



Histoire maritime de Bretagne Nord

Le Coq de l'île, sloup de passage de l'île de Batz 1903-1946



Le Coq de l'île à la cale de l'île aux moutons vers 1914, chargé de tonneaux et de mannequins de légumes, remarquez la chèvre à gauche (Coll. Annie Gallou)

Le Coq de l'île est l'exemple même des derniers bateaux de passage de l'île à la voile seule. Armé au bornage, de 1903 à 1944 il navigue toute l'année entre Roscoff et l'île de Batz contrairement au plus petits sloup ou aux canots également armé au bornage qui naviguent qu'à la belle saison lorsque la demande en forte.

Construit en 1903 par le charpentier de marine de Roscoff Anselme Kérenfors, le Coq de l'île mesure, d'après l'acte de francisation, 8,27 m de longueur de coque, 3,17 m de bau et 1,52 m de creux pour une jauge de 6,87 tonneaux. Anselme Kérenfors en est le propriétaire et le confie au patron de l'île de Batz Jacob Ergoll (né en 1865). Petit à petit, Jacob Ergoll en rachète des parts à Anselme Kérenfors en en devient l'unique propriétaire en 1912. En 1921 il est vendu à Jérôme Savin de l'île de Batz qui le revend la même année à François le Saout. Son dernier propriétaire sera François Le Goff qui devient patron et propriétaire en 1937, il le gardera jusqu'en 1946 l'année où il sera dépecé dans le port. Une carrière de 43 ans montre bien la qualité des constructions Kerrenfors et le soin que prenaient les iliens pour l'entretien de leurs bateaux.



Histoire maritime de Bretagne Nord

Le Coq de l'île est mis à l'eau au mois de janvier 1903 : La dépêche de Brest du 08 janvier annonce son lancement :

« Roscoff- Bateaux en construction- Six bateaux sont en construction dans les chantiers de M. Kerenfors. trois seront lancés la semaine prochaine : Coq de l'île à M Jacob Ergol batelier de passage de l'île de Batz ; Stella aux pont et chaussé de Morlaix et un canot de plaisance à M ; Joseph Salaun , capitaine au long-cours de Roscoff. »



Le Coq de l'île avec sa grand-voile étable vers 1914 sur son arrière un petit sloup de passage (CPA Coll. Annie Gallou)

Les patrons du Coq de l'île

Le Coq de l'île a marqué la mémoire des iliens, par son nom bien sûr mais aussi par la personnalité de ses trois patrons : Jacob Ergol, François le Saout et François le Goff.

a l'autorisation de l'inscription maritime de de transporter 21 personnes passagers et équipage compris, aucun équipement de sauvetage n'est imposé à cette époque

