marie, en ces moments-là, c'est vers Toi que nous nous tournions, te priant avec ferveur d'épargner nos familles ! Comme nous la haïssions, elle, la mauvaise, elle la cruelle, mais toujours fascinante dans sa beauté sauvage.

A notre époque, la vie des Cancalaises ne diffère guère de la vie des autres femmes. L'existence moderne, avec tout son confort : moyens de transport ultra-rapides, radio, téléphones etc... a complètement transformé la vie des femmes de marins. C'est pourquoi j'ai réveillé mes souvenirs d'enfance pour vous parler de la vie de nos aïeules et de nos mères.

La Vie à Cancale

au Temps de nos Mères

Voici, d'après Monsieur et Madame Camerlynck-Guernier, un portrait de la Cancalaise : "Celle-ci est généralement grande, bien campée, libre d'allure et de parole, elle n'est pas sans beauté avec ses grands yeux couleur de mer et son opulente chevelure noire, très coquettement disposée sous la coiffe blanche. Souvent, hélas !, le coquet bonnet blanc est recouvert d'un fichu noir, signe de deuil. Toute famille cancalaise compte des marins perdus en mer, l'océan est impitoyable et les deuils fréquents".

Depuis le début de notre siècle, les femmes étaient toujours habillées de noir, avec des vêtements très simples : amples jupes froncées à la taille, sur lesquelles elles portaient une espèce de caraco appelé "canotière", et, nouée au dessus des hanches, une "devantière" noire qui protégeait la jupe. Les jours de grand froid, elles se protégeaient avec une cape de tiretaine froncée autour du cou par un large et long ruban de coton avec lequel elles la maintenaient. Pour les cérémonies, elles portaient le même costume mais le tissu en était plus fin et plus riche. La cape de tiretaine était remplacée par un grand châle noir de mérinos (appelé "châle en quatre") plié en triangle et dont les pointes atteignaient presque le bord de la jupe.



Pour la coiffe, en temps normal, les femmes portaient la petite coiffe en tulle blanc très empesé, en forme de cône, tuyautee sur le devant et plate derrière. Cette coiffe était tenue par un filet assez large et amidonné passant sous le menton et qui se nouait en coques au niveau de l'oreille droite...



CANCALE - LA COIFFE DE LA SEMAINE

Pour les jours de cérémonie, l'on posait sur cette coiffe, une autre coiffe appelée grande coiffe. Celle-ci avait la forme d'un noeud très élégant dont le pourtour était bordé d'un ~~tricot~~ tuyauteage minutieux.

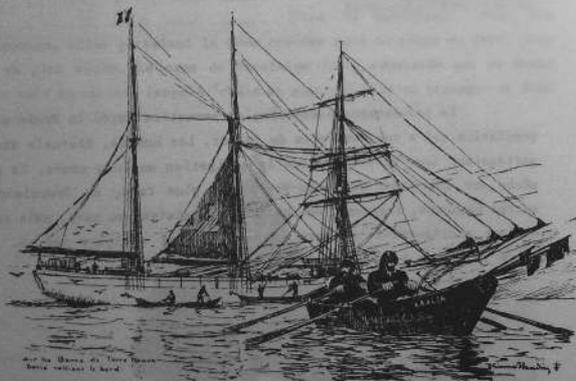
La population de Cancale, notamment celle de la Houle est une population qui a toujours vécu de la mer. Les hommes, éternels absents, partageaient leur activité entre la navigation au long cours, la grande pêche sur les bancs de Terre-Neuve et, plus tard, au Groenland. Les autres pêcheurs, ligneurs, ou chalutiers restaient au pays, mais en fait étaient pratiquement toujours en mer, passant quelques heures, ou de rares journées, à terre entre deux marées.



CANCALE - LA COIFFE DU DIMANCHE

A l'époque des Grands Voiliers, les Terre-Neuvas, partaient en Février et ne revenaient qu'en Septembre ou Octobre. L'équipage d'un Terre-Neuvas se composait de 40 hommes : le Capitaine, le second, le saleur, le mousse, le cuisinier et environ 35 matelots.

La pêche à la ligne se faisait à bord de 12 doris : petites embarcations à fond plat, que l'on peut encore voir à Cancale et qui tenaient très bien la mer. Deux hommes prenaient place dans chaque dori : le patron et l'avant (c'est-à-dire le matelot). Le danger était grand par gros temps, lorsque le dori, alourdi par la pêche, devait affronter les vagues énormes.



Série : "MARINES D'ETIENNE BLANDIN" - "ARALIA" sur les bancs de Terre-Neuve
Collection : F. Lericc la Palette bretonne - 4, rue de Dinan - 35400 SAINT MALO

Pendant les 8 mois que durait la campagne, les familles n'avaient pratiquement pas de contact avec les marins. Les femmes vivaient dans l'angoisse, les lettres étaient rares. Les malheurs, on les apprenait au retour des bateaux !.

Heureusement, vers 1935, la situation s'améliora. La Société des Oeuvres de Mer arma une goélette à voiles et à moteur : Le Saint Yves, qui fut mis à la disposition du Révérend Père Yvon, aumônier de la Marine. Inlassablement le St Yves sillonna la mer pour apporter des secours : religieux, moraux et matériels aux terre-Neuvas et servir d'intermédiaire entre les marins et leurs familles.

Tout à coup, il me revient à la mémoire les vers de José-Maria de Hérédia :

*"Les hommes, fils, maris, amants là-bas"
"Avec ceux de Paimpol, d'Audierne et de Cancale"
"Vers le nord sont partis, pour la lointaine escale"
"Que de hardis pêcheurs qui ne reviendront pas !"*

Pour les marins qui restaient à Cancale, la vie était rude également, surtout pour les ligneurs qui s'éloignaient très loin des côtes et dont le mode de pêche était très dangereux. Il s'agissait de tendre environ 14 kms de cordes.

La bisquine mouillait d'abord son premier canot, tendait ses lignes et déposait le second canot. Il fallait attendre le temps d'une marée, environ 6 heures pour la période de pêche, alors à chaque extrémité, les deux canots commençaient à relever leurs lignes et la bisquine faisait la navette entre les deux canots pour recueillir la pêche.

Il y avait aussi les Caravanes. Les pêcheurs partaient à la marée du matin, dès que le signal de départ avait été hissé sur le phare par le Garde-Juré. Lorsque tous les bateaux, petits et grands, étaient arrivés sur les lieux, le signal de la pêche était alors donné par la vedette des Gardes-maritimes qui surveillait les bancs, lorsque le

moment était arrivé, le même signal, arrêtait le travail. Les sanctions étaient très sévères pour les bateaux qui ne respectaient pas le règlement.

Je n'ai jamais rien vu de plus beau que le spectacle du départ et du retour de la caravane. A cette époque il y avait encore de nombreuses bisquines, les bateaux à moteurs n'avaient pas fait leur apparition. Il fallait voir ces magnifiques bateaux, toutes voiles dehors, passer dans les matins clairs et revenir au soleil couchant. A leur retour dans le port, les pêcheurs jetaient par-dessus bord, à grandes pelletées les huîtres qui formaient de gros tas à marée basse.



