

17 NOVEMBRE 2018

LES DERNIERS VOILIERS CABOTEURS DU TRÉGOR-GOËLO

Par André Le Person

Le Trégor-Goëlo peut s'enorgueillir d'avoir possédé la dernière flotte de cabotage européenne à naviguer à la voile seule jusqu'en 1940.

1 Les hommes et leurs bateaux

L'originalité du littoral du Trégor-Goëlo est d'avoir développé une flottille performante de caboteurs à voiles. Grâce à des hommes aux qualités marines peu communes et à un outil de travail abouti (la goélette « *paimpolaise* ») et au prix d'efforts acharnés, les équipages de cette région ont établi une véritable ligne régulière avec l'Angleterre, l'Ecosse et le Pays de Galles. Tout a commencé en 1840, au début de la Révolution Industrielle où le charbon s'est imposé comme principale source d'énergie, puis comme moyen de chauffage moderne, surtout le « *Cardiff* ». Seuls les Trégorrois ont continué ces liaisons à la voile uniquement jusqu'en 1940, alors que partout ailleurs en France depuis l'arrivée du moteur au milieu des années 20, les voiliers commençaient à disparaître.

Les « écraseurs de crabes »

De Morlaix à Binic, le Trégor et le Goëlo sont deux terroirs à l'identité maritime bien affirmée. La Manche baigne leurs côtes et leurs estuaires où aboutissent de petits fleuves navigables comme le Léguer, le Jaudy ou le Trieux. Ainsi, profitant de la marée, les navires peuvent venir s'amarrer au cœur même des villes qui ont bâti leur prospérité grâce à ce commerce maritime. Ces villes portuaires étaient de véritables terroirs de marins et de grands fournisseurs d'élèves des écoles d'hydrographie, de véritables pépinières de marins et capitaines au cabotage.

Dans les familles nombreuses, les jeunes gens, attirés par la vie maritime et la promotion sociale qu'elle apportait, étaient invités à s'embarquer dès 12 ans. Les fermes, pour la plupart de petite taille, ne pouvaient donner du travail à tout le monde. A titre d'exemple, à Pleubian, les plus aptes en mathématiques, étaient invités à fréquenter les cours du soir que dispensait spécialement l'instituteur local, M. Gélard, afin de les préparer à l'Ecole d'Hydrographie de Paimpol. Les familles s'unissaient pour acheter un navire et le rentabiliser.

Dans son ouvrage « *Les écraseurs de crabes* », le capitaine Louis Lacroix, a évoqué cette spécificité : « *Pleubian acquit une notoriété dans le monde des caboteurs à partir du vote des lois sur la prime à la navigation. Ces navires faisaient des voyages rapides ; ils étaient considérés comme le placement de fonds le plus intéressant par les petits capitalistes qui préféraient mettre leur argent dans une jolie goélette ou dans un bon dundee plutôt que de le confier à un banquier inconnu ou d'acheter un papier parfois sans valeur ...* »



Figure 1 : Le capitaine Joseph Nicolas, de Tréguier, à la barre de l'*Océanide*.

Les différents navires

Quelques trois-mâts goélettes ont été utilisés, mais le navire le plus courant était sans conteste la goélette, qu'elle soit franche (sans hunier) ou à hunier. Parfois les capitaines passaient du gréement de goélette à celui de dundee pour naviguer en équipage réduit, et inversement quand ils n'étaient pas satisfaits de la marche de leur navire.

Il existait trois types de goélettes suivant la navigation effectuée : les Islandais (35 mètres, pour 220 tonnes de portée ; grande pêche d'avril à septembre), les Chasseurs (plus petits, plus fins, conçus pour ramener les premières morues pêchées), et les Caboteurs (transport de marchandises ; 25 m de long, très membrés, pour échouer dans les ports à marée).

La goélette paimpolaise : goélette à hunier

Vers 1900, les grands caboteurs armés en Trégor-Goëlo adoptèrent le gréement de goélette. C'était surtout les chantiers paimpolais qui bénéficiaient de cet engouement : le maître charpentier, Emile Bonne, qui avait travaillé avec Louis Laboureur, a lancé plus de 200 voiliers en 23 ans. Il a mis au point la grande goélette de cabotage bretonne moderne et a encouragé les armateurs à construire des bâtiments plus grands que prévus. Les voyages étaient souvent triangulaires afin de rentabiliser les navires : **1.** Tréguier-Lisbonne : céréales ou patates. **2.** Lisbonne-Islande : sel. **3.** Islande-Tréguier : premières morues. **4.** Tréguier-Bayonne : pommes de terre. **5.** Bayonne-Cardiff : poteaux de mine. **6.** Cardiff-Tréguier : charbon ; etc.

Le hunier à rouleau.

