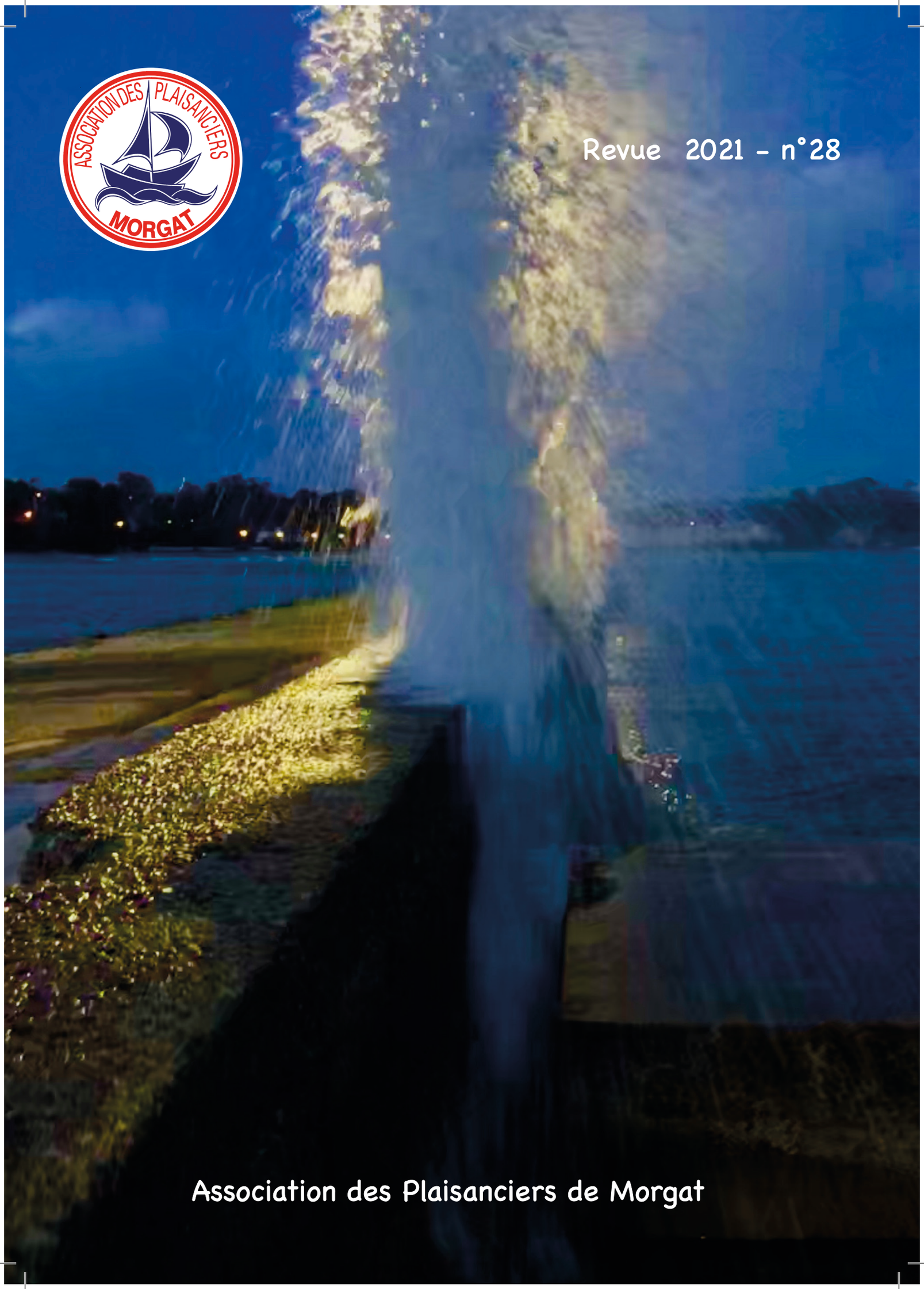


Revue 2021 - n°28

Association des Plaisanciers de Morgat

Le mot de la présidente

Chers amis,

L'année 2021 va marquer, je l'espère, la sortie de cette si longue période de COVID, de confinement et de déconfinement, que nous avons vécu depuis 1 an. Notre association s'est mise en sommeil, mais, malgré tout, nous avons continué à vous informer régulièrement par tous nos canaux de communication (flash, site internet et mail).

Vous pourrez lire dans notre revue le travail de plusieurs de nos adhérents, et particulièrement les membres du bureau de l'association, que je remercie chaleureusement pour le travail accompli. J'en profite pour remercier également tous nos partenaires annonceurs grâce à qui nous pouvons éditer notre revue annuelle.

Je ne peux terminer sans avoir une pensée pour nos amis des SNSM de Douarnenez et Camaret-sur-Mer qui sont disponibles et interviennent en mer pour notre sécurité tout au long de l'année.

Nous souhaitons vous retrouver prochainement sur l'eau ou dans notre local, pour partager notre passion commune, la Mer !

Bon vent à tous.

Dominique Bournérias

Le mot de la trésorière

Mesdames, Messieurs, chers adhérents et amis de l'association,

En général, la maîtrise du fonctionnement de l'association permet un équilibre entre les dépenses et les recettes.

L'année 2020 aura été une période particulière avec une perte de recette liée à la non parution de la revue annuelle. Compte-tenu de la période de Covid, l'association n'a pas souhaité solliciter les commerçants fermés et a décidé de ne pas faire paraître la revue 2020. Cette belle aventure est toutefois repartie en 2021, avec de nouveaux et nombreux annonceurs.

Nous avons néanmoins :

- Réalisé les travaux d'aménagement du local de l'association pour un coût global de 3 850 € ;

- Effectué l'achat de 90 extincteurs (1 355 €) dans le cadre de la distribution gratuite triennale ;

- Organisé une soirée couscous gratuite le 7 mars 2020 avec 46 adhérents présents ;

- Effectué un don plus important aux 2 stations SNSM de Douarnenez et de Camaret , grâce à l'augmentation de 5 € de la cotisation (522 € chacune à comparer avec 300 € en 2019).

Merci à tous, vous êtes, malgré tout, déjà nombreux à avoir pris vos adhésions en ce début d'année 2021.

Prenez soin de vous et de vos proches.

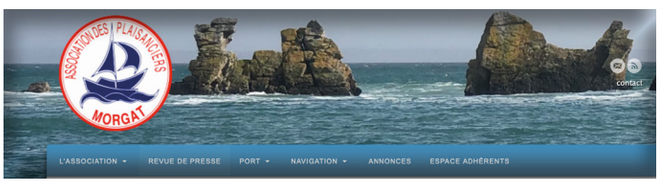
Edith Hanart

Les évènements *(à consulter sur le site web dans la rubrique « espace adhérents »)*

17 juillet - accueil de la SNSM

24 juillet - assemblée générale

14 août - cochon grillé



Nous contacter

N'hésitez pas à venir nous rendre visite à nos permanences au local près de la capitainerie de Morgat : tous les samedis hors saison et tous les jours en juillet et août (sauf dimanche et jours fériés) de 11 h à midi.

Courriel : contact@apmorgat.bzh

Site web : apmorgat.bzh

Association loi 1901 - A. P. Morgat siège social Quai Kador, Box 7 - Morgat 29160 Crozon - Tél : 02 98 26 29 03

Revue annuelle : Directrice de la publication Dominique Bournérias - Articles membres de l'APM - Conception et réalisation Alain Marhic

Mécanique marine toutes marques

Dépannage et remorquage à flot et à sec

MERCURY

Vente
bateaux et moteurs,
neufs et occasions

Hivernage
Gardiennage
Grutage et manutention
Entretien et réparation toutes marques
Carénage antifouling

Boutique Quicksilver
Nanni-Diesel
- *Grand choix :*
d'Anodes - Turbines
Filtres huile, Gasoil et Air
Bougies NGK et Champion
Bouts - Drisses et cordages
Boitier commande
Direction et cables
Pompes de cale - Tuyaux

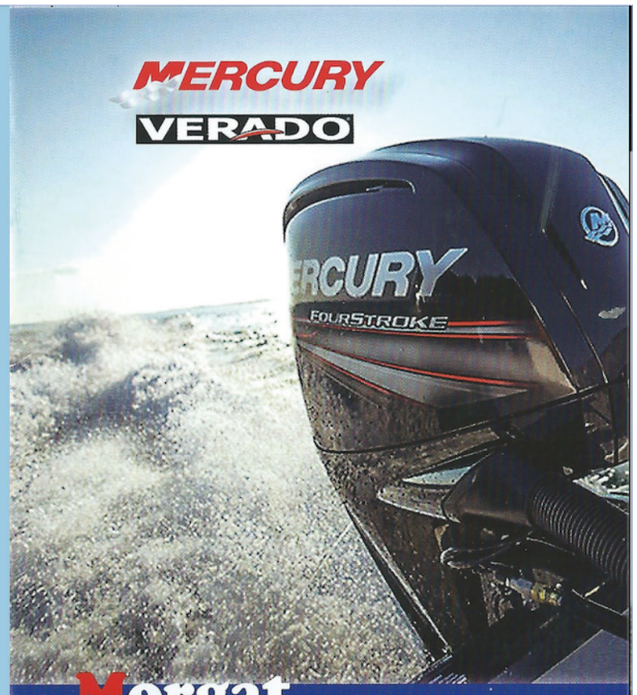
Électricité
- *Batterie - Tableaux électriques*
Prises et Fiches - Coupe circuits

Accastillage
- *Gilets - Bouées - Pare-battage*
Compas - Armement
Ancres - Chaînes et Manilles etc.

Antifouling et Peintures
- *International - Soromap*

Huiles et graisses
- *Motul - Quicksilver*

© SHOM n° 2017-582 - Reproduction des prédictions de marées du SHOM pour Brest, non vérifiée par le SHOM et réalisée sous la seule responsabilité de l'éditeur - LB communication 02 98 85 61 21 - 29460 DAOULAS



Morgat
Bateaux
Services

90 Bd de la France Libre 29160 Crozon-Morgat
Tél. 02 98 17 00 18 - morgatbateaux@wanadoo.fr

PAVILLON BLEU

LE LABEL ENVIRONNEMENTAL
ET TOURISTIQUE INTERNATIONAL
POUR LES PLAGES ET LES PORTS
DE PLAISANCE

CHARTE DES PLAISANCIERS

I
Je ne jette pas mes déchets dans l'eau, sur le littoral ou sur les berges.

II
Je ne rejette pas mes eaux noires dans le milieu aquatique.

III
J'utilise une cuve de récupération des eaux usées à bord.

IV
Je ne déverse aucun produit toxique dans le milieu (hydrocarbures, peintures, batteries usagées, produits d'entretien). Je dépose l'ensemble de mes déchets spéciaux ou dangereux dans les conteneurs prévus à cet effet.

V
J'utilise de manière adéquate les conteneurs sélectifs et j'encourage les autres au geste de tri.

VI
J'utilise de préférence des produits respectueux de l'environnement (peintures certifiées, produits d'entretien).

VII
Je signale aux autorités compétentes toute pollution ou atteinte à l'environnement que je constate.

VIII
Je n'utilise aucune pratique illégale pour la pêche et je respecte toutes les recommandations et interdictions en la matière.

IX
Je respecte et protège la faune et la flore aquatiques, notamment pendant les périodes de reproduction (oiseaux, tortues).

X
Je respecte les espaces naturels sensibles et protégés.

XI
Je ne détériore pas les fonds subaquatiques notamment lorsque je suis au mouillage.

XII
Je ne dérange pas les autres usagers du milieu aquatique, notamment les professionnels de la pêche et respecte les règles et consignes de navigation.

XIII
Je n'achète pas, ni n'utilise d'objets réalisés à partir d'espèces protégées ou de trouvailles archéologiques.

XIV
J'encourage les autres plaisanciers à protéger l'environnement et je me fais le relais de cette charte.

XV
Je choisis de façon privilégiée les ports de plaisance Pavillon Bleu qui par leurs équipements et leur gestion contribuent à la préservation de l'environnement.

Plaisanciers, adhérez à la charte Pavillon Bleu disponible dans cette capitainerie !

teragir
pavillonbleu@teragir.org I pavillonbleu.org
Le Pavillon Bleu est un programme de l'association Teragir
115 rue du Faubourg Poissonnière 75009 - Paris

Le mot de l'adhérent

Changer de bateau, une grande décision

Alors que nous sommes en activité dans les années 2000, nous décidons d'acheter un bateau.

Alors que l'occasion se présente nous voici conquis par un bateau de plaisance à l'allure plutôt sportive. A chaque vacances notre Flipper 1 fait le grand bonheur de toute la famille mais est malheureusement dépourvu de tout élément de confort.

