



Histoire maritime de Bretagne Nord

1932, à bord du cordier Marie Madeleine de Roscoff



Le port de Roscoff dans les années 30 le long du vieux quai une goélette de cabotage certainement l'Hermann de Tréguier et au mouillage les grands cordiers de Roscoff (coll perso)

La dure vie des marins bretons

Par Pierre Causse

Roscoff, aout 1932 – Par la fenêtre grande ouverte sur la mer, le projecteur du phare à éclipses de l'île de batz, à intervalles réguliers, vient jouer sur les murs de ma chambre.

A sa lueur j'ai pu regarder les aiguilles de ma montre. 3 heures, le jour va bientôt se lever mais déjà, le port endormi s'éveille.

Sur les pavés inégaux de la rue claquent les semelles cloutées des lourds sabots-bottes des pêcheurs.

Dans l'ombre ; signalés seulement par le grincement des avirons dans leur « tolets », les canots à travers les barques, qui se dandinent sous la houle, accrochées à leur « corps mort » se fauillent pour accoster les grands bateaux de pêche.

J'entends le bruit sourd des caisses de « rogue » hisses à bord et qui tombe sur le pont ; le coup de gong des bidons d'essence qui s'entrechoquent.

Les pêcheurs vont partir.

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Habillé en hâte, une vareuse de gros molleton enfilée au-dessus d'un épais tricot, un pantalon de ciré, des sabots, je retrouve à la pointe de la jetée de Penn ar vil, le canot du patron Louis qui « m'espère » pour embarquer.

A la godille, balancé par l'effort du patron à la large carrure, le canot accoste le Louis-Madeleine et, par les crans des béquilles, nous montons à bord.

C'est un rude bateau, le Louis Madeleine. « Le meilleur de la côte de l'Aberwrach à Primel », disent son patron et ses cinq hommes d'équipage, qui en sont fiers.

Et moi, breton déraciné, amoureux de la mer, j'aime me retrouver sur son pont en compagnie de ces hommes que j'ai appris à connaître depuis mon enfance, à estimer pour leur courage tranquille, leur héroïsme inconscient et l'âpreté de leur vie dont le citadin ignore les peines et les dangers.

Le moteur mis en route, le bateau sort du port, franchit la passe étroite, vire sur bâbord. Le jour se lève. La grand-voile et le foc sont hissés, amurés. Les poulies poussent leurs cris de goéland puis, bien au vent, incliné sur sa hanche, sous la double impulsion de l'hélice et de la brise, le Louis Madeleine sort du chenal de l'île de Batz et pique du nez pour saluer la première lame un peu dure qui venue du large, l'accueille hors de l'abri de la côte.



Été 1932, sur la droite en arrière-plan le Louis-Madeleine Mx2426 avec son bout dehors rentré passant dans un trou du pavois (coll perso)

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Louis est à la barre, une barre « franche », un peu tordue par une vague un jour de gros temps. Ses yeux bleus, fleurs claires dans le visage tanné par le soleil et le sel des embruns, scrutent la mer.

Je sais par expérience, qu'il faut de la poigne pour gouverner droit d'une main un bateau de douze mètre, et quand il vente, que les « ris » sont pris dans la voilure, seul un hercule breton peut maintenir le cap de son bateau entre les écueils qui le guettent, contre les courants qui l'entraîne.

Mais les hommes qui sont à bord forment cette entité physique et morale qu'on appelle l'« équipage » sont taillés dans le même granit, des muscles surs roulent sous leur tricot. La mer, pour eux, est une vieille maîtresse dont ils connaissent toutes les ruses et quand le grain menace ils bataillent en chantant des refrains de « cabestan » copiés sur des cahiers transmis de père en fils, et qu'aucun recueil n'a jamais réunis.

Nous allons relever les « cordes » que nous avons « mouillée » la veille.

Ici, dans ce coin de Bretagne, les marins qui font la grande pêche n'emploient pas de filets, mais des « cordes » : lignes de fond de plusieurs kilomètres de long, amorcées avec des « lançons » quand un coup de seine heureux a permis d'en ramener, avec de la « boîte », venue de Lorient dont les morceaux, semblables à des filets de maquereaux, sont accrochés à chaque hameçon pendant que le bateau s'en va vers ses lieux de pêche.