Décembre 2018 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

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





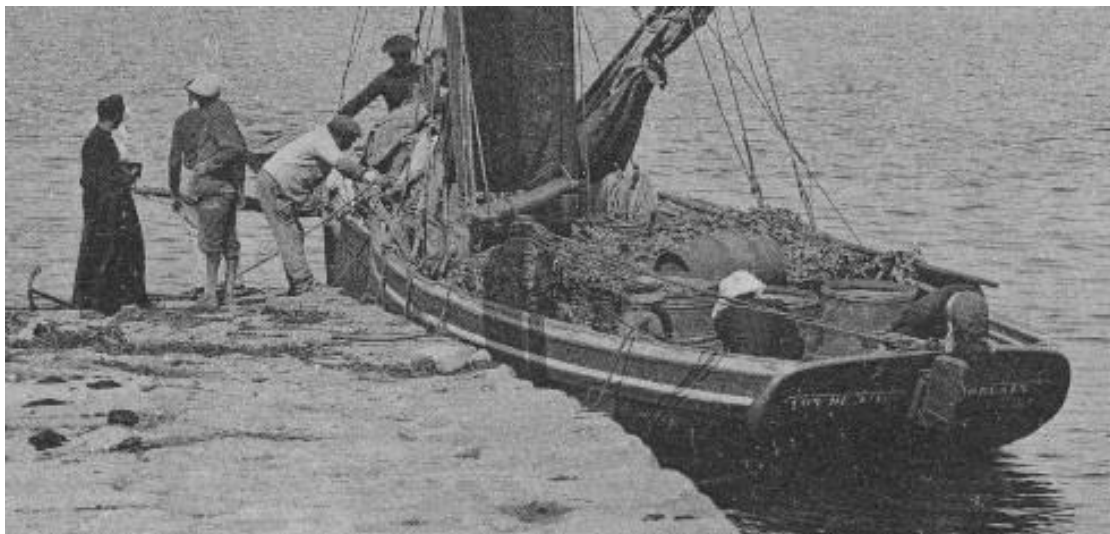
Histoire maritime de Bretagne Nord

Jacob Ergoll est aussi le patron d'un canot de 1.96 tx construit en 1906 à Roscoff s'appelant également le Coq de l'île, il utilise certainement ce canot pour des traversées à l'aviron par calme plat. Jacob, comme d'autres marins de l'île n'est pas toujours en règle avec l'inscription maritime. En 1898, en voulant rendre service à deux gendarmes en déplacement sur l'île il demande à ces matelots de les ramener à Roscoff avec un canot et se retrouve à passer devant le tribunal de Morlaix le 1^{er} juillet défaut de rôle d'équipage.

Voici ce qu'en dit le journal Courrier du Finistère du 2 juillet 1898 :

« Jacob Ergol, 34 ans, de l'île de Batz est patron de deux barques : le St Joseph et une chaloupe qu'on peut mettre à la voile. Deux de ses matelots se sont détachés de son bord pour aller conduire sur la chaloupe, deux gendarmes de l'île de Batz à Roscoff. La chaloupe se trouvait sans rôle et deux hommes la montaient ; d'où contravention. M. Ergoll est condamné à deux amendes de 25 francs avec sursis »

La concurrence est vive entre bateliers du passage, et quelques fois les équipages en viennent aux mains, on peut lire dans la Dépêche de Brest du 28 novembre 1912 : « *Charles Guillerm, patron de la Marie-Victoire, ayant injurié et frappé le mousse du Coq de l'île, patron Jacob Ergol, un marin du Coq, Jean Tanguy, prit fait et cause pour le mousse et des coups furent échangés entre lui et Guillerm. Plainte ayant été portée par Ergol contre Guillerm et par ce dernier contre Tanguy, la gendarmerie s'est transportée à l'île pour ouvrir une enquête.* »



Gros plans de la CPA précédentes, les bateaux de passage assuraient en même temps le transport des productions de légumes, des marchandises, ici des légumes et un retour de tonneaux vides et des passagers une ilienne en coiffe et un enfant avec un chapeau sont assis à l'arrière

Le second patron du Coq de l'île à partir de 1921, François Le Saout, surnommé Yaïk ou l'Amiral était une figure de l'île, son surnom de « l'amiral » lui vient de la qualité de ses manœuvres à la voile, il arrivait toujours parfaitement aux cales de Roscoff et de l'île en cassant l'erre de son bateau au bon moment le matelot n'ayant qu'à descendre pour coincer l'ancre entre les pierres de la cale, les cales en pierres sèches ne sont pas équipées d'organeaux à cette époque .

Décembre 2018 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

Voici le témoignage de Jaquot Cabioch collecté par Yann Riou, lors de ses recherches sur le passage de l'île de Batz « *Le Coq de l'île, le vieux Coq, ça appartenait au père à Louis Saout, à Yaïk. Il y avait un Baudouin à essence, un moteur 4 bougies, à essence, le même que l'Hirondelle et que la Sainte Anne à Trémintin. Moteur fixe et levier au niveau du plancher. Après, pendant la guerre, le Coq n'avait plus son moteur non plus. Les moteurs avaient été tirés. Il n'y avait pas d'essence, alors ils n'allaient pas garder leurs moteurs. L'Hirondelle et le Louis Vian avaient tiré leur moteur, le Coq avait tiré son moteur aussi, mais il marchait très bien à la voile le Coq. Ça avait été fait avec un ancien, Yakob Ergoll, qui est mort très vieux.* »



En 1914 tous les bateaux de passage et les bateaux de transport sont des bateaux non ponté, le Coq est l'un des plus gros sloup, les gabares à cul pointu sont d'un tonnage un peu plus important