En 2014 une page se tourne et notre maison de vacances devient notre résidence principale. Nous pouvons alors utiliser plus fréquemment notre bateau.

En 2015 nous venons grossir les rangs des adhérents de l'association des plaisanciers de Morgat. Alors une autre vie s'installe et nous nous lions d'amitiés avec de nombreuses personnes. Même si nous tenons à notre bateau, son absence d'équipement sanitaire le rend peu adapté aux sorties organisées.

Alors, il n'est pas question de songer à des sorties longue durée et il nous est impossible de se joindre à nos amis ; l'idée de changer d'embarcation germe donc dans nos têtes.

Un soir de juillet, de passage à Brest, nous partons donc à la recherche d'un nouveau bateau, plutôt d'occasion. Et là, en entrant chez un concessionnaire, un super bateau tout neuf nous nargue dès notre arrivée et nous craquons sans trop hésiter !

Bien sûr, au départ, celui-ci nous impressionne par son modernisme car il offre des tas de nouvelles fonctionnalités, mais on s'y fera rapidement !!

Une chose est certaine, la vie nous réserve bien souvent des surprises et le destin guide nos pas où nous n'avons pas forcément envisagé d'aller !!

Pour conclure, il faut se rappeler que les projets empêchent de vieillir. Il faut savoir écouter ses envies et son cœur en ayant une pensée positive pour la vie de notre association.

Michel Hanart

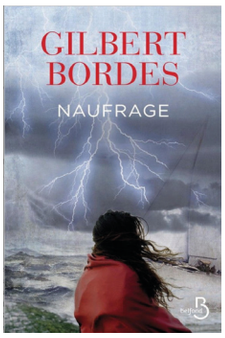
Le coin littéraire

La Mer et au-delà *Récit de Yann Queffelec sur la vie de Florence Arthaud*

Florence Arthaud est née dans une famille bourgeoise parisienne dans laquelle on avait de l'argent mais pas pour le dépenser en sorties, en restaurants, en voyage ou en voiture de luxe. Cet argent servait à affirmer ou développer les qualités de chacun et aider les enfants à s'épanouir. Puis une vie dissolue, la nuit avec la fête, l'alcool, les clopes, la recherche permanente du grand amour..... Queffelec écrit : *« elle était qui pour moi ? Ni mon amante, ni mon amie, plutôt ma sœur d'affinités. Les mêmes démons nous tourmentaient, la famille, la société et la mer. »* Florence Arthaud n'a jamais cessé de vouloir réaliser ses rêves. L'auteur s'est concentré sur un ensemble de focus. Comme par exemple, ce jour où Florence tombe à l'eau en pleine nuit et qu'elle appelle sa mère avec son téléphone portable pour qu'elle prévienne les secours. Un destin hors norme alors qu'elle remporte la route du Rhum le 18 novembre 1990 et qu'elle disparaît trop tôt, en plein air, dans l'explosion d'un hélicoptère en Argentine.

Charley Guyard

Naufrage *de Gilbert Bordes*



En juillet 2018, dix bacheliers d'un lycée de la Rochelle embarquent avec leurs deux moniteurs sur le voilier école « Le Corsaire » afin de rejoindre la Guyane. Ils doivent naviguer sans les techniques modernes en calculant leur route en fonction de la position des étoiles.

Deux jours après leur départ la balise qui sécurise leur voyage a cessé d'émettre et les apprentis navigateurs, qui ont subi une terrible tempête, se retrouvent seuls au milieu de l'Atlantique sud sur une épave, ils ne sont plus que huit et les moniteurs qui devaient les encadrer ont été emportés par les vagues.

Un huis clos au milieu de l'océan nous tiendra en haleine et nous chercherons avec eux comment survivre après un tel drame et dans des conditions aussi précaires .

Un roman captivant à travers le magnifique portrait de ces adolescents coupés du monde.

Renée Jeusse

Agence MORGAT
88 BD de la France Libre
29160 Crozon
02 98 27 02 19 / contact@cmys.fr

CM
CAMARET MORGAT
YACHT SERVICE

Agence CAMARET
Quai Téphany
29570 Camaret
02 98 27 82 74 / contact@cmys.fr

AXOPAR

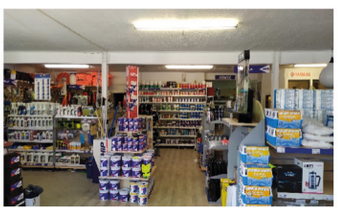
FAREAST
unlimited innovation

CONCESSIONNAIRE YAMAHA

ENTRETIEN MOTEUR TOUTES MARQUES

MAGASIN USHIP

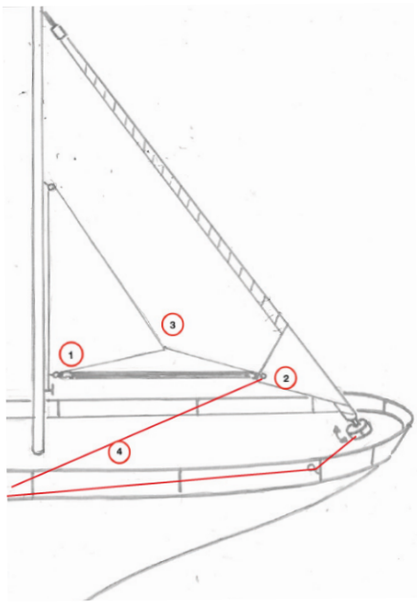
ELECTRONIQUE



BENETEAU
RHEA Marine
YAMAHA
USHIP TOUT POUR NAVIGUER
AUTHORIZED VOLVO PENTA CENTER
LOWRANCE
GARMIN
HUMMINBIRD

Les astuces

Tangonner son génois facilement



Sur un voilier, une voile qui faseye est une voile insuffisamment bordée qui se dégonfle en partie (notamment le long du guindant dans le cas d'une grand-voile). La poussée exercée par le vent sur la voile n'est alors pas optimale. Une voile bien réglée doit être à la limite du faseyement. Par vent soutenu, tangonner et détangonner son génois sur enrouleur permet d'éviter ce faseyement qui peut être brutal.

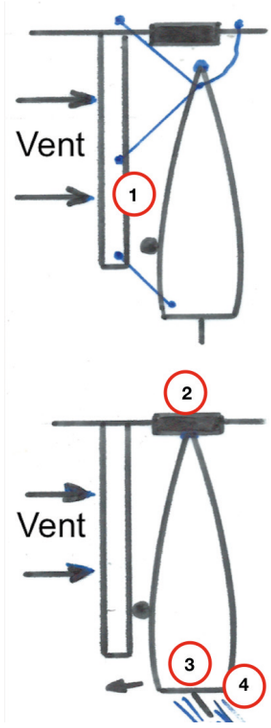
Point de départ : le génois doit être enroulé presque entièrement :

1 - Engager le tangon dans l'anneau du mât ;
2 - Engager l'autre extrémité du tangon dans l'œillet du point d'écoute ou sur l'écoute ;
3 - Régler la balancine de tangon ;
4 - Dérouler le génois en bordant l'écoute sous le vent : si les conditions se gâtent, il suffit, tout en laissant le tangon à poste, de réduire la toile en enroulant le génois à la demande.

Pour enlever le tangon, enrouler le génois presque complètement et faire les manœuvres inverses : 4-3-2-1.

Jean-François Mével

Départ facile par vent défavorable latéral pour les bateaux de grande taille



Installer une défense de ponton et/ou une défense d'étrave.

1 - Déposer les gardes montantes ;
2 - Mettre « en avant » lente : l'étrave s'appuie sur le ponton ;
3 - Tourner la barre à droite (en cas de barre à roue) ou à gauche (en cas de barre franche) ;
4 - Augmenter les gaz : les amarres se détendent et le bateau vient serrer le catway ;
5 - Descendre tranquillement pour enlever les amarres ;
6 - En arrière toute et bonne navigation.

C'est simple !

Marcel Ely

H O T E L
RESTAURANT
Hostellerie de la Mer
Presqu'île de Crozon
Restaurant face à la mer sur le port du Fret
02 98 27 61 90
www.hostelleriedelamer.com
11 quai du Fret · 29160 Le Fret en Crozon

Conserves de sardines à l'huile

Les conserves de sardines à l'huile sont un mode de commercialisation des sardines conditionnées en boîtes métalliques (ou parfois en bocaux). La mise en boîte se fait avec des sardines étêtées, éviscérées et cuites, l'espace libre étant rempli d'huile végétale parfois enrichie de condiments. Les premières conserves n'utilisaient pas d'huile qui, employée par la suite, apporta ses saveurs tout en contribuant à la qualité de la conservation. Aujourd'hui, on trouve de nouveau des conserves sans apport d'huile (marinades ou au naturel).

Jacques Savary des Brûlons, dans son Dictionnaire universel du commerce édité en 1723, les mentionne en disant : « *que l'on met en sausse dans de petites boëtes que l'on appelle sardines confites.* »

Un collectionneur de boîtes de sardines est un puxisardinophile ou un clupéidophile.

En France, l'invention en 1795 de l'appertisation par Nicolas Appert, méthode stérilisatrice publiée par ses soins en 1810, a permis la production de sardines en boîtes de fer-blanc à partir de 1823 par un nommé Pierre-Joseph Colin, qui exerçait le métier de confiseur à Nantes. Dès 1825, il possédait plusieurs usines, ces friteries se multipliant ensuite sur la côte bretonne avec le développement de la pêche. La conserve a d'abord été un produit peu considéré, notamment donné aux matelots avant d'être l'objet d'une plus large consommation en proportion de la baisse de son prix.

Carrefour contact
OUVERT TOUS LES JOURS
8h à 20h
DIMANCHE MATIN : 9h à 13h
LIVRAISON À DOMICILE
7, rue Alsace Lorraine
29160 CROZON
Tél. : 02 98 27 06 08

À l'intérieur des conserveries, les femmes et parfois des enfants travaillaient à la mise en boîte des sardines pendant que dans d'autres ateliers, les ouvriers soudeurs fabriquaient les boîtes de manière rudimentaire.

La « crise de la sardine », à partir de 1902, fut dramatique dans les ports du sud du Finistère, particulièrement à Douarnenez, Concarneau et les ports du Pays Bigouden. Par la suite, à Concarneau, des ouvriers des trente-trois usines que comptait la ville s'opposèrent fortement en 1909 à l'installation de sertisseuses. Déjà, à cette même date, beaucoup de ces usines se diversifiaient en produisant également des conserves de thon germon, les ouvrières se consacrant notamment à l'« épluchage » une fois le poisson cuit.

Le port-musée de Douarnenez est installé dans une ancienne conserverie de sardines. Aujourd'hui, la plus vieille conserverie au monde encore en activité, datant de 1853, se trouve à Douarnenez : Wenceslas Chancerelle, avec sa marque principale, Le Connétable.

En ce qui concerne la mise en conserve de poisson, le cas de la boîte de sardine bretonne permet d'expliciter les modifications qui interviennent sur les plans économique et social par l'utilisation de la boîte de conserve.

L'ancienneté de la pêche à la sardine

Tout atteste, en Bretagne, d'une mise en conserve de la sardine depuis près de vingt siècles quand la boîte de conserve y fait son apparition :

- Les découvertes archéologiques de cuves pour salaison de l'époque gallo-romaine tout autour de la baie de Douarnenez et principalement aux Plomarc'h en Douarnenez, dans des proportions supérieures aux nécessités locales, la sardine salée étant ensuite broyée pour devenir après macération une sorte de garum :

Presse à sardines

- Les archives de Quimper du tout début du XVe siècle, qui indiquent des exportations de ce poisson ;

- Les comptes de notaires bordelais et les comptes du port de Nantes qui prouvent que l'exportation en fûts s'est faite à échelle industrielle dès 1500, la sardine dite blanche étant conservée dans la saumure tandis que la rouge était fumée.

Les presses à sardines

Un mémoire de Louis Béchameil de Nointel, à la fin du XVIIe siècle, parle de sardines « pressées » : ce nouveau procédé de conservation, la « presse à sardines » est en effet apparu au début de ce siècle : la sardine préalablement salée est comprimée dans un baril par une barre de presse pour exprimer l'huile du poisson ; après 10 à 12 jours de compression, les quatre à cinq mille sardines que contient le baril se conserveront sept ou huit mois. Cette méthode donne du travail, peu avant la Révolution française à 15 190 personnes dont 4 500 femmes.