Le Roc'h Glaz Mx2307 à François Maron et un autre grand cordier le long du quai neuf (coll. perso)

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Immergées à l'étale d'une marée, elles sont relevées à la suivante. deux bouées signalent leur présence au creux es vagues, et en pleine mer, sans autre point de repère que la route, tracée la veille à l'aide d'un vieux « compas », les pêcheurs savent les retrouver quand la tempête le veut ou quand les courants ne les ont pas fait dériver trop loin.

La perte de leurs cordes, c'est pour eux une véritable catastrophe financière, une petite fortune que la mer emporte. Parfois, ils les recherchent pendant plusieurs jours et ne les retrouvent que cassées, emmêlées, avec les poissons qui avaient mordu « noyés » ou dévorés par les « poux de mer ».

Trois heures de route environ pour se rendre sur les fonds de plus en plus lointains, où les poissons, de plus en plus farouches, se tiennent éloignés de la côte, deux heures pour mouiller les cordes, trois pour regagner le port. Promenade quand il fait beau, lutte incessante quand le vent souffle, quand la brume tombe. Et que dire de la bataille pour rentrer les engins quand le bateau est pris dans un « coup de chien ».

Deux hommes à l'avant hâlent sur les cordes, qui leur scient les mains. ils sortent de l'eau, remontés des grands fonds, les congres, anguilles colossales, qui fouettent l'air dans leur agonie et peuvent casser une jambe d'un coup de queue, les raies géantes, « blanches » ou « bouclée », les « roussettes », véritable petit requin, les turbots ou les « juliennes » poisson fins, appréciés des gourmets.

Le bateau roule et gémit. Un homme est au moteur et les paquets de mer l'envoient rouler sur les cylindres brûlants. Le patron, à la barre, manœuvre. Un matelot décroche les poissons qui mordent et ne veulent pas mourir. Un autre les égorge, boucher marin dégouttant de sang que lavent les embruns.

J'ai vu le Louis-Madeleine rester cinq heures sur place pour rentrer ses huit kilomètres de « cordes », regagner le port en hâte, toutes voiles dehors, à plein gaz et rater de cinq minutes le départ du train de marée. J'ai vu pêcher trois mille kilos de poissons et les marins, qui escomptaient une belle paye, faire le calcul de leur bénéfices à l'arrivée du mandat du marchand de Paris.

Défalcation faite de l'essence, de la « boîte », de l'emballage, du transport, qui sont à leur charge, il ne restait pas lourd. Si peu qu'un ouvrier de la ville aurait haussé les épaules dédaigneusement en établissant, au tarif horaire, le salaire de famine qui correspond à douze heures de corps à corps avec cette terrible jouteuse qu'est la mer. Si peu que les parisiens qui mangent du poisson ne peuvent l'imaginer et que les femmes des pêcheurs se désolent en songeant aux moins d'hiver où la tempête interdit tout travail.

Propriétaire de son bateau, seul maître après dieu à son bord, encore que nul galon sur sa vareuse de laine ne confirme l'autorité que son expérience lui a acquise sur ses hommes, le « patron » comme eux est payé « à la part ». L'équipage est une communauté qui partage primes et profits, mais la balance est bien lourde d'un côté, bien légère de l'autre.

Les marins sont fiers et n'aiment pas qu'on dise qu'ils gagnent mal leur vie. Mais je sais que cette vie de fatigue et de périls rapporte trop peu d'argent, qu'ils sont parfois découragés et qu'ils auraient bien besoin que le ministre de la Marine Marchande s'intéresse aux conditions

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

trop peu connues de leur existence. il faut faire quelque chose pour les pêcheurs et faire vite si l'on ne veut pas que l'un après l'autre ne désarment les bateaux bretons et ne s'éteigne peu à peu cette forte race de matelots, pépinière de notre Marine de guerre.