Le romancier Pierre Humbourg, raconte dans le journal Le Matin du 23 octobre 1932 « [...] *J'ai aussi bu un verre, à Roscoff, avec l'amiral de l'île de Batz. C'est un amiral imaginaire, mais à qui une famille nombreuse et un cotre, le Coq de l'île, confère je ne sais quel prestige. L'amiral de l'île de Batz pêche, trafique, transborde des passagers de Roscoff à l'île. C'en est aussi un, un pêcheur, un marin, avec ses petits yeux malins, couleur émeraude, noyés dans un taillis de sourcils grisonnant* »

François Le Goff avec successivement ses deux Coqs est aussi bien présent dans la mémoire du passage de l'île de Batz.

Après guerre le Coq se fait vieux, en 1944 François le Goff fait construire à Roscoff un autre Coq de l'île pour le passage. Immatriculé Mx 3226 il est un petit peu plus volumineux et jauge 7.76 tonneaux, il a un moteur Baudouin de 10cv et peut transporter 20 passagers, il aura pourtant le surnom de « petit coq » mais petit a peut-être le sens couramment utilisé en breton de « fils » ou de « jeune » à opposer au surnom de « vieux coq ».



Histoire maritime de Bretagne Nord



Vers 1945, le phare a perdu sa lanterne dynamitée par les allemands en 1944 le Coq est échoué en haut de la grève du port, sera dépecé et transformé en bois de feu, rien ne se perd dans une île



La cale du Vil à Roscoff dans les années 20, le coq arrive pour se mettre à couple d'un autre sloop de passage, le long de la cale voile hissée avec un ris la gabare ilienne Paulette

Décembre 2018 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

Description du Coq de l'île

Les formes du Coq de l'île sont issues de toute l'expérience du chantier Kérenfors de Roscoff. Qui a su faire de très bons sloups de passage pour l'île de Batz. Un bateau porteur qui doit pouvoir charger plusieurs tonnes de marchandises mais qui doit aussi pouvoir naviguer à lège ou avec quelques passagers. Il doit aussi avoir un tirant d'eau assez faible pour aborder les cales et traverser à basse mer tout en gardant des performances au près pour remonter au vent même à contre-courant.

Son aménagement est simple et classique, il est entièrement creux un banc pour le mât un autre banc pour la pompe à l'arrière forme avec un petit pontage arrière et des bancs latéraux la chambre. Sur le plat bord, plusieurs toletières, de chaque bord une à l'avant du banc de mât, une dans le milieu et une au niveau de la chambre, chose étonnante, sur les photos aux alentours de 1914 pas de trou de godille au tableau, sur la photo ci-dessous, deux massifs avec un creux rapporté sur le haut du tableau à tribord permet de godiller. L'abandon des grands avirons permettant de nager et le remplacement par une godille est-il lié à la motorisation du bateau vers 1930 ?

Le tableau a une jolie forme avec des oreilles sur les côtés qui protègent les abouts du bordé un contre étambot double par l'extérieur le tableau. La barre en bois passe dans une mortaise du tableau du tableau. Un double étambot est à l'extérieur du tableau.

Le Coq de l'île est peint en noir avec un liston blanc et une flamme triangulaire de couleur. Plus tard l'ensemble de la préceinte est peint en blanc.



Le Coq de l'île au Vil dans les années trente, une baigneuse en maillot s'apprête à plonger du petit quai, les passagers sont à bord et c'est certainement Saik Le Saout dit l'Amiral qui est à la barre