Les sardines pêchées sont placées dans des tonneaux dont le fond est percé de trous, et mélangées à du gros sel. Une fois le tonneau rempli, on pose le couvercle et on appuie lentement et à de multiples reprises dessus pendant 8 à 10 jours ; l'huile contenue dans les sardines s'écoule progressivement (elle est récupérée dans des récipients et utilisée pour l'éclairage [lampes à huile] ou pour nettoyer les coques des bateaux). À la fin, les sardines sont sèches et cassantes et peuvent se conserver plusieurs mois.

L'appertisation

L'enjeu est modifié peu après 1820 quand le Nantais, Pierre-Joseph Colin (1785 - 1824), choisit d'utiliser la méthode d'Appert, l'appertisation. Jusqu'alors, ce confiseur utilisait « du beurre fondu aux aromates versé sur des sardines bien pressées dans un pot de grès » pour préparer ses conserves « à l'ancienne », alors que d'autres confiseurs, comme le Nantais P. Sellier, utilisaient des boîtes en fer-blanc soudées. En 1824, Colin ouvre une véritable usine et vend aux navires au long cours des sardines frites appertisées qui se conservent plusieurs années, d'abord dans des bocaux puis, très vite, dans des boîtes métalliques.

Son succès incite des spéculateurs à créer nombre d'usines sur la côte atlantique (Blanchard ouvre une usine à Lorient dès 1825, Désiré Rödel à Bordeaux la même année, puis d'autres sont créées à La Rochelle, à

Séchage des sardines - Quiberon

Étel (en 1830), Belle-Île (en 1834), Les Sables d'Olonne (en 1838), La Turballe (en 1841), Croix-de-Vie (en 1847), etc.), et si la « presse » conserve pendant plusieurs décennies la faveur des petits producteurs (car elle ne demande ni connaissances ni matériel particulier et se réalise à la maison) et reste utilisée plus tardivement dans les ports bretons en raison de leur isolement, elle va devoir céder le pas à la boîte de conserve (36 "fritures", nom que l'on donnait alors aux conserveries, sont dénombrées en Bretagne en 1856). Les sardines, salées, triées par taille, étêtées, vidées sans abîmer l'arête principale, sont lavées avant d'être saumurées puis exposées au soleil pour séchage, cuites, relavées (à l'eau de mer), plongées dans de l'huile chauffée à 120 ou 130 °C, emboîtées « en blanc » (le ventre en l'air) ou « en bleu » (le dos au-dessus), couvertes d'huile ; les boîtes sont ensuite soudées et appertisées.

Cette méthode perdure jusqu'au début du XXe siècle : une carte postale montre une vue extérieure d'une conserverie de Quiberon dans laquelle une trentaine de femmes disposent les sardines sur de grandes tables pour que les poissons sèchent au soleil. Une autre, prise à Concarneau, montre des employées de la sècherie retirant les sardines sèches tenues en enfilade par des supports métalliques eux-mêmes supportés par des structures en bois. La pêche de la sardine étant saisonnière, les usines fonctionnent aussi grâce au maquereau, au thon et, dès les années 1850, par la mise en boîte de légumes en certains endroits, de salaisons ailleurs.

À partir de 1861, les sardines françaises, grâce à la signature d'un traité de libre échange entre la France et l'Angleterre, s'exportent vers les colonies anglaises, l'Amérique et l'Australie. Elles profitent de la guerre de Crimée puis de la guerre de Sécession, car les armées ont besoin d'aliments en conserve. La France devient le premier exportateur mondial de sardines en boîte ; elle produit en 1880 cinquante millions de boîtes de sardines par an. En 1888 pourtant, les ouvriers soudeurs se mettent en grève car leur salaire est menacé d'une réduction de 25 % ; le succès qu'ils remportent ne sera pas renouvelé.

CAMARET-SUR-MER. Les bateaux de pêche au mouillage dans l'anse de Pen-Hir.
photo J. Le Doaré, Châteaulin

Vers 1890, les marins dépendent totalement des usines de conserve qui leur imposent des prix de vente dérisoires. La concurrence entre usiniers provoque une modification des conditions de pêche, tant au niveau de l'architecture même des bateaux qu'à celui des conditions de vente ; les premiers trains de marée sont créés, qui fixent une heure de retour obligatoire sans tenir compte des conditions maritimes ou atmosphériques.

En 1896, on compte 21 grèves qui échouent ; les machines remplacent les hommes et ce sont des femmes qui y travaillent pour un salaire de loin inférieur. L'introduction des sertisseuses permet de fermer 300 à 400 boîtes par heure alors qu'un soudeur ne pouvait en clore que 70 dans le même laps de temps. L'arrivée de nouvelles machines qui réduisent encore le nombre d'emplois des ouvriers soudeurs, en 1906 - 1907, provoque une importante crise sociale et des émeutes, d'autant que la Bretagne a connu plusieurs saisons de pêche peu rentables, ainsi que la concurrence des conserves étrangères.

n° 757 **Morgat et Douarnenez : plus de sardines pour les usines.** 04/07/1896

Gazette bretonne - Finistère

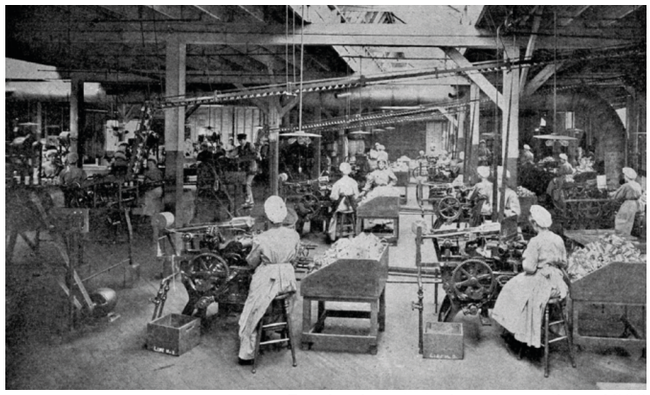
MORGAT (en Crozon). — Le 30 juin, pêche de la sardine de rogue. Bateaux sortis : 45 environ. Moyenne de poissons pêchés par bateau : 2 à 3.000. Prix moyen du mille : 10 francs.
Les pêcheurs de Morgat et de Douarnenez se sont entendus pour ne plus vendre aux usines la sardine qu'ils prennent.
Ils espèrent ainsi en faire monter le prix.
Il paraît même que les Douarnenistes ne veulent plus actuellement pêcher ce poisson.

MORGAT. Le séchage des sardines.
photo Jos Le Doaré, Châteaulin

Vers 1900, Camille Vallaux recense le long de la côte bretonne 60 ateliers de presse à sardines et 25 usines répartis ainsi : à Concarneau 10 ateliers et 29 usines ; Audierne 20 ateliers et 14 usines ; les ports du Pays bigouden 19 usines (7 à Saint-Guénolé, 2 à Kérity, 5 au Guilvinec, 2 à Lesconil, 2 à l'Île-Tudy, 1 à Loctudy) et une vingtaine d'ateliers. En dehors du sud du Finistère il recense 6 usines à Étel, 4 à Camaret, 2 à Doëlan, 3 à Lomener, 5 à Quiberon, 6 à Belle-Île-en-Mer (4 au Palais et 2 à Sauzon) et 2 à Crozon-Morgat.

La Première Guerre mondiale redonne un temps souffle à la conserverie mais les conditions de travail restent des plus médiocres et provoquent la grève des sardinières. Après la Seconde Guerre mondiale, l'industrialisation conduit à la concentration des conserveries. En 1954, 234 conserveries se répartissent le marché français, 16 en 2013.

Le travail des femmes



Fabrication de boites de sardines 1900

Comme dans les biscuiteries, chocolateries, confiseries, la main-d'œuvre est essentiellement féminine au XIX[e] siècle, dans les petites ou grandes entreprises, que ce soit au niveau de la fabrication de la boîte pour le sertissage, ou au niveau de la conserverie où les denrées sont préparées et mises en boîte. Pour reprendre l'exemple de la sardine bretonne : en 1905, à Douarnenez, « il y avait à peu près trente femmes pour un homme.

Les hommes travaillaient dans les mêmes usines, mais séparés. Il y avait les soudeurs, puis ceux qui sertissaient les boîtes. Au fur et à mesure qu'on ne soudait plus, il y avait besoin de moins d'hommes ». La grève des ouvrières éclate et les patrons usiniers proposent d'accepter les revendications des sardinières à condition d'acheter moins cher le poisson ; comme ces femmes sont en majorité épouses de pêcheurs, cela revient au même sur le plan des revenus mais équivaut à mettre en balance, dans le domaine privé, le travail de la femme et de l'homme.

En 1910, la pêche bretonne occupe 20 000 marins et donne du travail à 30 000 ouvrières. Mais pour celles qui sont épouse ou mère de marin, le ramendage (réparation) et la tannée (trempage avec du sulfate de fer) des filets, et encore le ravaudage des cirés de toile blanche qui écorche les mains s'ajoutent à la tenue du foyer et au travail de l'usine où le salaire dépend du nombre de sardines traitées et non du temps travaillé. La revendication d'un salaire horaire par les sardinières de Douarnenez lors de la grève des Penn Sardin, du 21 novembre 1924 au 6 janvier 1925, menée par 1 606 femmes pour 495 hommes, va avoir un retentissement national. Manifestations et incidents graves se succèdent et atteignent

Préparation des denrées

le point culminant lors de l'utilisation d'armes à feu par les briseurs de grève engagés par les patrons ; six personnes, dont le maire communiste Daniel Le Flanchec, sont atteintes. Les grévistes obtiennent finalement quasi satisfaction (1 franc à la place du 1,25 franc demandé, le paiement d'heures supplémentaires et le droit syndical) et lors des élections municipales de la même année, Joséphine Pencalet (1886 - 1972) est élue conseillère municipale ; elle ne peut cependant siéger car, les femmes ne disposant pas alors du droit de vote, le scrutin va être invalidé. Penn sardines, un téléfilm de Marc Rivière tourné en 2004, rappelle cette grève.

Jean-Paul Bonardi

Sources Wikipédia, Notrepresqu'île.com

L'appertisation

Installé à Ivry-sur-Seine, Nicolas Appert améliore sa découverte. La Verrerie de la Gare, créée en 1792 par Jean André Saget, lui fournira des bouteilles à large col pour ses essais de conserves pour la marine. Après maintes pressions auprès des amiraux, il parvient enfin à devenir fournisseur de la Marine française.

Nicolas Appert

En 1802, il crée à Massy la première fabrique de conserves au monde, où il emploie une dizaine, puis une cinquantaine d'ouvrières.

En 1806 il présente pour la première fois ses conserves lors de l'exposition des produits de l'industrie française mais le jury ne cite pas la découverte. À la même époque, la Marine teste ses conserves : ce ne sont que des éloges, il décide alors d'en informer le gouvernement et de solliciter un prix.

Le 15 mai 1809, il adresse au ministre de l'Intérieur, Montalivet, un courrier l'informant de sa découverte. Dans sa réponse du 11 août, le ministre lui laisse le choix : soit prendre un brevet, soit offrir sa découverte à tous et recevoir un prix du gouvernement, à charge pour Appert de publier à ses frais le fruit de ses découvertes. Nicolas Appert opte pour la seconde solution, préférant faire profiter l'humanité de sa découverte plutôt que de s'enrichir. Une commission est alors nommée.

Le 30 janvier 1810, le ministre notifie à Nicolas Appert l'avis favorable de la commission et lui accorde un prix de 12 000 francs. En juin, Nicolas Appert publie à 6 000 exemplaires «L'Art de conserver pendant plusieurs années toutes les substances animales et végétales». Il doit en remettre 200 exemplaires au Gouvernement impérial ; dès juillet toutes les préfectures en reçoivent et diffusent l'information.

Bouteille à conserve Appert

Trois éditions suivront en 1811, 1813 et 1831.

Dès ce moment, sa méthode de conservation se voit copiée par les Britanniques. Ces derniers ne lui versent aucune compensation financière, et se contentent de l'honorer du titre symbolique de « bienfaiteur de l'humanité ». Utilisant la technique Appert, reprise dans un brevet déposé par Peter Durand, les Britanniques Bryan Donkin et John Hall utilisent des boîtes en fer-blanc qui ont l'inconvénient de ne s'ouvrir que très difficilement (la boîte sertie et l'ouvre-boîtes n'arriveront que beaucoup plus tard).

Le déclin de la marine impériale de Napoléon, après la défaite de Trafalgar et le blocus continental, réduisent drastiquement la demande de conserves pour les voyages au long cours et pour les guerres. La concurrence des Britanniques, favorisés par un accès à un fer-blanc de meilleure qualité et moins coûteux, finit par ruiner Appert.