Journal l'Intransigeant du 13 août 1932



Le Roc'h Glaz Mx 2307 un jour de pardon avec toute la procession et de nombreux ecclésiastiques à bord (coll. Cuzon)

Les grands cordiers motorisés de Roscoff des années 30

Cet article bien dans le ton des années 30, quelque peu folklorique mettant en scène le marin pêcheur breton comme un héros est aussi un témoignage ethnologique sur le travail du bord reprenant le vocabulaire spécifique de la pêche en le mettant entre guillemets. Cet article daté de 1932, témoigne aussi des difficultés financières de la pêche artisanale, les années 30 sont des années de crise pour la pêche bretonne beaucoup de documents en témoignent.

La pêche à Roscoff c'est développé avec l'ouverture du marché de l'exportation avec arrivée du chemin de fer à Roscoff en 1883. Cette ligne permet l'exportation des crustacés homards et langoustes du vivier et également du poisson. Les marins pêcheurs roscovites se spécialisent dans la pêche aux cordes, lignes de fond autrement appelées palangres. Le chantier Kerenfors de Roscoff développe un type de sloup adapté à la pêche aux cordes, le type évolue, les bateaux grandissent vers des bateaux creux à voute d'une douzaine de

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

mètres particulièrement rapide et manœuvrant aujourd'hui bien représenté par la réplique du Reder Mor troisième du nom, tous les trois au jeune patron mordu de régates Louis Guyader.

Après la guerre de 14 la pêche aux cordes reprend de plus belle ; les patrons voient de plus en plus l'intérêt d'avoir un moteur à bord pour relever les palangres et également pour faire route les jours de calme et ne pas louper le train du soir pour l'expédition de la marée vers Paris. Les marins-pêcheurs roscovites font alors construire dans les années 20 une nouvelle génération de grands sloups cordier motorisés. Les formes évoluent, ce sont surtout les chantiers de Carantec qui vont créer ce nouveau type en particulier le chantier Moguérou la longue voute fine disparaît au profit d'une voute carrée caractéristique des cotres de Carantec. Le franc bord est important la tonture est assez rectiligne. Mais les pêcheurs restent fidèles aux bateaux creux (absence de pont étanche) pour des bateaux dont les plus grands font prêt de 12m de coque.



L'Ariel II Mx 2478 à Esprit le Mat sortant de Roscoff naviguant sous grand-voile à deux ris et trinquette son long bout dehors est rangé sur la lisse tribord (Coll perso)

Quelques cordiers, cette liste n'est pas exhaustive et est basée sur les bateaux encore armés à Roscoff en 1937. En 1926 Armand Frouit fait construire à Carantec le Sidélu 18.26 tx et François Maron le Roc'h Glaz 16.6tx, en 1928 Louis Frouit fait construire à Carantec le plus grand cordier le Louis-Madeleine 24.24tx et Esprit le Mat l'Ariel II 19.53 tx à Roscoff au chantier de Félix Le Corre qui avait repris le chantier Kerenfors. l'Ariel II est différent des autres et reste relativement proche des anciens cordiers à voute d'avant la Guerre de 14

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

comme Poupoule, Jeanne d'Arc ou Reder Mor III, ce sera le dernier grand cordier à voute de Roscoff.

La motorisation des petites unités de pêche en est à son début et il existe une grande variété de moteurs certains sont à essence d'autres à huile lourde (Moteur Diesel) mais tous sont de faible puissance et l'inscription maritime réclame du patron ou au minimum d'un matelot le passage d'un « permis de conduire pour le moteur » le Sidélu a un moteur à essence Baudouin de 20CV, le Louis madeleine un 25CV Bolinder, le Roc'h Glaz un Climax 10/12CV à huile lourde et l'Ariel II un moteur Renault à huile lourde également. Ce sont vraiment des bateaux mixte voile et moteur, tous gardent un gréement important avec une généreuse grand-voile, une trinquette et un foc sur bout dehors amovible généralement rentré au port. L'usage du flèche semble abandonné.

Certains de ces cordiers continueront pendant la seconde guerre ; ils ont laissé à Roscoff le souvenir de bateaux très marins pouvant sortir par tous les temps.



Le nouveau bassin de Roscoff à la fin des années 30 au premier plan le cordier Sidélu Mx 2283 à Armand Froust un rouleau sur babord et des bouées à pavillon le long du nouveau quai ce sont, à mon avis, le dundée Iris et la goélette Océanide (coll. perso)

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