Le hunier à rouleau a été mis au point à Paimpol en 1875 par M. Dosmann. On pouvait ainsi établir, orienter et serrer le hunier depuis le pont, facilité appréciable car il permettait de louvoyer et donc, de gagner du temps. Un Gallois, Jack Neale, a raconté ses souvenirs de jeunesse : « *Ce sont les Bretons qui ont introduit le « hunier à rouleaux ».* C'est devenu l'emblème de la goélette bretonne qui était aisément reconnaissable de loin rien qu'à cela. En mer, le gréement était joli et accrocheur, tandis que dans les ports, lorsque le hunier était entièrement enroulé, seuls les points d'écoutes restaient visibles, ce qui lui donnait l'air de ce que nous surnommions des « oreilles de cochon », mais ce n'était pas pour autant plus moche que les autres types de gréement. Elles atteignaient souvent 12 nœuds mais pour un voyage habituel, elles faisaient 8 nœuds en moyenne. Elles étaient très manœuvrables, par tout temps et entraient ou sortaient des bassins sous voiles, tandis que la plupart des autres voiliers utilisaient un moteur auxiliaire. Si je parle beaucoup de l'Océanide et de l'Hermann, c'est parce qu'elles étaient grandes rivales dans le commerce qu'elles faisaient avec le sud du Pays de Galles, mais aussi parce que j'avais une très profonde admiration pour leurs capitaines, qui chaque année, faisaient davantage de voyages de charbon que leurs consorts ».



Figure 2 : La Sylvabelle (Cap. Jean-Marie Meudal) à Cardiff en 1937. On distingue bien les points d'écoutes du hunier qui tombent tels des « oreilles de cochon ».

2 Le trafic régulier

Poteaux de mine à l'aller, charbon au retour

Le charbon a vu sa demande exploser à partir de 1850. Les navires bretons allaient d'abord le chercher en Angleterre, sur la côte Est (Sunderland et Newcastle) et en Ecosse. Puis, afin de diminuer les prix de revient et les temps de navigation, les capitaines prirent l'habitude d'aller au Pays de Galles qui était beaucoup plus proche et avec lequel ils avaient beaucoup d'affinités. Ainsi, les relations avec Cardiff, Newport, Barry, Swansea, Port Talbot et Llanely, s'installèrent de façon durable dès 1880.

Certains caboteurs étaient même « abonnés » de ces lignes car il ne leur fallait que quatre jours en moyenne par beau temps pour effectuer la traversée.

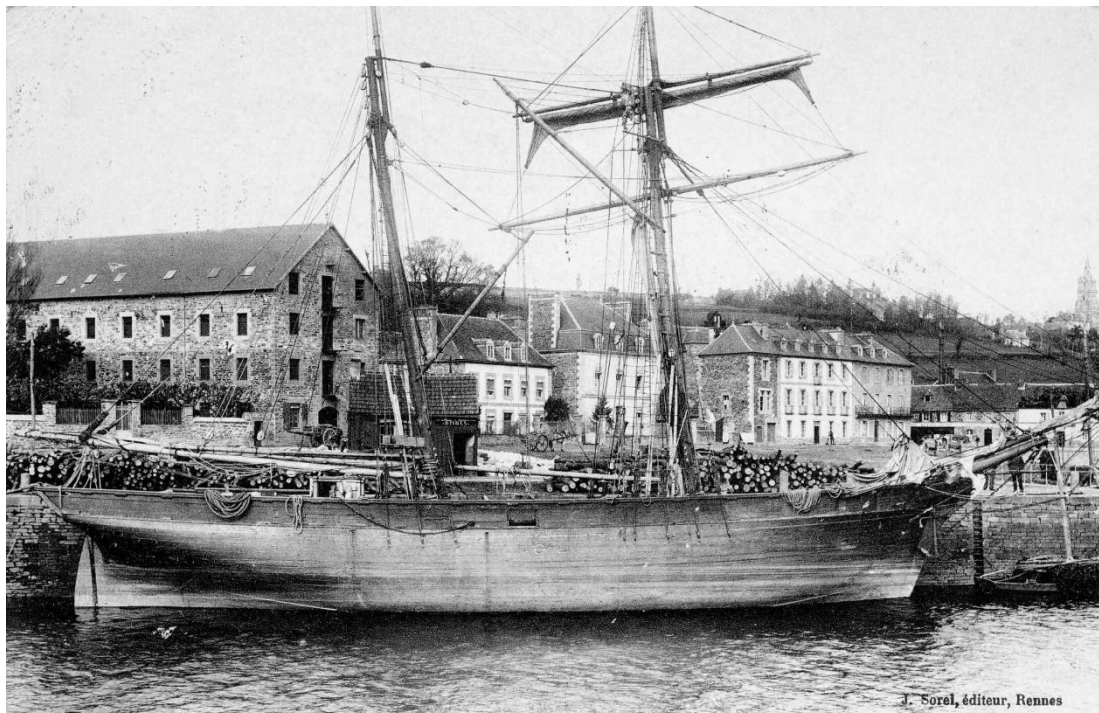


Figure 3 : Goélette *Etincelle* (Cap. Donat) chargée de poteaux de mines en pontée, à Lannion.