En 1840, il cède son affaire à Auguste Prieur, qui poursuivra l'exploitation sous l'enseigne « Prieur-Appert ». Ce dernier révisera, sous le nom de Prieur-Appert, et conjointement avec Gannal, la cinquième édition en 1842 de L'Art de conserver.

Prieur-Appert cède à son tour, en 1845, l'affaire à Maurice Chevallier et un procès opposera les deux hommes sur le droit d'utiliser le nom d'Appert.

Âgé de quatre-vingt-onze ans, veuf, sans argent pour s'offrir une sépulture, Appert meurt le 1er juin 1841 à Massy, où son corps est déposé dans la fosse commune.

Le principe

L'appertisation peut être définie comme un procédé de conservation qui consiste à stériliser par la chaleur des denrées périssables dans des contenants hermétiques (boîtes métalliques, bocaux en verre…).

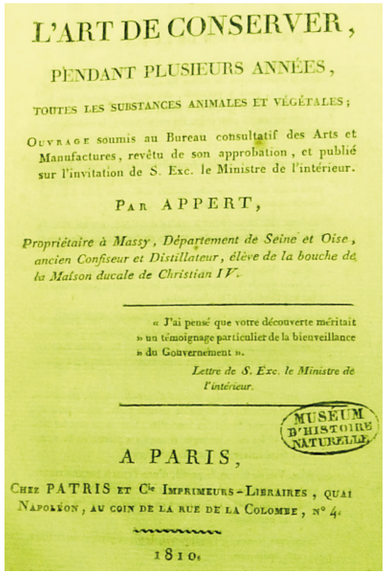
L'appertisation (ou stérilisation) consiste à faire subir à un aliment un traitement thermique suffisamment intense pour assurer sa stabilité à long terme, à la température ambiante du lieu de son stockage. Ce traitement thermique détruit ou inactive tous les micro-organismes et enzymes susceptibles d'altérer le produit, ou de le rendre impropre à la consommation. Il s'effectue à une température égale ou supérieure à 100 °C, pendant une durée variable se-

A. Le Bris
Taxis conventionnés
AMBULANCES
VSL · TAXI
PRESQU'ILE DE CROZON
02 98 27 04 19

PRO & Cie
Ets KERMEL
Image - Son - Ménager
ZAC du Bourg
29160 CROZON
02 98 27 29 64
albert.kermel@orange.fr

lon la nature et la quantité de produit à traiter.

En réalité, lors de la stérilisation d'aliments dans les conditions de température et de durée appliquées, la destruction des germes ne peut être totale si on veut conserver le plus possible les qualités organoleptiques de ces aliments. Des micro-organismes vivants ou revivifiables peuvent subsister.


L'ART DE CONSERVER,

PENDANT PLUSIEURS ANNÉES,

TOUTES LES SUBSTANCES ANIMALES ET VÉGÉTALES;

OUVRAGE soumis au Bureau consultatif des Arts et Manufactures, revêtu de son approbation, et publié sur l'invitation de S. Exc. le Ministre de l'intérieur.

PAR APPERT,

Propriétaire à Massy, Département de Seine et Oise, ancien Confiseur et Distillateur, élève de la bouche de la Maison ducale de Christian IV.

« J'ai pensé que votre découverte méritait » un témoignage particulier de la bienveillance » du Gouvernement ».

Lettre de S. Exc. le Ministre de l'intérieur.

MUSEUM D'HISTOIRE NATURELLE

A PARIS,

CHEZ PATRIS ET Cie IMPRIMEURS-LIBRAIRES, QUAI NAPOLÉON, AU COIN DE LA RUE DE LA COLOMBE, N° 4.

1810.

1ère édition de 1810

Pour cette raison, le traitement thermique de « stérilisation » vise, en pratique, à obtenir un produit qui doit rester stable au cours d'une longue conservation (de 5 à 6 mois, voire plus), c'est-à-dire exempt de germes susceptibles de s'y développer et d'y provoquer des altérations.

Parmi ces germes, seuls les non-pathogènes subsistent éventuellement, les plus thermorésistants d'entre eux étant détruits par des combinaisons temps/température très inférieures.

La technique de l'appertisation implique l'utilisation de récipients étanches qui empêchent la recontamination du produit alimentaire après le traitement thermique, et assurent la formation d'un vide partiel qui réduit la présence d'oxygène à l'intérieur du contenant, appelé dans le langage courant « conserve ».

Le procédé de Nicolas Appert consistait à remplir à ras bord des bouteilles de verre, à les fermer hermétiquement avec des bouchons de liège étanches puis à les faire chauffer au bain-marie. Ces bouteilles étaient identiques à celles qui étaient destinées au champagne mais avaient le goulot élargi. Parce que leur verre était plus épais, elles résistaient beaucoup mieux à la pression intérieure induite par l'augmentation de chaleur provoquée par le bain-marie.

Les bouteilles utilisées par Appert étaient produites à la Verrerie de la gare à Ivry-sur-Seine, fondée en 1792 par Jean André Saget de Maker, qui l'aida dans ses travaux. Après la destruction de son usine de Massy par les troupes prussiennes en 1815 et un voyage en Angleterre, il installe un nouvel atelier à Paris où il substitue aux récipients en verre utilisés d'abord, des boîtes métalliques percées d'un trou sur le couvercle dans lesquelles les aliments sont enfermés. Les boites étaient portées au bain-marie à 100 degrés puis les trous fermés par un point de soudure.

Avant l'arrivée de Pasteur, la société scientifique n'avait d'ailleurs pu déterminer ce qui (du chauffage ou du maintien en vase hermétiquement clos) était responsable de la conservation.

Cette méthode de conservation, en plus du fait qu'elle respectait le goût des aliments, protégeait en bonne partie leur apport nutritionnel, dont celui de la vitamine C, évitant ainsi le scorbut, qui faisait de nombreuses victimes parmi les marins au long cours.

C'est à Appert que l'on doit le bouillon en tablettes, les procédés de clarification des boissons fermentées, le lait concentré, et le premier « lait pasteurisé » (deux semaines de conservation en plein été). Il expliquera ces découvertes dans la nouvelle édition revue et augmentée de son ouvrage Le Livre de tous les ménages, publiée en 1831 soit 30 ans avant les expériences et travaux de Pasteur.

Jean-Paul Bonardi

Source Wikipedia

PRECISIUM
GARAGE & CARROSSERIE
Vente de véhicules neuf et occasion
Pneus et mécanique toutes marques garantie constructeur préservée
Route de Chateaulin
29160 Crozon
pratpneus@cegetel.net
02.98.27.12.51

Travaux Publics / Transports
POULIQUEN
Travaux Publics - Transports - Terrassements
Lotissement - Demolition - Empierrement
Drainage - Location Particuliers
3, rue d'Ys
29560 TELGRUC / MER
Tel. 02 98 27 70 06
Fax 02 98 27 37 10
Sarlpouliquen@orange.fr

Les oubliés des îles (1/3)

Île Tromelin

1760 - 1775

L'île Tromelin est une île française de l'océan Indien appartenant au district des îles Éparses de l'océan Indien, rattachée aux Terres australes et antarctiques françaises. L'île est revendiquée par Maurice. Soucieux de préserver leurs relations politiques, culturelles et économiques, la France et Maurice entérinent un accord de cogestion de Tromelin le 7 juin 2010 à Port-Louis, qui est toutefois toujours en attente de ratification.

Cette histoire étonnante et bouleversante pourrait être celle d'un roman...

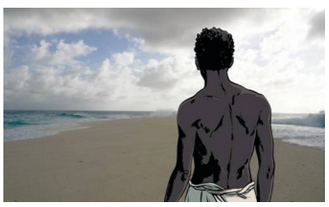
Suite au naufrage du navire qui les transportait, 80 esclaves hommes et femmes se sont retrouvés seuls sur une minuscule île déserte, la plus inhospitalière et la plus rude qui soit, perdue dans l'océan Indien à l'est de Madagascar. Pas un arbre sur ce petit morceau de terre balayé par les cyclones. Pourtant, ces hommes et ces femmes vont devoir se débrouiller seuls, et il leur faudra attendre 15 ans pour qu'un navire vienne chercher les survivants.

L'Utile est un navire de charge de la compagnie des Indes orientales armé à Bayonne. À sa tête le capitaine Lafargue. En 1761 Il est envoyé à l'Isle de France (actuelle île Maurice) puis de là à Madagascar afin d'y chercher des vivres. Le capitaine a interdiction d'acheter des esclaves mais il refuse d'en tenir compte et 150 d'entre eux sont embarqués de force à Foulpointe. Cette décision crée d'emblée un malaise au sein de l'équipage et les relations entre le capitaine et le pilote sont tendues. En outre tout le monde n'est pas d'accord sur la route à suivre. Il y a 2 cartes, chacune donnant une position différente d'une petite île à proximité. Le capitaine tient

Vestige habitation

Nauvrage de l'Utile

pour l'une et le pilote pour l'autre. C'est le capitaine qui tranche mais il prend la mauvaise décision, le bateau s'échoue sur les rochers de l'île pendant la nuit et c'est le naufrage...



Esclave oublié

L'Utile comptait environ 140 membres d'équipage. Huit meurent noyés, les autres parviennent à regagner l'île. Quant aux esclaves, enchaînés dans les cales, seuls 80 vont rejoindre la rive.

220 hommes et femmes se retrouvent ainsi sur un caillou de 1700 m de long sur 750 de large, très plat (6 à 8m maximum de hauteur), au cœur des zones de formation des cyclones, où l'on peut enregistrer des vents jusqu'à 250 km/h.

Malgré tout la vie s'organise. On a récupéré des vivres sur le bateau échoué ainsi que du bois qui va servir à fabriquer un radeau pour s'échapper. Pendant 2 mois un véritable bateau est construit avec les débris de l'Utile, grâce essentiellement à la participation des esclaves. Pourtant, lorsque tout est prêt, les places sont insuffisantes et seuls les blancs peuvent embarquer, abandonnant les naufragés noirs avec 3 mois de vivres, en leur promettant de revenir les chercher.

Ce qu'ils ne feront pas...

Il faudra attendre 15 ans pour que cette promesse soit tenue...

Plusieurs missions archéologiques ont permis de reconstituer la vie sur l'île, mettant à jour sous les couches de sable les bases d'une survie. Elles montrent notamment à quel point les naufragés ont su faire preuve d'organisation et de solidarité.

Dans un premier temps les voiles du navire, transformées en tentes, offrent une protection sommaire mais elles sont vite balayées par les vents. Des abris sont alors construits avec des blocs de corail et des plaques de grès de sable. Ils prennent appui les uns contre les autres, ce qui les consolide.

Ainsi l'habitat s'enrichit peu à peu jusqu'à former un petit hameau.

Les "habitants" se nourrissent d'oiseaux, de tortues, de coquillages et de poissons. Un puits creusé au centre de l'île permet de récupérer l'eau, saumâtre mais buvable, qui s'accumule dans les poches coralliennes au gré des ouragans. Ils se vêtent de plumes d'oiseaux tissées et se servent de silex pour faire du feu. On a retrouvé des "ustensiles de cuisine" soigneusement rangés, des hameçons, des crocs et même quelques bijoux rudimentaires dont une bague et une chaînette.

Pendant ce temps le second de l'Utile, Castellan du Vernay, essaye par tous les moyens de convaincre les autorités françaises d'envoyer des secours. Mais il se heurte à leur indifférence, reflet du sentiment général pour une poignée d'esclaves perdus au loin..

Sur l'île, au bout de 2 ans, voyant qu'on ne vient pas les chercher un certain nombre d'entre eux décide de construire un nouveau radeau et prend la mer. On ne les a jamais retrouvés. Et la population se décime petit à petit, se réduisant pendant une dizaine d'années à une quinzaine de personnes.

Enfin en 1775, soit 14 ans plus tard, et grâce à l'insistance de Castellan du Vernay, le bateau la Sauterelle tente un premier sauvetage. Malheureusement l'embarcation envoyée sur l'île avec 2 hommes chavire. Un marin arrive à rejoindre le navire tandis que l'autre

Ile Tromelin

gagne la rive à la nage. Il n'y reste alors que 13 esclaves. Par la suite deux autres navires échouent dans leur tentative.

Le marin français construit alors à son tour un radeau et part en emmenant les 3 derniers hommes et 3 femmes, laissant sur place 7 femmes dont l'une est enceinte. Le bébé naîtra peu après.

C'est finalement un bateau de la marine royale, la Dauphine, qui va réussir le sauvetage. Le chevalier de Tromelin délivre enfin ces derniers rescapés, mettant un terme à leur interminable exil. C'est lui qui donnera son nom à l'île. On imagine l'émotion... sachant que, chose incroyable, parmi ces rescapés figurent le nourrisson, sa mère et sa grand mère ...