Le triage des huîtres était le travail des femmes. Dès que la marée baissante dégagait le port, la femme du patron accompagnée des femmes de matelots s'installaient autour des gros tas d'huîtres. Elles éliminaient les coquilles vides et séparaient les huîtres en 3 catégories : les grosses, les moyennes, les petites. Les grosses et les moyennes étaient vendues sur le champ aux marchands. Quant aux petites, elles étaient partagées entre le patron et son équipage. Ces petites huîtres étaient portées au bas de l'eau et c'était encore le travail des femmes de les étendre sur les étalages et de les soigner jusqu'au moment où elles devenaient vendables. La Caravane c'était un peu le pactole pour les familles auxquelles elle apportait un appoint substantiel, car il arrivait que les terre-neuvas revenaient "à retour", ce qui signifiait que la pêche n'avait pas répondu aux espérances ou que le prix de la morue était trop bas (dans ce cas le montant de la vente du poisson ne couvrait même pas les avances que les marins avaient perçues à leur départ).

Pendant ce temps la femme toujours seule était accablée de responsabilités : élever les enfants, veiller à leur éducation, résoudre les problèmes financiers et souvent assumer une activité personnelle, car la mer ne se montrait pas toujours généreuse avec ses travailleurs et, de nature, nos femmes cancalaises sont courageuses et ambitieuses. Certaines se faisaient lavandières, poissonnières ou serveuses de restaurant pendant la belle saison.

Ma grand-mère maternelle m'a souvent raconté que, les jours de marché à Dinan, sa mère partait à pieds, à deux heures de la nuit, chargée de deux grands paniers de "capelans" et revenait à Cancale de la même manière lorsqu'elle avait écoulé toute sa marchandise. D'autres femmes étaient spécialisées dans la fabrication ou le ramandage des chsluts. Il existait aussi des petits métiers typiquement Cancalais. Par exemple, à la descente des parcs, il y avait, aux alentours de 1920, deux vieilles femmes qui présentaient un éventail de sabots de toutes les pointures. Pour quelques sous, elles les louaient aux touristes qui les chaussaient par dessus leurs souliers. Cela leur permettait de visiter les parcs, en pataugeant dans la vase, sans trop de dégâts pour leurs vêtements !...



LES LOUEUSES DE SABOTS

Tout le monde a bien connu une femme courageuse que l'on pouvait voir parcourant, très tôt le matin, les quais ou les rues de la Houle, poussant sa brouette sur laquelle était posté un grand chaudron de poires cuites au four de boulanger. Comme on se régalaît de ces merveilleuses poires au petit déjeuner ! Je me souviens aussi de la Ouisse Gorge qui n'avait pas sa pareille pour confectionner à la période des fêtes les fameux gâteaux cancalais et les gâches traditionnelles.

J'ai souvent entendu ma grand-mère me parler de la Mère Aimable (je suis sûre que les plus âgés de nos compatriotes s'en souviennent). Elle mitonnait un riz au lait si fameux que l'on se pressait à la porte de sa boutique pour en rapporter une assiette à 2 ou 4 sous.

A cette époque, une coutume qui commença à disparaître était solidement ancrée : on continuait à appeler de leur nom de jeune fille toutes les femmes mariées.

Malgré les difficultés de la vie, il existait une très grande solidarité entre les femmes et volontiers on se donnait un "coup de mains" et l'on aidait les plus démunies. Mais quand même la vie était très dure, la solitude lourde et pesante, mais les femmes seules savaient affronter ces difficultés. Dans de telles conditions, comment s'étonner que les Cancellaises aient acquis une réputation d'autoritarisme ? Et, bien sûr, à Cancale s'était instauré une espèce de matriarcat. Mais au prix de combien de chagrins, d'abnégation, d'angoisse et de solitude ?...

Pour le comprendre, faites donc une petite visite dans l'Eglise de Cancale ! Sur le mur de l'Autel des Pêriss en mer vous découvrirez une liste de plus de 450 marins, inscrits entre les années 1881 et 1972.

MARIA CHOUAMIER
Cancale, février 1981



Histoire d'un lavoir

Certains endroits, aujourd'hui déserts et abandonnés aux herbes folles, étaient hier encore des lieux de vie et de travail intense, des lieux protégés et presque sacrés. Avez-vous remarqué, par exemple, l'ancien lavoir de Terrelabouët ? Il est désormais complètement oublié, délaissé et silencieux. Et pourtant un voisin m'a dit se souvenir d'un temps pas si lointain où le lavoir retentissait à longueur de jours de coups de battoirs, de cris et de rires...etc. Intriguée, j'en ai parlé avec deux Cancalaises qui m'ont raconté son histoire.

Il semblerait que cette construction, encaissée au fond du fossé, sur la source qui descend le long du chemin qui conduit à l'Aurore, ne soit pas aussi vieille qu'elle en a l'air.

Le lavoir actuel aurait environ 50 ans et il représentait pour l'époque le grand confort, avec, à côté, une pompe à roue !

Autrefois, il y avait seulement une grande fontaine, avec, à côté, un petit lavoir et un abreuvoir pour faire boire les bêtes.

Les femmes lavaient sur de grosses pierres, au bord du ruisseau, jusqu'à la grève de l'Aurore.

Le linge le plus sale, ainsi que celui des sacs des marins qui revenaient de Terre-Neuve, étaient lavés à l'arrivée de la source sur la grève de l'Aurore, ou à l'autre source, celle de "Rangonde" (ou Radeconde) sous "Beauregard".

Puis, chacune à son tour, les femmes remontaient le long du ruisseau pour rincer le linge ou laver du linge moins sale. Il y avait ainsi divers endroits réservés, tout le long de l'actuel chemin piétonnier qui va de Terrelabouët à l'Aurore. En effet, il fallait aller

réserver sa place, la veille au soir, ou très tôt le matin, pour avoir la meilleure place. Les femmes portaient une "banne", c'est-à-dire un grand carré de forte toile blanche (la même que celle qui servait à faire les sacs de marins). Elles déposaient cette banne au bord de l'eau et elles la maintenaient avec de grosses pierres. Cependant, cette activité n'allait pas sans discussions car toutes les femmes n'étaient pas disciplinées.

Lorsque le lavoir fut construit, cette coutume fut conservée et, en plus, la dernière laveuse devait fermer le robinet lorsque le bac était à nouveau plein d'eau claire. Tous, connaissant le prix de l'eau, savaient alors respecter cet élément nécessaire à la vie.

Peu à peu, l'usage du lavoir collectif a disparu, car dans les années 50, après l'installation de "l'eau de la ville", les gens ont commencé à laver le linge chez eux.

Aussi les quelques particuliers qui l'utilisaient encore étaient obligés de couper l'herbe et les orties, pour y accéder.

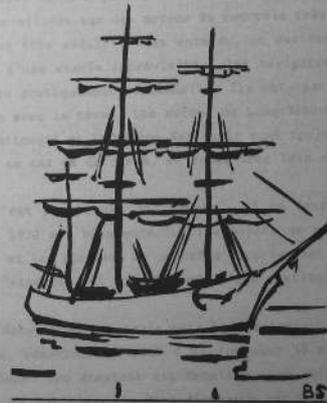
Depuis, certains travaux routiers ont réduit et dévié le débit du ruisseau et, cet hiver, plusieurs camions de terre ont malheureusement été déposés sur l'emplacement de l'ancienne fontaine et sur le sentier qui permettait d'accéder au lavoir...

1981 - Jocelyne JAMOIS



L'Odyssée du "Rouzié"

3 - LA GRANDE PÊCHE



B\$

L'Odysee du "Rouzic"

Actuellement la télévision, la radio, la presse (spécialisée ou non) nous informent des exploits réalisés par des navigateurs, solitaires ou en équipe.

Il est normal que ces exploits attirent notre admiration, car il faut beaucoup de courage pour affronter "la gueuse".