Décembre 2018 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

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





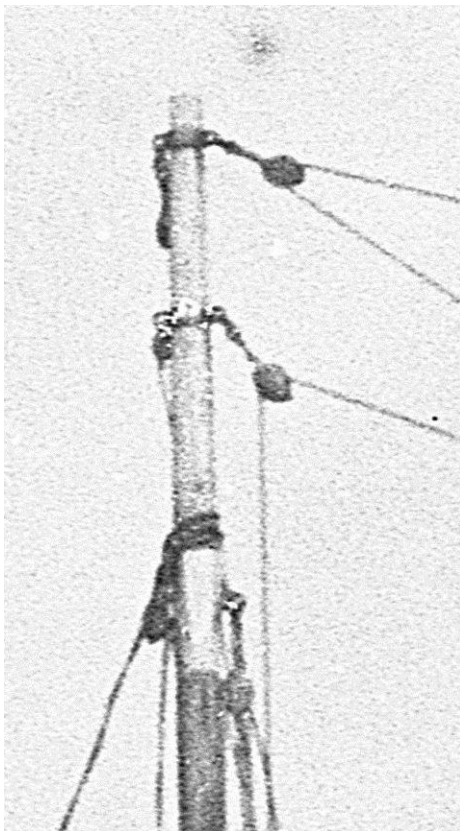
Histoire maritime de Bretagne Nord

Gréement et voilure

Le gréement dormant se résume à un étai sur l'étrave et à une paire de haubans de chaque bord ridés par des tours de ligne entre la cosse du hauban et la boucle de la cadène en fer forgé. Etai et hauban sont sur le même capelage du mât.

La grand-voile est de surface importante, le gui déborde largement le tableau, le pic, de même longueur que le gui est bien apiqué. La grand-voile a 4 bandes ris, la trinquette est également de bonne surface. Bout-dehors et foc sont vraiment « optionnel », le bout dehors passe dans un trou dans la préceinte il est mis en place que lorsque le patron veut utiliser le foc. Aucun flèche n'est prévu.

Toutes les poulies sont estropées en cordage, celles des drisses sont frappées sur les pitons de colliers du mât, Le dormant de l'écoute de grand-voile est frappé sur le cul de la poulie simple estropée sur la ferrure à œil du haut du tableau. L'écoute passe dans une poulie double estropé sur le gui à la vertical du tableau, revient dans la poulie simple du tableau et repasse dans la poulie double et revient se tourner sur un taquet sur le pontage arrière, ou reste dans la main du patron à la barre.



Tête de mât du sloup le Coq de l'île :

Les capelages de haubans et de l'étai, l'estrope de la poulie de drisse de trinquette est frappée sur le capelage

La poulie de drisse de mât est frappée sur un simple piton forgé, le dormant de la drisse est frappé au cul de la poulie

Deux colliers à deux oeils , sur l'arrière les poulies de drisse de pic, sur l'avant une poulie également, l'une est pour le foc, la poulie supérieur sert certainement à envoyer un pavillon sur un petit espar pour les jours de fête.



Histoire maritime de Bretagne Nord



Le Coq arrive à la cale du Vil à Roscoff, le matelot a amené la trinquette, le patron à la barre vient bout au vent le matelot utilise un aviron comme perche pour casser l'erre du bateau.

La grand-voile porte le numéro M1081 du Coq et M783 de la gabare Marie Françoise

Manœuvres

Les bateliers iliens du passage sont de fameux manœuvriers traversant par tous les temps le chenal entre les cailloux abordant à la voile de nombreuses fois par jour les cales de Roscoff et de l'île de Batz. Etant souvent obligé de laisser culer à la voile bout au vent et à abattre au bon moment pour partir en route.

Ils modèrent leur voilure en fonction du temps, la traversée étant courte ils préfèrent souvent réduire en prenant un ou plusieurs ris. Même si les matelots sont plus nombreux sur le rôle d'équipage, ils sont généralement deux à bord le patron à la barre et à l'écoute de grand-voile, le matelot en avant du mât s'occupe des drisses et des écoutes de foc et de trinquette.

La grand-voile est toujours établie, quelquefois le sloup est sous grand-voile seule, en particulier au portant pour ne pas arriver trop vite à la cale, en route la trinquette est établie, et le sloup navigue sous trinquette haute et grand-voile arriyée. Quand le vent est plus faible, ou pour avoir plus de puissance pour étaler le courant du chenal le foc est établi, pour cela le matelot déborde le bout dehors qui est habituellement rangé sur les bancs dans le bateau.

Par temps calme le coq peut armer deux avirons

Décembre 2018 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

Le Coq de l'île est motorisé vers 1931, mais l'équipage continue à utiliser les voiles. Et garde la logique de la manœuvre à la voile en arrivant sans erre à la cale et sans utiliser la marche arrière pour casser l'erre.