Ancre de l'Utile

Les 7 femmes sont emmenées à l'Isle de France où elles sont considérées comme libres. Elles refusent de retourner à Madagascar craignant d'y être à nouveau réduites en esclavage.

Elles ont probablement été employées par des propriétaires locaux. La grand mère, la mère et le bébé respectivement rebaptisés Dauphine, Ève et Moïse ont quant à eux été intégrés au personnel de la famille du gouverneur.

À partir de ce moment là on commence à perdre leurs traces...mais le souvenir de cette aventure inouïe ne peut que nous laisser admiratifs devant les ressources humaines déployées par cette poignée d'hommes et de femmes pour survivre envers et contre tout, malgré des conditions extrêmes.

Désormais l'île sert de base à une station météo.

Brigitte Lançon

Sources : France Inter, émission "Bivouac" du 17 janvier 2017, Max Guérout chef de la mission archéologique sur l'île. Il y a mené plusieurs campagnes de fouilles, Thomas Romon archéologue, Musée de l'Homme exposition "Tromelin, l'île aux esclaves oubliés" février 2019

LE RELAIS DES PÊCHEURS

Quai Kador 29160 Crozon Morgat

https://www.facebook.com/Le-Relais-Des-Pêcheurs-154203464620739/

Crédit Mutuel
ARKEA

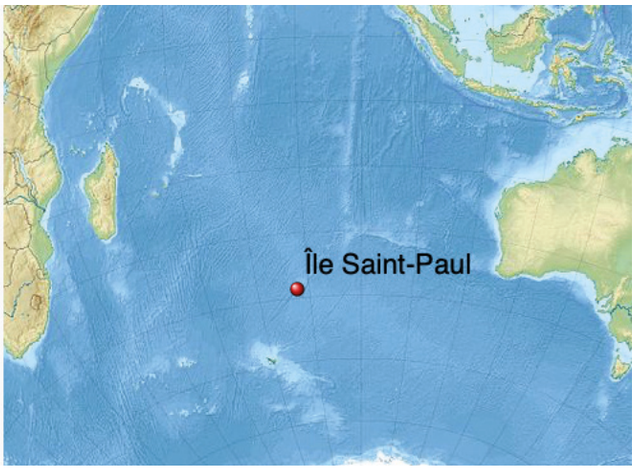
16, Rue Charles Levenez
CROZON
Tel : 02 98 27 06 25

Les oubliés des îles (2/3)

Île St Paul

1930

L'île St Paul est une île française située dans le sud de l'océan Indien entre le 30e et le 45e parallèle. Elle forme avec l'île Amsterdam 85 km plus au nord l'un des cinq districts des Terres Australes, les autres



étant Crozet, Kerguelen, Terre Adélie et les îles Eparses.

En 1793 l'équipage d'un navire anglais débarque sur l'île et y découvre un marin brestois abandonné là par un baleinier américain. Déjà !

Cette île a été oubliée pendant des décennies suscitant pourtant la convoitise des Anglais et des Australiens car située sur un vaste plateau rocheux à la faune très riche. En 1893 la France s'est décidée enfin à affirmer sa souveraineté sur les îles Kerguelen, St Paul et Amsterdam. La même année, les frères Bossières fils d'un armateur baleinier du Havre obtiennent la concession de l'île en plus de l'île Kerguelen. Ces deux cailloux volcaniques n'encouragent guère à une implantation humaine car ils ne possèdent pas de points d'eau et peu de végétation. Il a été question pourtant d'y implanter un pénitencier. Par contre leurs abords sont bien pourvus en richesses maritimes, baleines phoques, poissons divers et surtout des langoustes.

En 1928 les frères Bossières décident d'exploiter les richesses maritimes de ces îles. Ils fondent « La Langouste française ». Ils recrutent dans la région de Concarneau des pêcheurs expérimentés à la pêche des langoustes. Ces pêcheurs sont transportés sur l'île et installés tant bien que mal. Les résultats sont encourageants. Pendant des semaines 20 000 langoustes par jour seront pêchées, et mises en conserve. Puis l'usine est fermée jusqu'au mois de mars suivant.

En mars 1929, la première équipe est rapatriée. Les marins bretons rentrent chez eux convenablement rémunérés du fruit de leur travail lointain. Ceci encourage une deuxième équipe recrutée également dans la région de Pont Aven à s'expatrier à son tour dans l'hémisphère austral, répondant ainsi à l'invitation des frères Bossière qui n'ont aucun mal à constituer cette deuxième équipe. Celle là comprendra quelques épouses et quatre vingt dix travailleurs malgaches.

En octobre 1929, l'usine fermée depuis le printemps est rouverte. La pêche à la langouste est toujours aussi abondante. Une centaine de personnes travaillent d'arrache-pied sur la petite bande de terre à l'entrée du lagon. En février 1930 la deuxième campagne d'été austral s'achève. Le personnel va être rapatrié à Madagascar et en Bretagne.

Le directeur délégué de la société « La Langouste Française » demande des volontaires pour assurer le gardiennage et l'entretien des installations. Sept personnes, six Bretons et un Malgache, acceptent de rester sur l'île jusqu'à la prochaine campagne qui débutera en octobre 1930.

Les réserves de vivres étant insuffisantes pour une longue durée, le magasin de vivres ayant subi des dommages suite à un incendie, on leur garantit la venue d'un bateau de ravitaillement dans un délai de deux ou trois mois.

Début mars, le bateau ayant disparu à l'horizon, ils se retrouvent seuls sur cet espace restreint et mal abrité des intempéries avec pour seules provisions des conserves de viande. Ils prennent alors conscience de leur solitude livrés à eux même sur ce caillou désert perdu au milieu de l'Océan Indien à des milliers de milles de toute terre. Ils ont un émetteur radio mais l'opérateur radio est parti, impossible donc de communiquer et d'appeler au secours en cas de problème.

Ile St Paul

Quelques semaines après le départ du bateau, le 26 mars la petite Paule naît dans cet univers sinistre. Elle ne survivra pas au-delà de deux mois. Une caisse en bois ayant contenu des conserves lui servira de cercueil. Ses parents ne pourront même pas mettre de fleurs sur sa tombe, l'île en étant dépourvue.

Avril, mai, juin passent. Le bateau ravitailleur promis ne

vient pas… Mal abrités sur leur étroite bande de terre à l'entrée du lagon, battue par les vents et les tempêtes de l'hiver austral, les sept « naufragés » gagnés par le mal du pays se désespèrent.

Le 15 juillet Emanuel Puloc'h tombe malade. Ses chevilles sont enflées et de couleur violacée. Puis ce sont ses jambes qui enflent à leur tour pleines d'un liquide jaunâtre que ses camarades tentent d'éliminer en incisant et bientôt ce sera le reste du corps. Le malade est incapable de s'alimenter. Il a une énorme envie de boire mais ne peut uriner… Ses camarades de misère, grâce un livre de médecine qui leur a été laissé, arrivent enfin à identifier le mal. C'est le scorbut. La seule façon d'y échapper est de réduire la consommation de viande en conserve et de consommer des fruits et des légumes frais. Mais il n'y a rien de tel sur l'île où rien ne pousse. Fin juillet Emmanuel Puloc'h meurt dans d'atroces souffrances après deux semaines d'agonie. Le malheur s'est abattu sur l'île abandonnée.

François Ramamonzi, le jeune Malgache est atteint à son tour du même mal. Il meurt fin août. Puis c'est Victor Brunou qui se plaint à son tour d'enflures aux jambes. Il quitte ce monde le 1er septembre 1930.

L'usine à l'époque du drame 1929-1930

Louise, sa veuve, ressent à son tour les mêmes effets dus à la viande en conserve consommée depuis des mois. Les quatre survivants décident alors de ne manger que des œufs d'albatros, de manchots, et un peu de poisson ce qui les sauvera.

« Dans cette île où il n'y a rien, il y a un cimetière ! » écrit Louis Hérlédant dans son journal.

Fin octobre un nouveau drame survient. Pierre Quillivic parti en mer à bord d'un petit canot, par très mauvais

Un groupe de travailleurs de l'île St Paul de l'époque du drame 1929-1930

temps, sans doute pour pêcher, ne réapparaîtra pas…

Octobre et l'été austral arrivent, six mois se sont écoulés. Les quatre survivants sont toujours sans nouvelles du monde extérieur. En France personne ne se doute du sort des Bretons restés sur l'île. Pire ! Des changements au sein de la Société des frères Bossière font que la relève pour une nouvelle campagne est retardée. Peu à peu les pauvres gens sont oubliés sauf dans leur pays natal où l'on commence à s'inquiéter. Les « naufragés » ont été oubliés mais pas la langouste car une nouvelle campagne de pêche se prépare.

Enfin sauvés !

Ce n'est que le 6 décembre, soit dix mois, plus tard que les survivants verront enfin apparaître au large de leur prison désertique le navire de la relève. Ils ne sont plus que trois : Louise Brunou, Julien le Huludut et Louis Herlédan.

C'est dans le courant du mois de décembre que la nouvelle des décès arrive en Bretagne. Elle aura un grand retentissement en métropole. Le journal l'Humanité dénoncera le scandale dans un article à charge contre les frères Bossière intitulé : « Les esclaves de l'île morte ».

En dehors des missions scientifiques qui se succèdent depuis 1949, l'accès à l'île est désormais interdit pour des raisons environnementales.

Alain Marhic

Sources Wikipédia, https://www.histoire-genealogie.com/Les-Oublies-de-l-ile-St-Paul

Une association comprenant entre autres la fille de Julien Le Huludut et des descendants des Oubliés, à été créée à Rosporden Finistère pour maintenir la mémoire des oubliés de St Paul http://oubliesde-saintpaul.e-monsite.com/

Les oubliés des îles (3/3)

Île Clipperton

1914 - 1917

Crabe rouge de l'île

L'île Clipperton – de son nom de baptême français « île de La Passion » – est le seul territoire que possède la France dans le Pacifique nord. Celui-ci se situe à 1 081 kilomètres au sud-ouest des premières côtes continentales, celles de l'état de Michoacán au Mexique et à 949 kilomètres au sud-sud-est de la première terre, la petite île Socorro, dans l'archipel mexicain des Revillagigedo, tandis que Hiva

Oa, aux îles Marquises, terre française la plus proche, est à 3 980 kilomètres à l'ouest-sud-ouest. Honolulu, aux îles Hawaii, est à 5 326 kilomètres vers l'ouest-nord-ouest. Selon le comité français de l'UICN, cet l'atoll est le plus isolé du monde.

En février 1914, un cyclone détruit les potagers de la petite garnison de onze soldats installés sur place avec femmes et enfants depuis 1906.

Le bateau de ravitaillement de mai n'arrive pas. À la fin

Les 11 survivants de Clipperton

du mois de juillet, l'USS Cleveland vient secourir l'île, mais le chef de la garnison refuse d'embarquer sur un navire ennemi.

La troupe est alors décimée par la famine et le scorbut. En mai 1915 ils ne sont plus que trois hommes, six

Ile Clipperton

femmes et huit enfants.

Deux des hommes meurent en tentant de rejoindre un navire passant au large. Le dernier homme survivant, gardien du phare fait alors vivre un calvaire aux autres et se comporte en dictateur.

Il est assassiné à coups de marteau par les femmes survivantes le 17 juillet 1917. Le lendemain l'USS Yorktown les sauve ; il était venu vérifier qu'aucun navire allemand ne s'y cachait.

Plusieurs expéditions scientifiques ont été menées sur place. En 2005, l'explorateur Jean-Louis Étienne, qui s'y était rendu pour étudier la biodiversité, avait déjà fait part de son effarement devant l'accumulation de déchets. Treize ans plus tard, la situation ne s'est pas améliorée.

Lors d'une escale sur l'atoll en août 2018, les membres de l'expédition Tara Pacific (2016 - 2018) font le point sur l'état du récif qui l'entoure et constatent qu'il est normal et qu'il y a beaucoup de corail vivant avec une faible diversité mais qu'il est très dynamique. En revanche, sur terre, c'est un désastre, les déchets sont partout, incessamment rejetés par les courants.

Les Fous masqués et les Fous bruns passent le plus clair de leur temps au large, à la recherche de nourriture, mais à l'heure de la nidification, les femelles cherchent refuge sur des îles comme Clipperton. « Tous les nids sont faits à partir de déchets plastiques. »

Catherine Marhic

Sources Wikipédia, Le Figaro.