Mais nous, Canealais, ne pouvons oublier ce qui fut la tragédie du "ROUZIC" qui mit en émoi la presse régionale en 1932.

De plus, de nos jours, toutes les courses, en solitaire ou autres, sont surveillées par des moyens de contrôle très sophistiqués et les risques sont très réduits. Bien entendu, un accident peut arriver, mais en dehors d'une avarie imprévisible, les navigateurs sont assurés d'une assistance pratiquement continue. Ils ont, par radio, des contacts réguliers avec la terre. Les avions de Lann-Bihouée, les hélicoptères et les bâtiments de la Marine Nationale sont toujours prêts à leur porter secours en cas de détresse, et cela, très loin en mer.

Ce n'est pas le cas du "Rouzic". Il ne faut pas oublier que nous sommes en 1932 et, bien entendu, les moyens de contacts entre les navires en mer et les stations de contrôle à terre sont très difficiles, sauf pour les "vapeurs" qui sont équipés d'une station de Radio.

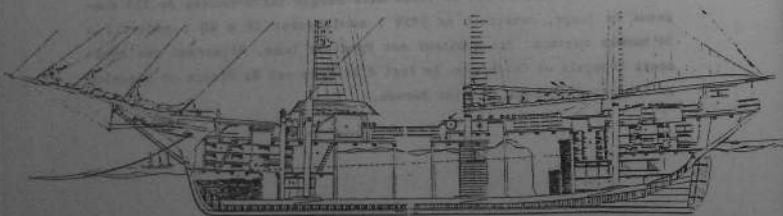
Le "Rouzic" est un trois mâts barque terre-neuve de 218 tonneaux de jauge, construit en 1919 ; sa longueur 38 m 60 ; effectif : 30 hommes maximum. Son armateur est Monsieur Luze, Directeur des Armements Français et Coloniaux. Le Port d'attache est St Pierre et Miquelon et le port d'armement : Saint Servan.

C'est le 9 mars 1932 que le "Rouzic" quitte le port de St Servan dans l'après-midi. Après avoir passé la nuit en rade de Cancale, le 10 mars à 9 heures, il met le cap à l'Ouest. Destination : les bancs de Terre-Neuve, avec un équipage de 29 hommes, dont 16 cancalais, commandé par un marin de grande classe : le capitaine Célestin GIRARD de Cancale. Tous ont l'espoir que la pêche sera bonne...

Le navire est fin prêt, bien préparé pour sa campagne. La visite avant le départ a donné "le feu vert". Tout est correct.

Jusqu'au 23 mars, la traversée se passe normalement. Le 24 mars au matin, le baromètre baisse. Le vent souffle avec violence. On met à la cape, tribord amure, sous la grande voile et l'artimon à deux ris. L'après-midi c'est l'ouragan. Il n'y a pas de vue, la mer est démontée, le navire est balayé à chaque lame.

Le soir, vers 20 heures, une lame énorme s'abat sur le navire enlevant le "bout dehors", démolissant le beaupré. Les barbes sont ouvertes et la draille de trinquette ne tient plus. Le roof renfermant la cuisine et le moteur du guindeau est réduit en miettes ainsi que ce qu'il renferme. Les "rances" sont arrachées et les doris qui sont au-dessus sont brisés. Le pont est soulevé, deux barrots sont cassés. L'étambrai du mât de misaine est tombé. Le coffre et le poste d'équipage sont pleins d'eau. Le navire reste plus de cinq minutes sans se relever. Le "Rouzic" donne l'impression de sombrer mais se redresse...



coupe d'un "boutehors" en pêche aux Bancs

Extrait du livre de Jean Le Bot : "Les bateaux des Côtes Nord de la Bretagne aux derniers jours de la voile".

Tout l'équipage est sur le pont. Pendant qu'une partie est aux pompes, l'autre partie s'occupe de l'avant du navire. La mâture n'ayant plus aucune draille pour la maintenir s'en va sur l'arrière. Il faut passer une "caliorne" au mât de misaine pour la raidir à un point fixe à l'avant. Le bout-dehors reste pendant le long du bord. La mer fait peur à voir. Le navire est couvert par les lames. Il est presque impossible de marcher sur le pont tant le vent est violent. La mâture oscille à chaque coup de roulis. Il faut trois quarts d'heure pour "franchir" les pompes (assécher les cales qui se remplissent d'eau).

Le 25, au lever du jour, après des efforts surhumains, le "bout dehors" qui donnait des coups de bélier sur la coque est libéré de ses attaches. On consolide du mieux que l'on peut la mâture sur l'avant et en abord, car plusieurs ridoirs sont arrachés. Le grand mât est "craqué".

Après beaucoup d'efforts, la mâture est recoincée et il faut mettre des toiles pour empêcher l'entrée de l'eau dans la cale. L'équipage pompe sans arrêt. Malgré cela le sel embarqué pour la préparation de la morue commence à fondre. Il y en avait 220 tonnes dans la cale au départ. A ce moment la position estimée est : 46°48 N et 25°25 W. (environ la mi-atlantique).

Que faire dans ces conditions ? Une seule solution : refaire route sur la France. Le capitaine Girard n'hésite pas et, pendant 13 jours, le "Rouzic", dans un triste état, essaie de rejoindre la mère patrie, poussé par tempête de noroît qui ne s'apaise pas.

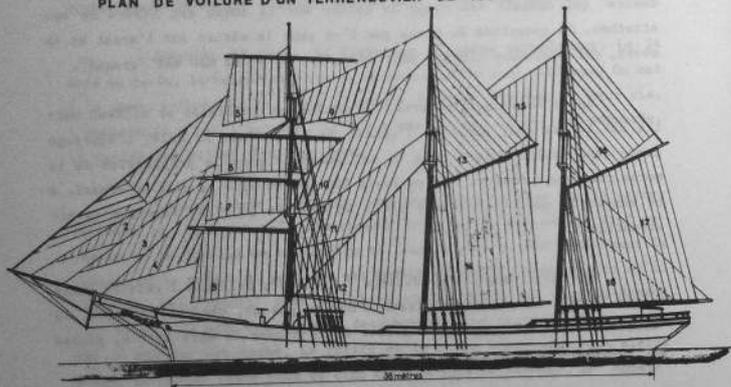
Au fil des jours, la situation s'aggrave. L'eau monte de plus en plus dans la cale. La mâture menace de tomber, le navire joue de partout. Le gouvernail prend du jeu.

Dans la nuit du 26 au 27 mars, les pompes ne "franchissent" plus. Le sel a fondu. L'on aperçoit le tillac et les doris qui sont dans la cale (les seules embarcations de sauvetage) commencent à se déplacer.

Du fait de la disparition du sel, la stabilité du navire a beaucoup diminué et les coups de roulis sont très violents. Le gouvernail prend du jeu de plus en plus, ébranlant l'étambot et fatiguant la louve. Le grand mât se décoince et oscille de façon inquiétante.

Le 29 mars au soir, les 8 doris en état sont remontés de la cale et grésés, en vue d'une éventuelle évacuation. Il devient impossible de continuer à faire route, vu l'état de la mâture. Le gouvernail ne répond presque plus. Il est impossible d'estimer la route.

PLAN DE VOILURE D'UN TERRENEUVIER DE 480 TONNES



Impossible aussi de faire vent arrière sous la "Fortune" (voile de du mât de misaine) ou sous l'artimon et la grande voile à deux ris. Le "Stay-Sail" a remplacé la misaine et la trinquette. Avec cette voilure, le navire gouverne mal. Heureusement, les pompes de cale "étalent" les entrées d'eau.