Le St Joseph M1034 construit en 1901 à Carantec 7.37 tx est très proche du Coq de l'île on voit bien la puissance de la grand-voile qui ici est réduite avec un ris (Col. Pierre-Yves Decosse)

Equipage

Comme nous venons de le voir, le sloup de passage se manœuvre avec deux hommes, le patron et un matelot ou un mousse, mais pour le Coq de l'île comme d'ailleurs pour tous les bateaux de l'île armés au bornage (transport maritime sur une faible distance) Sur les rôles d'équipage les équipages sont nettement plus nombreux

Par exemple, on trouve sur le rôle pour le Coq avec les durées d'embarquement de chacun Pour 1908 pas moins de 11 marins :

Décembre 2018 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

Jacob Ergol, patron (12 mois) ; Gabriel Combot, matelot (12 mois) ; Nicolas Moal, mousse (2 mois 20 jours) ; Nicolas Masson, matelot (1 mois 19 jours) ; Achille Saout matelot (11 mois 29 jours) ; Léopold Péron, matelot (9 mois 22 jours) ; Fernand St Jalmes, mousse (9 mois 15 jours) ; Nicolas Ergol, matelot (1 mois 10 jours) ; Alfred Ménez, mousse (7 mois 13 jours) ; Claude Le Goff, matelot (11 mois 26 jours) ; Nicolas Le Guen, matelot (20 jours).

Ou pour 1921 également 11 marins :

François Le Saout, patron (12 mois) ; Philippe Nicolas, matelot (6 mois 18 jours) ; Joseph Crestey, matelot (6 mois 18 jours) ; Nicolas Masson, matelot (12 mois) ; Jean-Marie Floch, matelot (2 mois 16 jours) ; Pierre Péron, mousse (7 mois, 24 jours) ; Elie Floch, matelot (7 mois 19 jours) ; François Moal, mousse (4 mois 6 jours) ; François Gégot, novice (4 mois 6 jours) ; Victor Floch, matelot (2 mois 26 jours).

Heureusement qu'ils ne sont pas tous embarqué en même temps, il n'y aurait plus de place pour les passagers ! Il y a aussi du travail à terre un mousse reste souvent à Roscoff pour aller chercher avec une charrette à bras, les bagages des estivants à l'arrivée du train à la gare et démarcher le passage pour le meilleur bateau. Un matelot va charger les pommes de terre à la cale de l'île aux moutons ou envoyer le sac de courrier à la poste.

En 1904 le responsable de l'inscription maritime de Roscoff, un peu trop zélé exige sous peine de procès-verbal et passage devant le tribunal pour les patrons contrevenants que tous les matelots inscrits au rôle soient effectivement à bord. Tous les bateaux de passage se mettent en grève et l'île est isolée. Pour dénouer cette situation, le commissaire de l'inscription maritime de Morlaix autorise les patrons à ne pas avoir leur équipage au complet. Mais ceci est une autre histoire racontée dans un autre article du site histoire maritime de Bretagne nord.

Remerciements

Pour aller plus loin dans la connaissance des bateaux et des marins du passage de l'île de Batz, je vous recommande bien sûr la lecture du livre de mes amis Yann Riou et Henry Kerisit aux éditions Skol Vreizh « Marins et bateliers de l'île de Batz ».

Je tiens aussi à remercier chaleureusement M. Michel Ferec pour m'avoir ouvert les archives familiales Kerenfors et Jacques Blanken pour le partage de ses recherches sur le chantier Kerenfors.



Histoire maritime de Bretagne Nord



Juste avant la seconde guerre, à la cale du Vil à Roscoff le Coq de l'île au premier plan derrière, sur l'avant un petit sloup non identifié et la Mouette Mx 2697 voile établie et pavillon postal, la mouette partira en Angleterre en juin 1940



Vers 1950, l'abri du canot de sauvetage n'est pas encore construit sur l'îlot Kefenn , le nouveau Coq de l'île Mx3226 7.76 tonneaux moteur Baudouin de 10cv, construit en 1944 à Roscoff pour François Le Goff

Décembre 2018 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

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