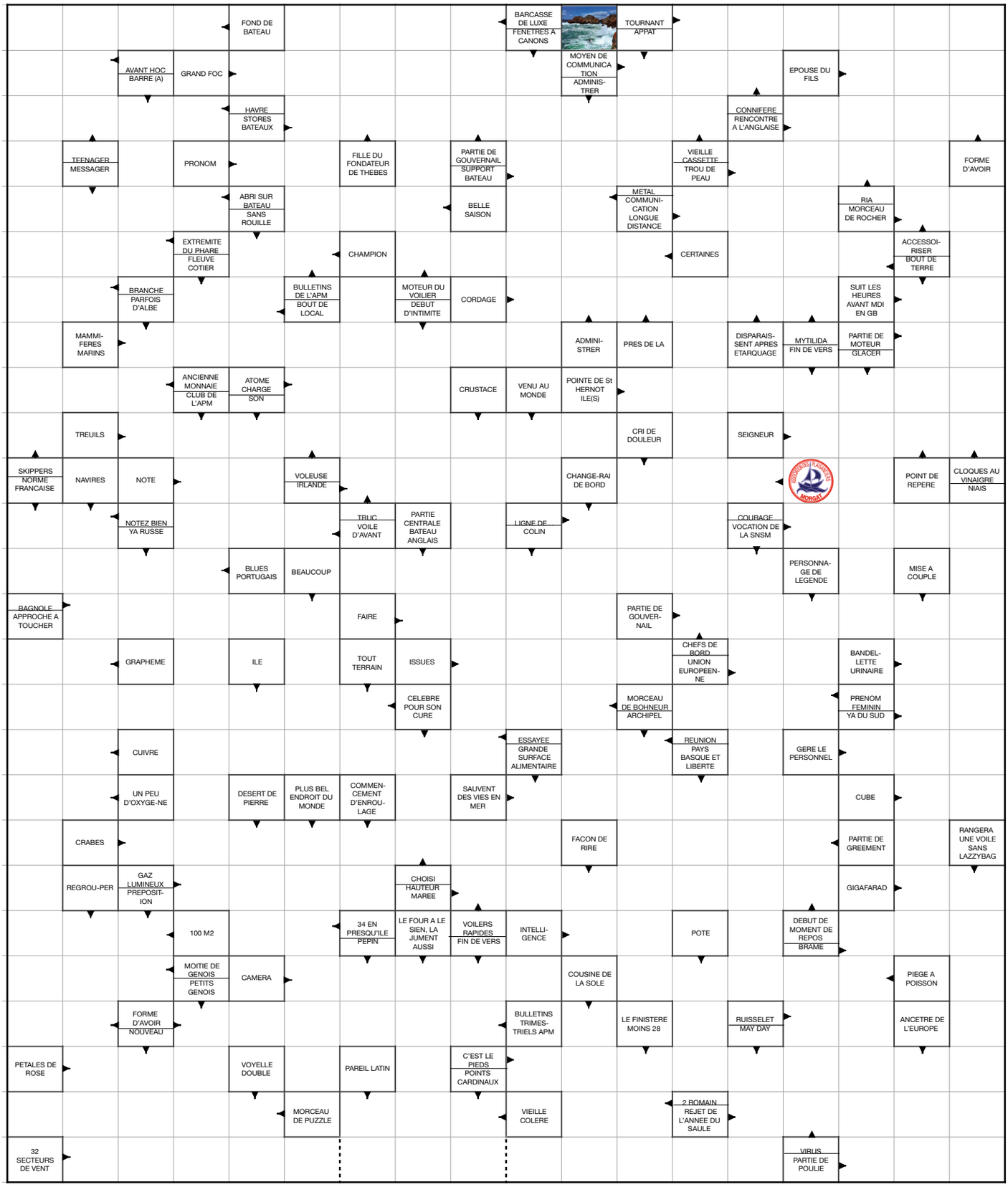
VIANDES
ET
VOLAILLES

Mr et Mme Seznec
Lospilou - Crozon
Tel : 02.98.27.60.20

Vente directe au détail
1 fois par mois

Les mots fléchés de la mer

La solution sera mise en ligne sur le site le jour de l'assemblée générale



Alain Marhic

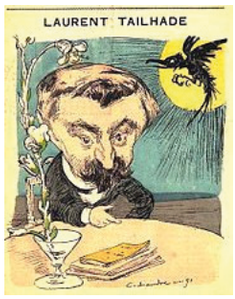
Abécédaire facétieux

de la presqu'île et de ses environs

A… comme APM, Association de vieux plaisanciers, pas toujours malfaiteurs, sévissant dans l'extrême bonne humeur dans la région depuis 41 ans*, alliant rêves d'aventures marines et grandes rasades de liquides euphorisants du côté du ponton D… et des pontons voisins. (*Age de l'association).

B… comme BAIE (de Douarnenez). Entre Chèvre* et Sizun*, entre Sein et Menez Hom. Pour nous presqu'îliens un tantinet chauvins, assurément, la plus belle baie du monde. Sanctuaire d'Is la mythique…. Voir I. (*Caps).

C… comme (les filles de) CAMARET. En fait, elles n'ont jamais été vierges.. ou alors il y a très longtemps .. ou alors leur réputation chansonnière vient de la plume amère et vengeresse d'un journaliste, Laurent Tailhade, vexé d'avoir été viré *manu populi* de la ville en 1903 par une foule hostile à ses écrits. A ne pas confondre avec le curé qui, lui, souffrait beaucoup lorsqu'il s'asseyait, mais c'est une autre histoire chantée aux troisièmes mi-temps de rugby.



Ou comme CHAUSSEE (de Sein). Tas de cailloux au bout de Sein qu'on frôle avec délicatesse comme il se doit.

D… comme DOUARNENEZ. Les Morgatois « branchés » disent Douarn. Première escale portuaire visible à l'œil nu.

E… comme (Pointe des) ESPAGNOLS. Cap extrême nord de notre presqu'île cruciforme, souvenir d'une tentative sournoise d'un débarquement d'envahisseurs ibériques en 1594.

F… comme FORTS et FORTIFICATIONS. Des vestiges de la Préhistoire jusqu'à nos abris stratégiques des 20ème et 21ème siècle, 150 ouvrages démontrent une culture permanente de la défense… et une crainte de l'invasion.

G… comme GOULET (de Brest). Passage étroit entre les Fillettes* et le Petit Minou**, éternellement rythmé de longs allers-retours, parfois vigoureux, appelés ici comme ailleurs flots et jusants. (*plateau et **phare).

H… comme (Menez) HOM. Notre sommet presqu'îlien à 330 m… Les montagnes Noires (Menez Du) viennent prendre un bain de pieds dans la Baie.

I… comme (la ville engloutie d') IS (Ker-Is), capitale Cornouaillaise du Roi Gradlon, dont les cloches tintent, lugubres par grand calme, au fond des eaux de la baie de Douarnenez et nous prédisent : « *Quand la ville d'IS des flots sortira, Brest et Ouessant s'abîmera et Quimper submergée sera* ».

J… comme (Louis) JOUVET, enfant de Crozon…. vous avez dit bizarre mon cousin ??

K… comme (plage du) KADOR. Sable favori des « vrais » Morgatois.

L… comme LANDIE. Institution estivale Morgatoise participant allègrement à la hausse de l'indice glycémique de hordes de vacanciers certainement affamés... si ce n'est gourmands.

Donnez du style à vos allées
Allées • Enrobés • Terrasses • Béton déc
TELGRUC-SUR-MER
Tél. 02 98 575 100

M… comme MUNITIONS (immergées). Le savez vous ? Des centaines de tonnes d'obus et autres pétards reposent paisiblement au fond de nos criques et de notre baie et n'attendent que l'œuvre pugnace de la corrosion ou d'un choc malencontreux pour nous gâcher la vie (au sens propre)… Nous partageons cette délicate perspective avec nos amis côtiers du Pas de Calais et de Belgique, qui eux, auront l'avantage de renifler un jour prochain le gaz Moutarde s'échappant des milliers d'obus qui attendent depuis 1918, peinards, au fond de leur détroit. (*Source Wikipedia / commission Ospar).*

N… comme NATURISME en Presqu'île. Plage de Lost-Marc'h… Naturisme toléré par les autorités municipales… son menhir fièrement érigé, peut-être un symbole.

O… comme OUESSANT. Ultime terre française pré américaine….ses 5 phares… son ragoût d'agneau sous la motte.

P… comme la PLATE et La Vieille (prononcer toujours dans cet ordre alphabétique). Deux Bretonnes d'âge canonique qui ne font rien que d'intimider les plaisanciers rêvant d'horizons un peu plus lointains et de Grand Sud

Q… comme ? On peut en avoir ou être traité de faux, on peut tomber dessus, on peut le mettre au ponton, l'être par-dessus tête. Mais quand on n'a rien d'intelligent à dire sur cette lettre là, on rappelle simplement que QUIMPER est notre capitale !!

R… comme (chapelle Notre Dame de) ROCAMADOUR. Construite, et souvent restaurée, sur un « rocher au milieu des eaux », en celte : un « *roc'h a ma dour* » ; son clocheton a perdu la tête lors de la bataille de Trez-Rouz en 1694 en rencontrant par inadvertance un boulet anglo-hollandais bien ajusté.

S… comme SILLON (des Anglais). Bizarrerie géologique, en pleine croissance depuis des siècles sur l'Aulne près de Landévennec, qui aurait permis, jadis, aux perfides Britanniques de débarquer pour nous importuner.

T… comme TAS DE POIS. Poignée de pyramides minérales jetées à la mer ….Baie d'Halong bretonne à quelques encablures.

U… comme ULVES TUBULEUSES. Verdure marine bien nourrie à l'azote de nos porcheries côtières.

V… comme (Île) VIERGE. Rendez-vous dominical des intrépides plaisanciers Morgatois , pique-niquant à l'ancre, et au Dom Pérignon, devant les hordes du troisième âge venues, aux risques et périls de leurs chevilles, s'agglutiner sur la micro plage éponyme.

W… comme (Aber) WRAC'H. Fjord de chez nous, première escale plein nord vers les Grands Bretons… Crabes de chez Monique à L'Abri du Canot*. Appareillage grandiose au soleil levant derrière les deux phares de l'Île Vierge (la leur, pas la nôtre)… la passe de La Malouine vers Dartmouth au nord-est ou Le Libenter vers Les Scilly au nord-ouest. (*resto guinguette à deux pas des pontons).

Y…comme YACHT CLUB. Objet d'admiration et d'un peu de jalousie de notre part de l'autre côté de la Manche. Traduction anglaise, un peu snob, osons le dire, de « association de plaisanciers ». Quelquefois le terme est précédé de l'adjectif « Royal », le fanion est alors agrémenté d'une couronne et affiche fièrement la protection bienveillante de Sa Majesté… Certes, leurs locaux sont fastueux. Certes, vus des terrasses, leurs panoramas marins sont époustouflants. Certes, leurs bars, restaurants et sanitaires sont dignes des plus grands palaces. Certes, ils organisent tous les jours devant leurs baies vitrées à peine plus grandes qu'un terrain de cricket, des régates passionnées sur des embarcations de rêve… BON .. ET ALORS …… Il est pas beau notre nouveau local à nous ?

X et Z … jocker ! : ces deux lettres ne doivent pas exister en Breton !… mais nous attendons vos propositions.

Jean-Michel Lefebvre

Note de l'auteur : cet abécédaire modeste et parfois ironique, n'a que l'ambition de distraire. Pour plus de détails historiques ou culturels, l'aimable et indulgent lecteur voudra bien se précipiter sur ses encyclopédies habituelles, en ligne ou en papier.

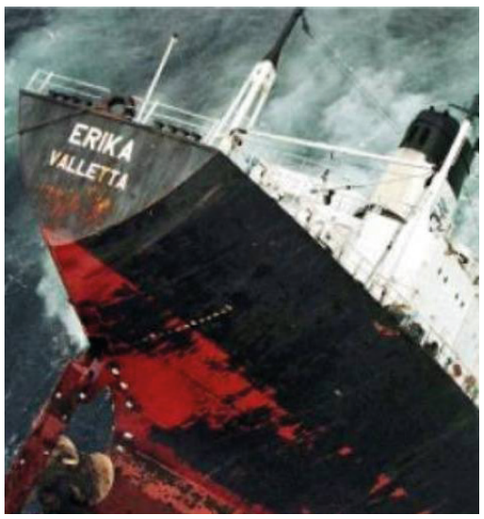
es !
éco
Daniel Moquet
signe vos allées
www.daniel-moquet.com

L'Erika

20 ans après

Samedi 11 décembre 1999. Le pétrolier maltais Erika, chargé de 31 000 tonnes de fioul lourd n°2, en route de Dunkerque à Livourne (Italie), est pris dans des conditions météorologiques très défavorables (vent d'ouest force 8 à 9, creux de 6 m). Après avoir lancé un message d'alerte, puis procédé à des transferts de cuve à cuve, le capitaine informe les autorités qu'il maîtrise la situation et fait route vers Donges à vitesse réduite.