1 foc ballon	5 perroquet	9 v.d'étai de flèche	13 grand flèche	15 stay sail	16 flèche d'artimon
2 clin foc	6 hunier volant	10 v.d'étai d'hune	14 grand voile		17 artimon
3 grand foc	7 hunier fixe	11 intermédiaire			18 voile de cape
4 petit foc	8 misaine	12 g.v.d'étai ou pouillouse			

Le vent venant du Nord, le navire va à la dérive vers la côté Espagnole. Le bâtiment n'est plus qu'une épave. Bientôt la "louve" est disloquée... L'équipage est exténué. Ses marins ne mangent que des conserves depuis le 24 mars et surtout dorment peu. Le navire "fait l'eau" de plus en plus.

Dans la nuit du 5 au 6 avril, une nouvelle fois les pompes ne "franchissent" plus. La situation s'aggrave. Il ne reste plus que 60 tonnes de sel sur les 220 tonnes du départ. Le navire perd toute stabilité. Après un procès-verbal de délibération, le capitaine Girard et son équipage, à l'unanimité, décident d'abandonner le navire.

Le 7 avril, la situation s'aggravant toujours, l'eau gagnant de plus en plus, l'évacuation est décidée à 18 heures.

La répartition des hommes dans les huit doris est faite ainsi :

- dans le doris n° 14 (4 hommes) : Juin Victor - Juin Jean-Marie - Yves Le Fers et Guéneron Charles (novice).

- Dans le doris n° 13 (4 hommes) : Célestin Derrien, André Rault, Emile Elbic et François Cadiou.

- Dans le doris n° 10 (4 hommes) : Jean-Marie Bouteiller - Alphonse Noblet - Hippolyte Allain et Renaut.

- Dans le doris n° 9 (3 hommes) : Théodore Derrien, Raphaël Billot et Charles Anmaillan.

- Doris sans numéro (4 hommes) : Francis Riou (Maître d'équipage) - Pierre Moriaux - Théophile Gazengel - François Morel.

- Doris sans numéro (3 hommes) : Louis Coeuret - Théophile Cahun - Georges Gautier (mousse).

- Doris n° 12 (3 hommes) : Le Capitaine Girard - Désiré Clouet (saleur) - Pierre Trédan.

- Doris n° 2 (4 hommes) : Henri Simon (lieutenant) - Joseph Lehërff (lieutenant) - Raphaël Sabié - Gustave Clément.



Ce groupe de rescapés du « Moudou » en gare de Rennes.
Photo-clubs Ouest-Eclair.



La chapelle de Verger, à Clézac, où les naufragés accomplirent un vœu.

Clichés Ouest-Eclair

Avril 1932

Avant d'utiliser leur dernier moyen de sauvetage, ils se réunissent tous sur l'arrière du "Rouzie" et font le vœu à Notre-Dame du Verger, la Vierge de Cancale, d'aller en pèlerinage à sa chapelle si elle les protège et les ramène à bon port.

Avant de quitter le bord, le Capitaine fait mettre le feu à l'épave afin qu'elle ne devienne un écueil pour la navigation.

La position estimée est alors de 46° N et 6°53 W soit environ l'entrée du Golfe de Gascogne.

Durant la première nuit, tous les doris sont groupés. Le 8 avril au matin, il en manque un. Vers 18 heures, ils aperçoivent deux vapeurs qui malheureusement ne les voient pas.

Le 9 avril au matin, ils ne sont plus que 4 doris. Pour passer la nuit, ils mettent à la cape sur ancre flottante individuelle.

Le 10 avril à 5 heures du matin, c'est enfin le sauvetage pour trois doris, par le commandant du Vapeur danois "Vicking" qui se trouve par 47°15 N et 7°14 W et qui les remet au consul français à Leixoiès au Portugal le 13 avril.

Entre-temps le doris n° 2 est sauvé le 9 avril à 10 H 30 par le cargo anglais "Deerpool" et débarqué à Cardiff d'où les quatre hommes seront rapatriés à St Malo, via Southampton le 13 avril.

Le doris n° 13 sera sauvé le 10 avril par le navire espagnol "Congasler" et débarqué à La Corogne le 12 avril. Un autre doris sera sauvé par le cargo yougoslave "Tsat" et débarqué à La Corogne, en Espagne. Deux autres doris seront recueillis le 10 avril par un autre vapeur et après transbordement en mer les rescapés sont débarqués à Porto et rapatriés en France par le train.

Malheureusement il manque le doris n° 9. Nul ne saura ce qui a pu lui arriver car, d'après le témoignage du Capitaine Girard, deux heures avant son propre sauvetage, ce doris était encore dans le groupe.

Cet exploit, nous Cancalais, ne pouvons l'oublier. C'est l'expression de la conscience professionnelle et, la preuve de leurs qualités de vrais marins.

En guise de conclusion, ajoutons ce commentaire de Monsieur Bellemere administrateur du Quartier de Cancale, dans un article de l'Ouest-Eclair :

"Ce que dans la simplicité de son rapport, le Capitaine Girard ne dit pas c'est que, dans les circonstances où il se trouvait, peu de capitaines auraient su conserver le calme et le sang-froid qui lui ont permis de maintenir jusqu'au bout son autorité sur son équipage, de prendre les mesures qui lui ont permis de naviguer pendant 13 jours avec un navire désarmé et de ne l'abandonner qu'à la dernière extrémité alors qu'il se trouvait sur une route fréquentée par des navires.

C'est avec le même sang-froid et la même autorité qu'il a organisé et dirigé le sauvetage, permettant d'éviter une catastrophe et de sauver 26 hommes sur les 29 qui composaient l'équipage. Ce qu'il ne dit pas ce sont les misères endurées, les indications judicieuses données aux patrons de doris pour rester groupés autour du sien, le plus rapide, dont il mettait bas la voile pour attendre les autres et les obliger à ne pas s'éloigner, pour ne pas gaspiller les vivres, pour faire des signaux de détresse.

Il fut un chef dans toute l'acception du terme, écouté et admiré de ses hommes et dont la belle conduite est au dessus de tout éloge".

Quelques jours auparavant, le Capitaine Girard, a été décoré du Mérite Maritime.

4 - LES BISQUINES DE CANCALE

A leur tour, les Hospitaliers Sauveteurs Bretons offrent à Mr Le Capitaine Girard leur médaille d'honneur avec grand diplôme et une plaquette d'art.

C'est le 26 avril que l'ensemble des rescapés du "Rouzic" ayant à leur tête le Capitaine Girard s'acheminèrent processionnellement, précédés du clergé, des parents, des amis, vers la chapelle du Verger pour y accomplir, dévotement, le vœu fait au cours du dramatique naufrage dont ils ont été les héros.



Ces renseignements et témoignages ont été recueillis par Charles Herveic près de :

- Madame Veuve Célestin Girard
- Monsieur Georges Gautier (mousse sur le "Rouzic")
- des documents d'époque de "l'Ouest-Eclair"
- des extraits du rapport du Capitaine Célestin Girard
- de la chronique des Frères de Floërmel (1936).

CHARLES HERVEIC

Série CLICHES D'AUTREFOIS : La Trois-mâts goélette "CAPITAINE GUYNEMER" partant pour les bancs.
Clichés collection F. Leréec La Palette Bretonne - 4 rue de Dinan -
35400 SAINT MALO.