Les poteaux étaient déchargés suivant une technique bien particulière mise au point par les Bretons. Sur le pont, l'équipage construisait, un échafaudage appelé *cage* ou *chapelle*, réalisé à partir des poteaux mis en carrés et empilés. Ensuite, ils étaient chargés par les dockers dans des wagons qui les amenaient dans les mines. Une fois la cale vidée et balayée, la goélette changeait de place dans le bassin et allait sous le « *spout* », haute tour carrée en bois munie d'élévateurs, afin d'embarquer 150 tonnes de charbon en trois journées. Au signal donné par le « *spoutman* », un wagon de 10 tonnes se déversait par l'étroit panneau. Dans la cale, un matelot répartissait soigneusement le charbon à la pelle, car laisser des poches risquait de provoquer des explosions de gaz et des ripages de cargaison, et par conséquent de donner une gête importante et de faire chavirer le navire en cas de mauvais temps. Une fois le navire arrimé, le charbon était déchargé au treuil avec la corne de charge, par demi-bailles dans des charrettes garées le long du quai.



Figure 4 : La cage formée avec les poteaux de mine.



Figure 5 : *L'Océanide* sous le « *spout* » à Cardiff en 1938.

Le premier conflit mondial a représenté un tournant dans l'histoire de ce cabotage. Face à la guerre sous-marine menée par l'Allemagne, les caboteurs et leurs équipages réquisitionnés, ont tenté malgré tout de passer, car le pays avait un cruel besoin de charbon, les mines du nord de la France étant à l'arrêt.

Mais l'hécatombe fut terrible. Une cinquantaine de navires ont été coulés par coups de canon, bombes ou pétards placés à bord après évacuation de l'équipage dans le canot du bord. Les bateaux étaient pourtant équipés d'un canon et portaient en convoi du Trieux, escortés par un torpilleur jusqu'à Ouessant, puis faisaient cap au nord. Rien que pour le quartier de Lannion, neuf navires ont disparu ainsi. Ceux qui réussissaient à échapper aux U-Boots, en profitaient largement. Certains capitaines-armateurs qui ont gagné de l'argent pendant la guerre, non sans avoir pris de sérieux risques, ont consolidé leur avoir. A Pleubian, les rescapés ont pu bâtir de belles demeures dans la rue principale, vite surnommée « *avenue Guillaume II* ». Ensuite, le cabotage à voile connut même une brève période d'euphorie grâce au maintien à un niveau élevé des frets de charbon.



Figure 6 : Caboteurs partant en convoi au départ de Perros.

3 Le trafic saisonnier

Depuis longtemps, la ceinture dorée du Trégor-Goëlo et du Léon a exporté une grande partie de sa production agricole par cabotage à voile.

1. Les oignons de Roscoff

Au lieu de transporter des poteaux de mine, certains capitaines se spécialisèrent dès 1850 dans l'exportation des oignons rosés de Roscoff, à destination de l'Angleterre (Newcastle), de l'Ecosse et du Pays de Galles. Ils embarquaient aussi des marchands qui allaient les vendre, les célèbres « *Johnnies* ». Les oignons rosés avaient beaucoup de succès chez les mineurs qui en emportaient pour leur casse-croûte pris à fond de mine. Aussi, pendant la pleine saison, les caboteurs devaient-ils s'amarrer sur plusieurs rangs pour charger à Roscoff dont les terre-pleins étaient encombrés de centaines de charrettes. Les oignons étaient chargés « *à la glissière* ». Supportant mal les grands chargements (car il chauffait et pourrissait), l'oignon voyageait mieux à bord des petits caboteurs qui portaient en juillet, après le pardon de la Sainte-Barbe.



Figure 7 : « *Johnnies* » à bord de la *Roscovite* photographiés par le Cap. E. Le Foricher lui-même.

A bord, les « *Johnnies* » dormaient dans la cale sur la cargaison. Ils portaient vendre au porte à porte des tresses d'oignons enfilées sur un bâton porté sur l'épaule ou accrochées au guidon de leur vélo.

2. Les pommes de terre

Ces régions du bord de mer allant de l'île de Batz à l'île de Bréhat étaient aussi grandes productrices de pommes de terre nouvelles. Elles voyageaient bien par bateau et étaient revendues partout en Grande-Bretagne. Dans la presqu'île de Pleubian, la variété « *Duke* » était emblématique et faisait la fortune des cultivateurs, mais aussi celle des armateurs et capitaines au cabotage. Il était courant de voir les quais encombrés de charrettes ou de sacs entre mai et août.