Dimanche 12 décembre, à 6 h 05 du matin, il lance un SOS : son navire est en train de se casser en deux. L'équipage est évacué sain et sauf par des hélicoptères de la Marine nationale aidés par des renforts de la Royal Navy pendant que le navire se casse en deux à 8 h 15 (heure locale) dans les eaux internationales, à une trentaine de milles au sud de la pointe de Penmarc'h. La quantité déversée au moment du naufrage est alors estimée entre 7 000 et 10 000 tonnes.



Le navire se casse en deux et sombre

Ouest France du 17 décembre 1999

Jeune retraité, Jean-Pierre Dalby a derrière lui une longue carrière de commandant de pétrolier. Sensible au sort de son collègue indien, aujourd'hui écroué, il raconte ce qui a changé en trente ans. *«Vous avez vu votre métier changer pendant votre carrière ? Depuis le naufrage de l'Amoco Cadiz, les grands groupes pétroliers se sont tous débarrassés de leurs navires. Ils ne sont plus armateurs, seulement affréteurs.*

Quant aux armateurs proprement dits, ils ne gèrent plus d'équipages. Ils font appel à des marchands de main-d'œuvre, plus ou moins réputés, qui à la demande , au voyage, fournissent les hommes. Selon le prix payé, l'équipage est plus ou moins qualifié. J'ai beaucoup navigué avec des Philippins. J'en ai connu de très bons et d'autres non. J'imagine que, pour les marins Indiens, il en va de même.

Est-ce que les contrôles sont toujours sérieux ? Tous les cinq ans, les sociétés de classification font subir aux pétroliers un contrôle de la corrosion.

Des types très pointus - on les appelle dans notre jargon les "alpinistes" - grimpent partout, mesurent des milliers de points d'épaisseur. Si le navire est sous-norme, la société de classification impose de changer des tôles, voire de mettre le bateau à la casse. Ce qui m'intrigue dans l'histoire de l'Erika, c'est qu'il a récemment changé de bureau vérification. N'est-il pas allé se faire enregistrer chez des gens moins regardants ? Je ne sais pas.

Vous êtes également inspectés dans les ports ? Bien sûr. Mais cela se passe pendant les opérations de chargement ou de déchargement. Les inspecteurs contrôlent avant tout les certificats de conformité et ce qui est visible sur le pont. Ils ne peuvent pas contrôler les citernes et vérifier s'il y a des fissures. C'est un peu comme si un gendarme, sur la route, vous demandait vos papiers et le document du contrôle technique de la voiture. Si votre papier est un faux, il n'en saura rien. Il est évident que les pavillons de complaisances permettent les arrangements. Certains sont réputés pour cela et abritent les navires fatigués, en fin de carrière.Peut-on se fier à l'allure générale du bateau, à l'état de sa coque, de ses peintures ?

Non. C'est ce que j'appelle être cosmétiquement joli. Un pétrolier, peintures refaites, peut avoir belle allure alors que ses citernes sont dans un état déplorable. Que pensez vous de l'incarcération du commandant indien ? A l'Afcan, notre association des capitaines de navires, nous sommes indignés que l'on s'en prenne ainsi au seul Krun Mathur, le commandant de l'Erika, incarcéré à la prison de la santé. C'est le bouc émissaire de cette affaire.»

Le 23 décembre 1999, onze jours après le naufrage, les premières nappes arrivent sur la côte dans le Finistère sud. Une couche de pétrole de 5 à 30 cm d'épaisseur

recouvre certaines zones du littoral sur plusieurs mètres de large.

Janvier 2000 - rapport Touret et Guibert

Ce premier rapport sur le naufrage du pétrolier a été rédigé sous l'autorité de Georges Touret, administrateur général des Affaires maritimes et Jean-Louis Guibert, secrétaire général de l'Institut français de navigation et remis au gouvernement Lionel Jospin en janvier 2000. Ce document de soixante pages met en lumière certaines aberrations du transport maritime et sur les pratiques douteuses des pavillons de complaisance.

Selon ce rapport : il n'y a pas de faute de l'équipage. Les experts estiment que le « commandant disposant d'une solide formation maritime et d'une expérience de plus de quinze ans a rempli correctement ses fonctions ». L'état de la mer ne présentait pas de réel danger pour un navire de cette importance. La « météorologie n'était certes pas bonne », mais le coup de vent subit « n'est pas chose extraordinaire dans le golfe de Gascogne à pareille époque et n'est pas insurmontable par un navire-citerne de cette taille ». Le navire a coulé en raison d'une rupture d'une cloison interne entre deux citernes à cause de la « corrosion d'oxydation foisonnante et des détachements de plaques de rouille ». Les fissures se sont alors propagées sur toute la coque entraînant la cassure du navire. Le bateau a changé huit fois de nom depuis sa mise à l'eau en 1975. Les rapporteurs ne sont pas parvenus à savoir qui était le véritable propriétaire de l'Erika.

Durant l'été 2000, le pompage du pétrole restant dans les parties immergées du navire est entrepris. Il sera récupéré 11 245 tonnes de fioul lourd.

Le tribunal correctionnel de Paris a rendu son jugement **le 16 janvier 2008.** Coupables de faute caractérisée, le Groupe Total et Rina sont condamnés à l'amende maximale pour des sociétés (375 000 €), l'armateur Giuseppe Savarese et le gestionnaire Antonio Pollara à l'amende maximale pour des particuliers (75 000 €). Les autres prévenus, dont le capitaine, sont relaxés.

Le naufrage de l'Erika a mis en lumière certaines mauvaises pratiques maritimes et l'émotion suscitée par l'ampleur de la catastrophe environnementale a amené à la mise en place de nouvelles mesures pour éviter que le drame ne se reproduise. Le naufrage de l'Erika, suivi de celui du Prestige, a amené la France, aux côtés de l'Union européenne et l'Organisation maritime internationale, à renforcer sa politique en matière de sécurité maritime et de lutte contre la pollution maritime. Trois ensembles de mesures appelés Paquet Erika 1, 2 et 3 ont été mis en place. À partir du mois de juillet 2003, les contrôles sont renforcés. Les navires vétustes doivent être contrôlés en profondeur au moins une fois par an.Il doit être mis en place un seuil d'inspection de 25 % des navires accostant dans un port. La France réalise un taux de 9,6 % (fin 2002), un des plus faibles de la Communauté européenne avec l'Irlande. Cela est principalement dû à un manque d'inspecteurs. Les navires pétroliers à simple coque seront interdits en 2015.

Annaïck Sarazin et Alain Marhic

Article tiré de Ouest France du 17 décembre 1999, source https://memoiresdescatastrophes.org/catastrophe/is6xm6nidn7/view

Historique des algues comestibles

En France, ce n'est qu'au début des années 1980, que les algues, en tant que légumes, sont autorisées à la consommation. Seules 12 variétés d'algues légumes bénéficient actuellement de cette autorisation. Au Japon, les algues sont consommées depuis 10 000 ans. Les Celtes, les Vikings, ainsi que d'autres peuplades comme les esquimaux, les chiliens, les péruviens ont consommé de tout temps certaines algues, notamment la dulse, qui les protégeaient entre autre du scorbut, lors de leurs longs voyages. En Amérique du Nord, ainsi qu'en Europe, les algues ne furent jamais oubliées, en période de disette, par les populations côtières.

Sans le savoir, nous les consommons nous-mêmes sous les appellations E401 jusqu'à E407 : ce sont les alginates, l'agar-agar, les carraghénanes qui servent à gélifier, à remplacer le beurre et la crème et que l'on utilise pour la confection des yaourts, produits laitiers et desserts.

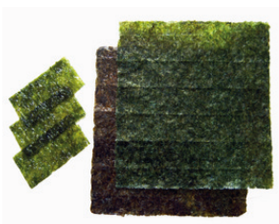
De plus en plus de personnes prennent conscience de l'importance de cet aliment dans l'équilibre alimentaire et de nombreux restaurateurs introduisent les algues dans leur cuisine. Egalement utilisées en cosmétique, leur réputation concernant les bienfaits n'est plus à faire. Si les Français n'hésitent pas à s'en tartiner le visage et le corps, les algues arrivent rarement jusqu'à l'assiette. Pourtant, les algues ont un intérêt nutritionnel incontestable. Exceptionnellement riches en vitamines, minéraux et oligo-éléments, ces légumes de la mer sont de précieux alliés santé. Ainsi les algues ont la part belle dans le régime alimentaire japonais. Et ce n'est sans doute par un hasard si le pays du soleil levant fait partie de ces "zones bleues" où l'on trouve le plus grand nombre de centenaires. Elles s'utilisent également comme engrais pour le jardin, riches en azote, potasse, soufre, calcium et magnésium. Elles seront efficaces contre de nombreuses carences au jardin.

5 algues comestibles aux bienfaits exceptionnels

Algues brunes, algues rouges, algues vertes... Les algues, très à la mode, seraient parées de nombreuses qualités : riches en vitamines et en minéraux, elles contiennent des protéines et sont très peu caloriques.

Les algues présentent de formidables qualités nutritionnelles.

La nori



Si ce nom ne vous dit peut-être rien, beaucoup d'entre vous en ont déjà mangé. Les amateurs de sushis en particulier. Il s'agit en effet de l'algue de couleur sombre qui entoure généralement les maki-sushis. Facile à utiliser, son goût est relativement neutre. C'est donc l'algue idéale pour introduire en douceur les légumes de la mer dans notre alimentation. En plus de leur léger goût iodé, les algues nori sont un concentré de nutriments. Leurs tissus contiennent plus de protéines que la viande (près de 30 %) et près de dix fois plus de calcium que le lait. Il s'agit également d'une source importante en vitamines A, C, E et B. 1 g seulement de nori sec suffit à couvrir 30 % de nos besoins journaliers en vitamines B12.

Et ce n'est pas tout. Cette algue ne contient pas moins de 10 acides aminés essentiels parmi lesquels l'acide glutamique ou la taurine. Pour ne rien gâcher, une portion de nori est source de cuivre, de fer, de manganèse, de zinc ou d'iode. Au Japon, on considère que la consommation de nori permet de lutter contre les maladies cardiovasculaires, le diabète et de combattre certains cancers hormonodépendants tels que les cancers du sein ou de la prostate. Avec plus de 30 % de fibres, la nori est idéale pour faciliter la digestion.

La laitue de mer

Cette algue de couleur vive au goût légèrement corsé se mange autant en salade qu'en accompagnement des poissons. Souvent vendue sous forme de paillette, elle vient aisément relever la saveur d'une soupe ou d'un gratin.

Jusqu'à 8 fois plus riche en vitamine C que l'orange et contenant 12 fois plus de fer que les lentilles, la laitue de mer est une source précieuse de nutriments. Elle est une source privilégiée de calcium, de magnésium et de fer, avec des taux jusqu'à 10 fois supérieurs à ceux des épinards. Sa richesse en vitamines et minéraux permet de renforcer le système immunitaire, d'améliorer la vision et de favoriser la production d'hormones sexuelles.

Le kombu

En séchant, cette algue brune se couvre d'une sorte de poudre blanche. Il s'agit de glutamate naturel, un acide aminé qui permet de lutter contre le cholestérol et de réguler la pression sanguine. Inutile donc de chercher à les nettoyer. On utilise notamment cette algue pour améliorer la cuisson des légumineuses et en augmenter le taux de protéines. C'est également un excellent exhausteur de goût.

Comme la laitue de mer ou la nori, le kombu est particulièrement riche en calcium et en magnésium, mais surtout en potassium et en sodium. L'algue constitue également un apport important en vitamines A, B1, B12, C, E, F, K et PP. Le kombu est également l'algue la plus riche en sucre non caloriques qui peuvent entrer dans le régime alimentaire des diabétiques.

Le wakamé

Cette algue au léger goût d'huître est généralement servie en salade, comme c'est le cas dans de nombreux établissement japonais en France.

Aussi riche en protéines que les œufs, cette algue est également bourrée de vitamines A, B et C. Avec un bon apport également en acides aminés, le wakamé est idéal pour stimuler l'organisme et favoriser le système immunitaire.