70

CANTIQUE A LA VIERGE

NOUS VENONS POUR NOS FRERES

-1-

Nous venons pour nos frères
Marie à vos genoux,
Murmurer des prières
O mère, exaucez-nous.
Sainte Vierge Marie
Ne les oubliez pas
Si loin de leur patrie
Marie, Marie, Marie
Si loin de leur patrie
Ne les oubliez pas.

-2-

Bénissez-les Marie,
O prenez-en bien soin
Puisque c'est notre vie
Qu'ils vont chercher si loin.
Sainte Vierge Marie,
Bénissez leurs appâts,
Aidez leur industrie,
Marie, Marie, Marie
Aidez leur industrie,
Bénissez leurs appâts.

-3-

En ce moment peut-être,
Eux aussi vont prier
Mais sans autel ni prêtre,
Hélas, ils vont pleurer.
Sainte Vierge Marie,
Ne les rebutez pas,
Vers vous si leur voix crie,
Marie, Marie, Marie,
Vers vous si leur voix crie,
Ne les rebutez pas.

-4-

Mais il est des orages
Plus terribles encore :
Dans ces lointains parages
Satan mugit si fort...
Sainte Vierge Marie,
Suivez-les jusque-là
Si leur âme est meurtrie,
Marie, Marie, Marie,
Si leur âme est meurtrie,
Vite, guérissez-la.

-5-

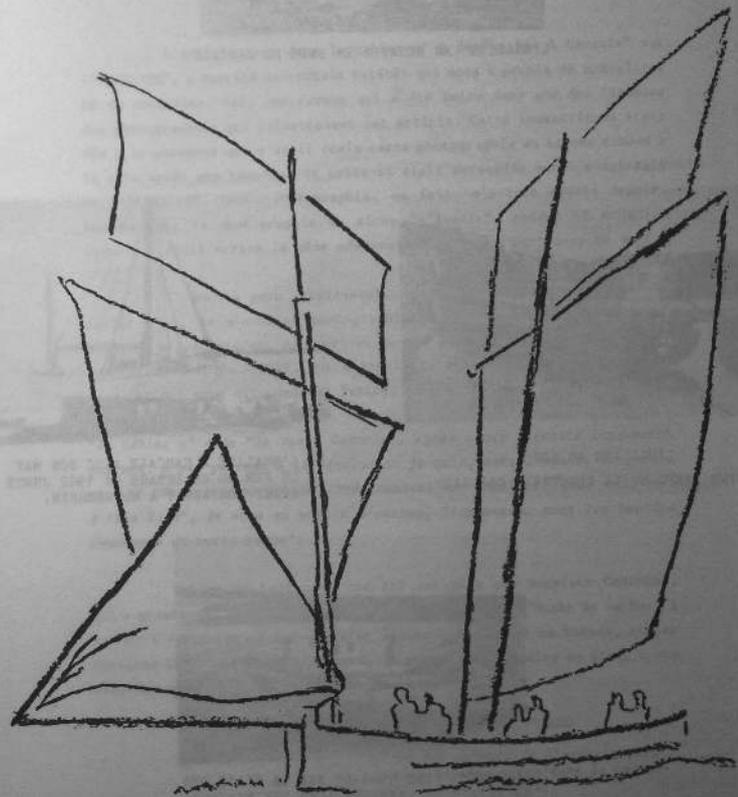
Pendant que nous en fête,
Chantons, ici joyeux
Peut-être la tempête,
Là-bas mugit contre eux.
Sainte Vierge Marie
Ne les délaissez pas,
Et veillez sur leur vie,
Marie, Marie, Marie
Et veillez sur leur vie,
Ne les délaissez pas.

-6-

Gardez de tout naufrage,
Et leur âme et leur corps,
Malgré tous les orages,
Ramenez-les au port.
Sainte Vierge Marie,
Sauvez-les du trépas,
Rendus à leur patrie,
Marie, Marie, Marie,
Rendus à leur patrie,
Ils ne l'oublieront pas.

N.D.L.R. : Ce cantique est très chanté à CANCALE, soit à la Chapelle du Verger
soit, le 15 août, autour des reposoirs.

4 - LES BISQUINES DE CANCALE



Souvenirs de Jeunesse

HISTOIRE DE L'EGALITE

(suite à l'article paru dans le cahier n° 4)

L'article paru dans le cahier n° 4 de "La Vie à Cancale" sur l'"EGALITE", a suscité un certain intérêt qui nous a permis de connaître, et de rectifier, ici, une erreur qui a été faite dans une des légendes des photographies qui illustraient cet article. Cette inexactitude était due à la personne qui m'avait remis cette photographie du bateau échoué à la côte après une tempête, et celle-ci était persuadée qu'il s'agissait de l'"Egalité". Cette photographie, en fait, m'a-t-on appris depuis, représentait la photographie du sloop "l'Avenir", patron LE COSSOIS, auquel il était arrivé la même mésaventure après un fort coup de vent.

Il nous a paru intéressant, aussi, de faire paraître dans le cahier n° 5, de nouvelles photographies inédites de l'"Egalité", qui nous ont été adressées, pour celles du bas de la page ci-contre, par le Commandant GAUTHO-LAPEYRE, qui a été le dernier propriétaire de ce bateau, et qui nous dit, dans sa lettre,

"le cahier n° 4 de "la Vie à Cancale", après avoir transité longuement par mer, m'est parvenu à la Réunion où je suis, actuellement, en poste, et j'y découvre des photos intéressantes et inédites, pour moi, de l'"Egalité", je vous en envoie d'autres, disposez-en pour les besoins éventuels de votre revue".

Celles du haut nous ont été envoyées par Monsieur CHAUVEAU, qui a grandement contribué à décider l'association du "Musée de la Mer" à lancer l'opération de sauvetage et de restauration de ce bateau, et par Monsieur LABBE qui a, actuellement, la charge de la remise en état, à son chantier naval à SAINT MALO, de l'"Egalité".

Jean FENARD

Un des auteurs de l'article paru sous le même titre dans le cahier n° 4.



L'EGALITE EN REGATES EN BAIE DE CANCALE



L'EGALITE AU SEC ENTRE L'EPI ET LA FENETRE A CANCALE



L'EGALITE A CANCALE AVEC SON MAT DE PER DE CHALUTAGE EN 1962 JUSTE AVANT SON ACHAT A Mr GROSSIN.



L'EGALITE VERS 1964-65 SUR LA PLAGE DES BRIANTAIS EN LANCIEUX LORS DES TRAVAUX DE REFECTION EFFECTUES PAR LE COMMANDANT GAUTHO-LAPEYRE.

Souvenirs de Jeunesse

LA CARAVANE

Je suis né à la fin du siècle dernier, au port de la Houle, au voisinage du quai de l'Epi, et dès que je pus m'ébattre un peu sur la jetée, il me fut donné d'admirer d'octobre à la mi-mars les vingt-cinq ou trente morutiers qui chaque année, après avoir livré leur chargement à Bordeaux, revenaient hiverner à Cancale.