Figure 8 : Chargement des pommes de terre à la glissière à Roscoff.



Figure 9 : Sacs de pommes de terre sur les quais de Tréguier.

3. Les céréales

Ces régions produisaient aussi beaucoup de céréales, toujours grâce aux amendements marins. Dans la région lannionnaise, cette culture était très pratiquée. Leur exportation était réalisée par les deux frères Morvan de Plestin, négociants et armateurs qui possédaient une flotte de plus de 50 voiliers. A Lannion, leurs descendants, Henri et Eugène ont fait construire un vaste entrepôt quai de Viarmes, qui permettait de stocker 30 000 quintaux de grains avec ventilation pour éviter la fermentation.

4 Le trafic occasionnel

Des tuiles rouges de Bridgwater

Ces tuiles étaient demandées pour remplacer le chaume sur les toitures, dans la région lannionnaise ou trégorroise. De retour du Pays de Galles, les capitaines s'arrêtaient à Bridgwater (Somerset) et chargeaient ces tuiles qu'ils revendaient ensuite. C'étaient des tuiles doubles romaines qui portaient l'effigie de la reine Victoria, ou celle de Napoléon III, après avoir remporté une médaille lors de l'exposition universelle de Paris en 1867.

Du sel, du sable, du granit ou du ciment

Parfois les caboteurs chargeaient du sel en France ou au Portugal pour l'amener en Islande pour ravitailler les morutiers. Lorsqu'il y avait pénurie de poteaux de mine, ou rien à prendre dans l'immédiat, ils chargeaient du sable de rivière qui était revendu sur place pour la construction. Ils pouvaient aussi charger le granit de l'Île-Grande qui était exporté un peu partout en France et à l'étranger. Les grandes villes du nord-est de la France et même Londres ont été approvisionnées en granit pour améliorer leurs routes et infrastructures portuaires. On trouve ce granit un peu partout, comme les célèbres pavés du nord de la course Paris-Roubaix. Au retour, les navires se rendaient à Boulogne où se trouvait une grande cimenterie et ramenaient du ciment.

5 Fortunes de mer

Les caboteurs bretons ont subi de nombreuses pertes lors des tempêtes, de collisions ou abordages avec des vapeurs, de la guerre sous-marine et par accidents (voies d'eau, chavirage, incendie, manque d'entretien, vétusté).



Figure 10 : La *Sainte-Anne* échouée après la tempête, près de Falmouth le 3 novembre 1931.



Figure 11 : L'*Idéal*, naufragé près de Cardiff en novembre 1938.

6 La fin du cabotage à la voile

Le problème majeur de ces caboteurs était qu'en 1940, ils n'étaient plus compétitifs face aux vapeurs, qui transportaient quatre fois plus de marchandises et plus vite. D'autre part, ils étaient vieillissants et ainsi, leurs capitaines ne réussissaient pas à les revendre à un bon prix. Certains navires ont été vendus peu avant 1940, mais pour être transformés en yachts. Plusieurs capitaines ont dû se résigner à les laisser mourir sur un banc de sable. Quelques navires ont été mis en vente avant la guerre par leurs capitaines devenus trop âgés pour continuer à naviguer et été achetés par des Danois.



Figure 12 : L'*El Djezaïr* à Lannion en 1938.



Figure 13 : Goélette *Alcide* au Toenno en 1950.

Seuls deux navires ont continué à naviguer pendant ou après la guerre 39-45 à Auray: l'*Eglantine* et la *Glycine* (construite en 1911), qui a coulé en 1951 à Gibraltar (40 ans de navigation, un record). Cette époque du cabotage à voile s'est terminée en 1940, nous est restée très présente dans la mémoire des familles, où de nombreux photos et tableaux réalisés par des peintres de jetée gallois ont été conservés.



Figure 14 : Goélette *Pauline* (Cap. Hippolyte Cavan ; armateur Jules Prigent, de Lannion)



Figure 15 : La goélette *Glycine* (Cap. Yves Cadiou) en vue de Cardiff en 1938.

Elle fut en activité jusqu'en 1951.

Bibliographie :

André Le Person : « *Lannion, un port sur le Léguer* », édition de la Plomée, 2004 (épuisé)

Jack Neale et André Le Person : « *Les derniers voiliers caboteurs du Trégor-Goëlo* », Chasse-Marée n° 117 juillet 1998,

André Le Person : « *Lannion au temps du cabotage* », Chasse-Marée n° 291, décembre 2017

Iconographie :

Collections privées de Jack Neale et d'Ernest Le Foricher.