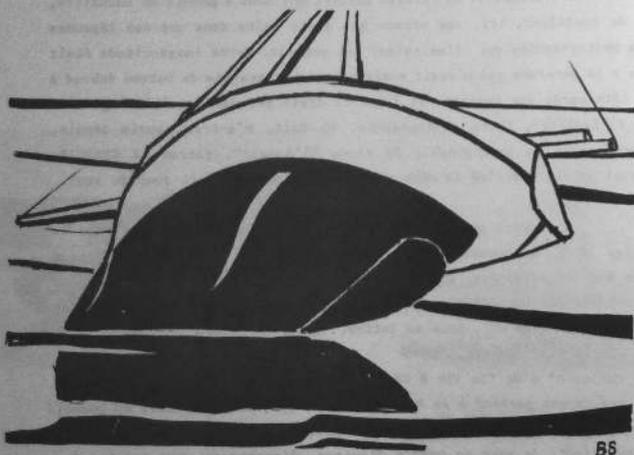
Une bonne quinzaine d'entre eux se plaçaient entre les cales de la Fenêtre et de l'Epi sept ou huit prenaient leur poste à l'ouest de ce dernier quai. Ceux-là, chaque matin, je les avais sous les yeux ! Je les revois, comme si c'était hier : les plus proches de la jetée de l'Epi :

les goélettes "L'Emilia" et "La Sainte Croix",
 puis le trois-mâts "Bengali",
 les goélettes "La Couronne" et "La Croisade",
 le trois-mâts "Saint-Antoine",
 et enfin le brick-goélette "Le Faucon"

La surveillance, les travaux d'entretien (carénage, calfatage et peinture), l'armement de ces 25 navires contribuaient à l'activité du port, qui, d'ailleurs, même en hiver, comptait toujours 35 à 40 grandes bisquines, armées au chalut, qui opéraient dans un large secteur, limité au nord, par la pointe de Carteret et les bancs de Pirou, et à l'ouest par les bancs de la Horaine, au large de la baie de Saint-Brieuc.

La mi-mars entraînait le départ des morutiers et annonçait l'approche de la caravane (dragage des huîtres). Ces mots de "caravane" et "d'huîtres" me semblaient détenir un pouvoir magique : toute la Houle et tout le pays, en les entendant ou en les prononçant, frémissaient !!!

Elle commençait au début d'avril et durait deux à trois semaines, suivant l'état des bancs producteurs et les quantités d'huîtres demandées par les grossistes qui les chargeaient sur leurs grosses barques pour aller les parquer dans les ports du Cotentin et particulièrement à Saint-Vaast-la-Houge.



BS

A cette époque, le prix des huîtres fines est longtemps demeuré de 25 francs le mille (pour des huîtres pesant de 80 à 100 grammes) ; les petites étaient déposées sur les parcs cancalais et vendues à la Saint-Michel.

Pour la durée de la caravane, sur une grande bisquine, on embarquait trois ou quatre hommes en renfort de l'équipage habituel : des ouvriers, des artisans, des exploitants agricoles qui souvent, durant plusieurs années, prenaient place sur le même bateau ; pour eux comme pour nous, les gens de la mer, c'était un peu la fête, et lorsque la campagne était bonne, ils étaient heureux de trouver dans la "caravane" un supplément de ressources qui n'était pas négligeable.



Le départ du port et la mise en pêche de cette impressionnante flottille de 250 à 300 bateaux, équipés de 2, 3 ou 4 dragues, étaient assurés au début du siècle par deux garde-jurés et un torpilleur de la Station de Défense Mobile qui à l'époque existait encore à Saint-Servan.

Pour compléter cette évocation de l'ambiance où a baigné mon enfance à la Houle, il me paraît intéressant de m'attarder à la caravane que j'ai vécue en 1909 (ou 1910 ?). Cette année-là, après les deux premières marées, l'euphorie qui avait régné pendant les préparatifs de la pêche fit place à la morosité et à un sentiment de découragement ; certes, le prix fixé à 25 francs était normal et il avait été prévu que

nous pêcherions 40 heures, soit 5 marées, mais en dépit des résultats satisfaisants, enregistrés par l'inspection des bancs, nous remontions dans nos dragues plus de pétoncles que d'huîtres ; les marées suivantes risquaient de n'apporter aucune amélioration à cette situation. La caravane coïncidant, comme chaque année, avec les vacances de Pâques, je me trouvais embarqué avec mon père sur sa bisquine. "La Marie-Joseph-Cancela. 25". Or, il se trouvait que dans des opérations de chalutage, il avait repéré un banc d'huîtres, dans le sud-est de Chausey, mais il n'avait pu évidemment en mesurer ni la surface ni la richesse. Cependant dès la veille au soir, je sentis que sa décision était prise et que nous ne ferions pas notre troisième marée dans la baie.

Le lendemain, le vent était est-nord-est et donc favorable pour réaliser ses projets. La marge de temps laissée aux bateaux était assez grande, ce qui nous permit de nous trouver au voisinage du banc de la Parisienne, lorsque le contra-torpilleur autorisa d'un coup de canon la mise en pêche. Il était environ neuf heures ; il soufflait une belle brise d'est-nord-est avec un jusant portant à l'ouest-nord-ouest ; les quatre dragues étaient prêtes pour entrayer tribord amures.

En plus du patron et du mousse, l'équipage comprenait les quatre matelots naviguant à bord toute l'année au chalut, deux exploitants agricoles (Le Bris et Rébillard) et un jeune Cancellais, marin à l'Etat, Jean-Marie Horel, qui pendant quatre années de service militaire, s'arrangea pour embarquer avec nous durant ses permissions annuelles.

Le risque couru par mon père était d'importance, car si nous ne tombions pas sur le banc qu'il avait repéré, notre marée était pratiquement perdue... mais c'était compter sans le coup d'oeil infallible de celui qui tenait la barre !

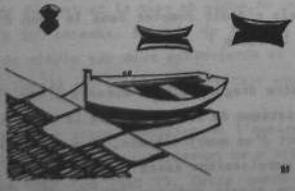
Les quatre dragues furent mises à l'eau, tribord amures, avec le bruit caractéristique de leur choc dans la mer que les marins connaissent bien ; au bout d'un quart d'heure, nous commençons à virer les deux premières ; elle paraissent assez légères sur les manivelles de quinché ; le filin ne ripait pas sur les poupées ; cependant, heureuse surprise, les dragues étaient pleines de belles huîtres, de taille moyenne, de couleur jaune foncé et très propres, sans une seule pétoncle ! Nous avons fait une marée magnifique ! Imaginez notre joie !

Evidemment, le lendemain, sur la grève, notre tas d'huîtres était trop considérable pour passer inaperçu, et à la marée suivante, une cinquantaine de grandes bisquines se trouvaient au rendez-vous un bon quart d'heure avant le signal de mise en pêche ! La brise était un peu plus fraîche que la veille ; les bateaux tiraient de petites bordées pour tuer le temps en se maintenant sur les accords est du banc ; aux virements de bord, les ordres des patrons claquaient comme les voiles et les écoutes ! Au signal du torpilleur, les dragues s'abattirent sur les eaux ; les bateaux se croisaient et pêchaient, presque bord à bord. Ce fut une marée extraordinaire, telle que je n'en ai plus revue de pareille !

Avec deux ou trois autres Cancalais... et une semaine de retard, je regagnai l'école de la rue de Toulouse, à Saint-Malo. Très compréhensif, le Père Joncour avait oublié son regard habituellement un peu sévère et il nous accueillit avec une grande bonté !

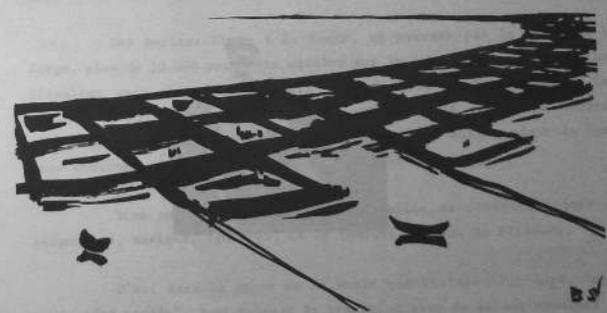
Commandant SAVOUREUX

Le Comité de rédaction remercie Monsieur l'Abbé Savatte de nous avoir autorisés à publier, à nouveau, cet article qui a déjà paru dans "L'Echo de la baie" de mai 1977.



CARNAYAL 1981

5 - LA VIE A CANCALE DE NOS JOURS



CARNAVAL 1981

20 ans après,
avec PILLOTOU

Cancale a retrouvé la FETE

S'il est une date qui doit marquer dans les Annales de Cancale en ce début d'année 1981, c'est sans contredit celle du dimanche 1er mars.

Ce jour là Cancale a chanté Pillotou sur un air de carnaval.

Pour le défilé, pas moins de 28 chars, deux fanfares de Plerguer et de St Coulomb, des groupes costumés, plus de 600 participants des différents quartiers et villages de notre petite cité, jeunes et vieux, petits et grands ont contribué à assurer la réussite de cette fête populaire.

Des Petites Croix à la Houle, en passant par le Bourg et la Forge, plus de 10.000 personnes massées sur le long du parcours, applaudissaient avec chaleur le cortège long de près de 2 kilomètres. Ces applaudissements s'adressaient autant au spectacle des chars décorés avec beaucoup de goût, qu'à leurs accompagnateurs qui, pendant de longues semaines, avaient oeuvré à la réalisation de ceux-ci.

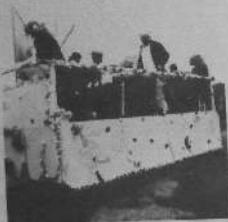
Rien ne manquait à la Fête, bataille de confettis, jets de serpents, musique, fanfares, et la fameuse chanson de Pillotou.

C'est dans la grève de la Houle que Pillotou fut jugé, "pour avoir tiré bordée", jugé suivant la tradition avec de belles envolées de manchettes, et malgré les "pleurs de sa veuve" et de ses nombreux enfants, Pillotou termina sa trop brève carrière dans un immense feu de joie. Dans les flammes du repentir l'on vit disparaître Pillotou derrière un nuage de fumée au milieu des chants, des rires et des cris.

Le soir, répondant à l'invitation du Président du Comité des Fêtes, plus de 1 500 personnes se pressaient dans la Salle Omnisports pour un Bal endiablé où se mêlaient : masques, déguisements et travestis les plus audacieux, les plus rutilants et les plus divers.

Une grande journée que Cancale a vécu ce Dimanche 1er Mars :
"le retour de CARNAVAL"

Guy MINDEAU



CARNAVAL 1881

AVISSESSS.....E A LA POPULATION

Monsieur le Maire de Cancale rappelle qu'il est défendu à toutes personnes, même à l'occasion du CARNAVAL, de paraître dans les rues, sur les places publiques et autres lieux publics, masquées, déguisées ou travesties, sans en avoir préalablement obtenu l'autorisation du Maire de la Commune, auquel elles devront donner leurs noms et faire connaître leurs qualités et demeures.

Fait en Mairie à Cancale le 1er Mars 1854, le Maire : E. AVICE.
Cet arrêté sera publié et affiché aux lieux accoutumés, par le garde-champêtre : ALLAIN et le tambour : ANDRIEUX.

Extrait du Règlement de Police de l'année 1854, pour la Commune de Cancale.



Le musée Cancalais





LA PORTE EXTERIEURE DE L'EGLISE
RECEMMENT REFAITE SOUS L'EGIDE
DE LA MUNICIPALITE.



LA FACADE OUEST DONNANT SUR LA
PLACE SERA L'ACCES AU MUSEE.



LA POTENCE ELECTRIQUE FIXEE SUR
LE CLOCHER DOIT ETRE ENLEVEE
CETTE ANNEE.



C'EST LA PARTIE SITUEE A
L'ARRIERE ET LA CHAPELLE QUI
LA SUIT QUI CONSTITUERONT LE
MUSEE.

Le prochain musée

LE MUSEE D'ART ET DE TRADITIONS POPULAIRES

DE LA REGION DE CANCALE

Il a paru intéressant à la commission de rédaction des cahiers de faire une page spéciale sur le musée, et de présenter quelques photographies récentes de l'église Saint-Méen, qui permettront, sans doute mieux, aux Cancalais et à leurs amis, de situer le lieu où sera installé, en 1982, ce musée. Sur les photos, on aperçoit le lanternon que l'association a offert à la population pour qu'il soit remis, comme initialement, sur le dôme du clocher de "la Vieille Eglise".

L'association se consacre, actuellement, à la remise en état de l'intérieur de ce bâtiment, construit par GARANGEAU, adjoint de VAUBAN, et qui était abandonné depuis plus de cent ans.

L'an dernier, ce fut la réfection du sol, avec le chauffage incorporé. Cette année, le programme entrepris est la réfection des enduits intérieurs de ce bâtiment, faits à la chaux grasse, comme ils étaient faits à l'origine.

Déjà, des donations ont été faites à l'association, et nous remercions, ici, à remercier les prembres personnes qui nous ont fait ces dons :

Madame DELEPINE, pour le quatre mâts fait par son mari, marin cancalais sur les longs courriers.

Monsieur et Madame GUILLENOT, pour une armoire de la région de Cancale, qui permettra, entre autres, objets, de reconstituer, dans le musée, un intérieur cancalais typique.

Madame DENIAU, qui nous a donné sa grande coiffe de Cancale et ses outils de repasseuse de coiffes.

D'autres objets ou documents nous sont déjà promis.

Le prochain musée

Nous lançons, ici, un appel à tous, pour que la réalisation du musée cancalais parte vraiment de la population et des amis de Cancale.

Que tous ceux qui envisagent de donner un objet, ou document, typiquement cancalais, prennent contact avec Monsieur Raoul LE BRET, 5, avenue des Jonquilles à Cancale - téléphone : 89.64.41.

A tous merci.

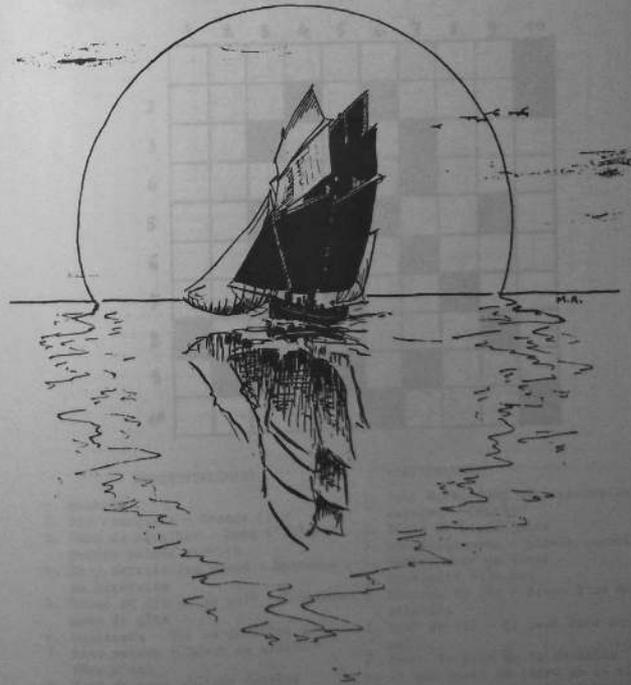
Jean FENARD

Président de l'association.



S CROI M L
N O CANCA
S LES I S

Divertissements



S **M** **L**
CROI **O** **CANCA**
N **T** **I**
S **LES** **S**

Tous les mots utilisés figurent dans le Larousse ou dans le "Lexique des mots cancalais" (par A. Dagnet et J. Mathurin) réédité par l'Association des Amis des Bisquines et du vieux Cancale. Ils peuvent aussi désigner des lieux-dits de Cancale, ou avoir un rapport étroit avec la vie cancalaise, ou faire partie du langage maritime courant.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

HORIZONTALEMENT

1. Abattu
2. Nid cancalais - Grands feux
3. Tête de carnibot - Dans l'effar - Petite vallée étroite
4. On y mettait les vieux - Morceaux de tiretaine
5. Début et fin de la nuit - Commencement de gîte
6. Duplicata - Vni en désordre
7. Dans serrer - Début de rabine - Tête d'épi
8. Vent de nord violent inversé
9. Partie de gerbière
10. Trier - Tête de lurette

VERTICALEMENT

1. Sont durs, dans une expression cancalaise - Pétrin
2. Série de beaux jours
3. Phonétiquement : grande quantité
4. Sécher avec un linge
5. Plusieurs fois oui
6. Morceau de fer - Tronc d'un petit arbustre
7. Bout de fil - Il peut être bon ou mal
8. Non - En plus de la douzaine
9. Ce qui reste en terre de la tige de blé après la moisson - Extrémité de venelle - Partie d'ébogoire
10. Autrefois, serrer fortement le ventre.

(SOLUTIONS AU VERSO)

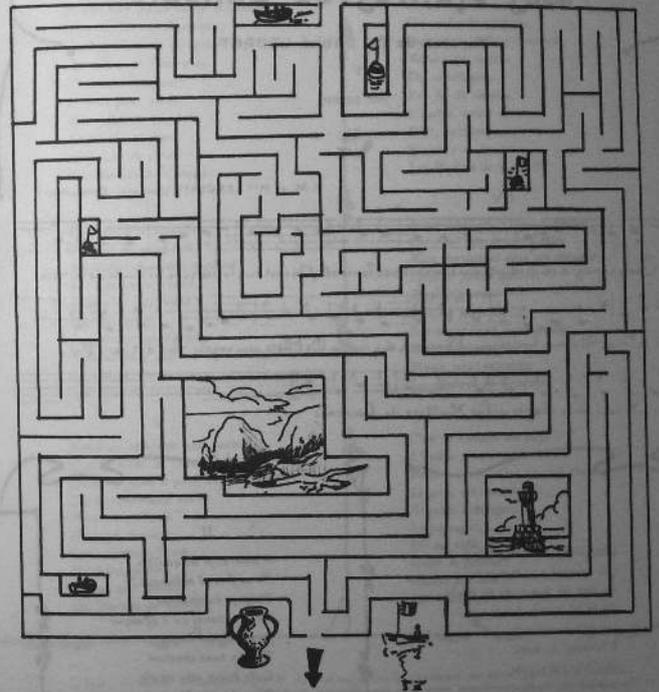
SOLUTION

HORizontalement

1. Ababouiné
2. Ni - Lac
3. Ouasse - Ntt
4. Nt - Gi
5. Autant - Nvi
6. Sr - Ra - Ep
7. Eidrona (anordie à l'envers)
8. Ger
9. Elere - Mir
10. CA - EAF - NOË

VERTICALEMENT

1. Anconas - Mé
2. Biauture
3. Ak (aca)
4. Essarder
5. Ouas
6. Fe - Trou
7. Il - An (bon an, mal an !)
8. Nannin - Agi
9. Ecot - Ve - Er
10. Etriper



REGATE EN ZIG-ZAG

Le marin ci-contre a bien débrouillé ses lignes. Saurez-vous débrouiller les vôtres pour arriver en tête à la régaté qui vous est proposée ci-dessus ? Le parcours est un peu compliqué mais le "vase de Sèvres" attend le vainqueur...

Essayez à plusieurs. Le champion sera celui qui trouvera le plus rapidement la sortie.

Une Chanson Cancalaise

Les Huitres de Cancale

Paroles de M. l'Abbé LEBRET

Air connu

A M. et M^{me} LEHOERFF (Aubert), Ostréiculteurs



1
Chaque pays a ses produits
Qui courent par le monde ;
On voit sur le marché les fruits
De la terre et de l'onde,
Un mets bien connu,
L'honneur du menu
De l'hôte qui régale,
Soit dit sans flatter,
Je sais vous chanter
Les Huitres de Cancale.

II
Vanterez-je les qualités
De ce friand mollusque ?
Dirai-je les rivailleries
De marchands qu'il offusque ?
Je veux pour l'instant,
Tout en vous chantant
Cette huitre sans rivalie,
Vous dire : « Messieurs,
Goûtez sur les lieux
Les Huitres de Cancale »

III

Je sais bien qu'on vante Arcachon,
Autay, surtout Marianne ;
C'est préférer le cornichon
Au melon de Touraine,
À chacun son goût ;
Je tiens pour aboué
Que, dans la Capitale,
Le fin connaisseur
Recherche de cœur
Les Huitres de Cancale.

IV

Ce coquillage succulent,
Produit de notre baie,
Est l'objet d'un soin vigilant
Sur l'hutrière à claire.
Tout n'est pas profit ;
Que de dépit !
Le gourmet qui l'avale,
Ne soupçonne pas
Le mal, le tracas
Des Huitres de Cancale.

V

Est-il un spectacle plus beau
Que la pêche de l'huitre,
Qu'on la fasse à pied, en bateau ?
Quelle charmante épître
Pour un écrivain
Quel joli dessin !
C'est l'histoire locale
De notre rocher
Il faut voir pêcher
Les Huitres de Cancale.

VI

On se souvient d'un Monsieur U... (1)
D'une feuille rennaise,
Qui, voulant faire l'entendu,
Accusa du malaise
Des concitoyens,
Sur foi de témoins,
L'huitre, cause fatale.
Il fit, par bonheur,
Remettre en honneur
Les Huitres de Cancale.

VII

Il parlait d'un certain ruisseau
Qui n'est pas sur la Carte,
Mais simplement dans son cerveau ;
Effet de fièvre quartie,
Ainsi l'ignorant
S'en va pérorant
Sur maint bruit qu'on avale.
Assez rembarber,
Mieux vaut savourer
Les Huitres de Cancale.

VIII

C'est la richesse du pays :
L'huitre orne bien la table ;
Prise à point, c'est un met exquis,
Le prix est acceptable.
Aimable Etranger,
Ici passager,
De ma ville natale
Goûte le produit,
Chante par déduit
Les Huitres de Cancale.

(1) Dans un article sensationnel signé U. G. sur les causes de l'épidémie de fièvre typhoïde qui sévissait à Rennes, le rédacteur écrivait : « De l'avis de tous les praticiens que nous avons questionnés, l'huitre de Cancale est le grand coupable. On nous dit qu'à Cancale, certaines huitres sont marquées à quelques mètres de l'endroit où se trouvent les égouts » (Nouvelles Rennaises du 11 Novembre 1891). La presse fait comme à rebours cet article malheureux qui veut d'autant moins de « nous d'être que les égouts incriminés n'existent pas. C'est le cas de rappeler le mot de l'Académie dans La Fontaine : « Comment l'aurais-je fait si je n'étais pas né ? »

Les Cahiers de " La Vie à Cancale "

R E N N E S

I S S N : 0397 - 7544

Dactylographie : JB SERVICE - 9 rue de Suède 35100 RENNES
Offet-Reproduction : Imprimerie PENHELEUX - 6 rue de Vern
35100 RENNES

Dépôt légal - 3^e trimestre 1981