Sa richesse en nutriment est également précieuse pour la santé de la peau et des yeux. Consommée telle quelle ou sous forme de compléments alimentaires, cette algue est particulièrement légère, tout en étant très riche en calcium, potassium et magnésium. Et les taux de fer, jusqu'à 4 fois plus élevés que dans les épinards, ne sont pas en reste, ce qui lui confère des propriétés reminéralisantes exceptionnelles. C'est pourquoi la médecine japonaise en fait beaucoup usage pour les femmes qui ont accouché.

L'agar-agar

Cet extrait d'algues rouges est un gélifiant extraordinaire. Il constitue donc une alternative naturelle et saine à la gélatine animale pour les végétariens, végétaliens et ceux qui suivraient un régime hallal ou casher.

Hypocalorique et dénué de matière grasse, l'agar-agar est souvent conseillé dans le cadre d'un régime amincissant sain. Mais ce n'est pas là son seul avantage. En gonflant au contact de l'eau, les substances végétales qui le composent sont efficaces pour débarrasser l'estomac et les intestins des impuretés.

Recette à base d'algues : tartare d'algues

Ingrédients pour 8 personnes

1 sachet de 50 g de mélange d'algues («salade du pêcheur» composée de dulse, nori et laitue de mer), 2 échalotes, 1 gousse d'ail, 3 cornichons, jus d'un citron entier, 8 cuillères à soupe d'eau, 2 cuillères à soupe d'huile d'olive au citron.

Étapes de préparation :

1. Dans un saladier, réhydrater les algues sèches avec l'eau et l'huile d'olive ;

2. Ajouter les échalotes, l'ail et les cornichons finement émincés puis bien mélanger ;

3. Ajouter au mélange le jus de citron et le «jus» des cornichons, puis bien mélanger. Ne surtout pas saler, c'est très iodé rien qu'avec les algues en elles-mêmes ;

4. Mettre en bocal et laisser mariner une nuit.

Bernard Sarazin

Source Épicerie Bio à la Une

CHOISIR UNE
BIO
INDÉPENDANTE,
ça change tout.

PRODUITS LOCAUX
VRAC
FRUITS ET LÉGUMES
PAIN CUIT SUR PLACE
PRODUITS SANS GLUTEN
BIEN-ÊTRE ET BEAUTÉ
COMPLÉMENTS ALIMENTAIRES
PRODUITS D'ENTRETIEN ÉCOLOGIQUES

LBDM BIO - 88947344300014

La Vie Claire

À bientôt dans votre magasin bio

CROZON
Direction Route de Morgat
82 Boulevard de la France Libre

Nous joindre : 02 98 81 06 99

Votre magasin est ouvert
Du lundi au dimanche matin

Suivez nos actualités sur
La Vie Claire Crozon Morgat

Le passage de la Ligne

Neptune

Le passage de la Ligne, c'est-à-dire le franchissement de la ligne de l'équateur, est une des grandes traditions des marines nationale et marchande qui ont perduré et qui constitue encore aujourd'hui des moments de convivialité entre membres de l'équipage.

Tradition bien particulière et plaisir partagé mais…..

…. C'est une cérémonie initiatique, durant laquelle les barrières de grades et de fonctions n'existent plus.

Les marins et passagers embarqués passant de l'hémisphère nord à l'hémisphère sud, pour la première fois de leur vie, doivent se présenter devant sa majesté Neptune, payer un tribut au roi des mers et des océans pour être autorisés à franchir sans encombre cette zone redoutée et être baptisés comme il se doit.

Pour ce faire, les anciens se déguisent pour endosser les rôles du dieu Neptune et de son épouse Amphitrite, mais aussi en astronome, juge, évêque de la ligne ou encore en « sauvages ».

La veille du grand jour est marquée par l'appel de chaque néophyte par le garde champêtre et la remise de la convocation par le facteur qu'on ne regardera plus de la même façon. Le jour J le navire est réveillé par un tonitruant « *Tremblez néophytes* » hurlé dans tous les haut-parleurs du bord.

La cérémonie débute par la présentation des néophytes rassemblés sur le pont aux hauts dignitaires qui sont les

Les hauts dignitaires : Neptune, Amphitrite, l'évêque, les juges et le commandant

personnages importants de la cérémonie.

On y trouve le gendarme équatorial qui veille à la discipline des néophytes ; les juges qui préparent les sentences ; le pilote qui trace la route en travers de l'équateur ; l'astronome qui fait le point au sextant pour déterminer la position du bateau par rapport à la Ligne ; Amphitrite, déesse de la mer et épouse de Neptune ; Neptune lui-même bien sûr, dieu des mers ; le commandant du navire et enfin l'évêque qui par ses prières essaie de sauver les âmes des néophytes.

Le pilote et l'astronome indiquent cette ligne attendue avec impatience, les grains annoncent sa proximité. Le plus jeune et le plus ancien des néophytes se postent tout à l'avant du bateau, l'un avec un cordage, l'autre avec une grosse pince coupante. Et symboliquement, le plus ancien coupe le cordage tendu par le plus jeune : la Ligne est franchie ! Neptune prononce un discours dans lequel il exprime sa colère devant l'audace de ceux qui auraient voulu passer la Ligne sans lui demander la permission.

« *En ce 541ème Jour de l'an de grâce 12 486, moi, Neptune qui suscite les tempêtes et commande les flots, je vous*

La Vague Bleue
Poissonnerie CAMUS
5, rue Alsace Lorraine - BP 19 - 29160 CROZON
06 07 72 93 82 - 06 65 33 30 91
camus.kermel@neuf.fr

La horde de sauvages

Le parcours initiatique des néophytes

souhaite la bienvenue ô fiers et insolents navigateurs ! Vous ayant aperçu au loin, mon fidèle messager m'annonce l'audacieuse intrusion de votre nef aux confins de mon royaume et m'informe que vous êtes l'équipage de ce fier navire, et que vous venez de France ! Soyez mes hôtes d'un jour !!Salut à vous monsieur le Commandant, vous qui avez la lourde tâche d'être responsable de tant de néophytes qui osent souiller ces lieux sacrés !! Quelle honte de voir ces néophytes arrogants me gâcher ma journée ! Je vous prie nobles dignitaires de cette assistance, de leur faire subir le baptême purificateur et qu'on en finisse ! Quant à vous heureux mortels dignitaires profitez pleinement de ce moment de grâce et de joie !! Je vous accorde ma divine protection pour vous conduire au terme de votre voyage.

BONNE MER ET BON VENT !

Et maintenant que la fête commence car tel est notre bon plaisir. »

La suite de la cérémonie consiste à faire subir aux néophytes les rites baptismaux durant lesquels ils auront à passer diverses épreuves.

Après avoir été accueilli par une horde de sauvages déchaînés et féroces, chaque néophyte passe devant le tribunal de Neptune, y reçoit une sentence et va se prosterner devant les hauts dignitaires. Le parcours initiatique se poursuit dans la piscine improvisée sur le pont où chaque néophyte est plongé à plusieurs reprises avant de finir sa course dans les mains des boulangers qui l'aspergent copieusement de farine. Le néophyte ressort de ces épreuves lavé et tout blanc, prêt à découvrir le nouvel hémisphère qui s'ouvre à lui !Une fois cette cérémonie terminée, les baptisés, devenus « chevalier des mers », reçoivent un certificat de passage de la Ligne.

Mais attention ! Ce diplôme doit être précieusement gardé et présenté à chaque passage de Ligne suivant, sous peine de devoir se présenter à nouveau devant le roi des mers et des océans...

Jean-Pierre Menesguen

Sources et photos Cols bleus et Alabordache

Le Bois d'Olivier
ébéniste

Agencement
maisons particulières, commerces, cuisines, salles de bain

Fabrication
meubles, escaliers

Restauration
meubles toutes époques

Zone artisanale de Kerdanvez
29160 CROZON
Tél. 02.98.27.06.85 - Port. 06.62.54.96.14
mail : boisdolivier@orange.fr
leboisdoliviercrozon

ATELIER NAVAL
AUL'NAUTIC
Entretiens-Réparations-Hivernages
Hors-bord / In-board
" Multi-marques "
Ventes de matériels nautiques
SITE DE TERENEZ - 29590 ROSNOËN
Dépannage 7 / 7 de 09h00 à 12h30 / 14h00 à 18h30
Tél: 06.98.25.96.42 / 06.24.06.96.42
aulnautic@hotmail.fr / www.aulnautic.com

Le coin recette

Sauté d'aubergines aux goujonnettes de merlan

Ingrédients pour 4 personnes

Filets de merlin très frais ou à défaut merlu, lieu jaune ou colin

2 ou 3 aubergines violettes et longues

200 g de beurre, 2 échalotes , ½ verre de vin blanc sec, huile d'olive vierge, 1 pointe de couteau de curry et une pointe de safran, sel et poivre

Couper les filets de merlan désarêtés en grosses goujonnettes, les ranger sur une plaque à rôtir légèrement beurrée en les tenant espacés. Réserver au frais

Laver et essuyer les aubergines, prélever dans le sens de la longueur des tranches de l'épaisseur d'un petit doigt, pour les débiter ensuite en carrés ou losanges de forme régulière en conservant la peau foncée.

Les mettre à sauter dans une poêle avec de l'huile d'olive. Compter environ 4 à 5 minutes, puis les égoutter et les poser sur un papier absorbant. Pendant ce temps, préparer la sauce d'accompagnement en jetant les échalotes, hachées finement, dans une petite casserole avec un demi-verre de vin blanc sec et une cuillère d'eau. Laisser bouillir sur le feu et réduire presque complètement.

Ajouter progressivement le beurre ramolli en fouettant vivement pour tenir l'émulsion. Saler, poivrer, ajouter sans excès le mélange d'épices. Mettre au point la consistance avec un filet d'eau si nécessaire pour tenir ce beurre léger et fluide.

Rectifier l'assaisonnement, passer au chinois fin et réserver à bonne température. Juste avant de servir, cuire les goujonnettes à four très chaud, prévoir 3 à 4 minutes environ selon leur taille.

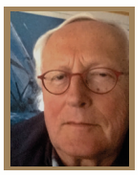
Saler et poivrer avant d'enfourner. Vérifier au doigt la cuisson. Dresser le plus artistiquement possible dans des assiettes creuses individuelles goujonnettes et aubergines en alternant les couleurs. Ajouter la sauce épicée. Servir aussitôt.

Commentaire : «*J'aime personnellement le goût et la chair feuilletée du merlan, poisson commun mais digne d'intérêt. Si l'on choisit d'utiliser d'autres poissons pour cette recette, prendre des poissons ronds (bar, lieu jaune, saumon) de préférence aux plats (sole, saint-pierre, turbot...).*»

Gilbert Lefrançois

Extrait du livre «La nature dans l'assiette» de Georges Blanc

CABINET CHARLES BRY COURTAGE
SAS SOCOLIM



POUR L'ASSURANCE
DE VOTRE BATEAU
CONSULTEZ MOI

1 bis rue de l'Atlantique 29160 CROZON
tél. 06 12 80 54 27
E-Mail : bry.charlescourtage@orange.fr
Immatriculation ORIAS 09 006 134

S.O.S 06 28 07 70 87
DDINFORMATIQUE
72 RUE ALSACE LORRAINE - 29160 CROZON
• Assistance technique à domicile
• Formation à domicile
• Vente matériels et consommables
Lundi au vendredi : 9h - 15h non-stop
Le samedi : 9h à 12h
L'informatique au plus près de chez vous !
S.O.S 06 28 07 70 87 DDINFORMATIQUE

Point Vert
La nature est notre métier
BRICOLAGE - JARDINAGE
MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION
ALIMENTS POUR ANIMAUX
ÉQUIPEMENT AGRICOLE
Kroas É Méno - TELGRUC/MER - 02 98 27 71 87
www.magasin-point-vert.fr

RENAULT
DACIA
Garage Broënnec

1, Bld Pierre Mendes France - 29160 CROZON
Tél : 02 98 27 03 11 - accueil@garagebroennec.fr

La pêche professionnelle

Morgat en 1974

La pêche professionnelle dans la commune est gérée par la station maritime principale de Morgat dirigée par M. Le Berre, syndic des gens de mer.

La station limitée à l'ouest par le ruisseau de Kerloc'h et à l'est par le ruisseau de Penfrout en Plomodiern, comporte 45 km de côtes dans les communes de Crozon, Telgruc, Saint-Nic et Plomodiern.

La pêche professionnelle constitue un secteur d'activité important pour la commune de Crozon : en effet, 320 marins et leurs familles en vivent directement, alors que 400 personnes sont pensionnées de la Caisse de retraite des marins ou de la Caisse générale de prévoyance.

Espèces	Quantités en kg	Valeurs en francs
Thons (germon)	420 970	2 370 830
Crabes : tourteaux ..	101 800	382 800
araignées ...	7 150	35 450
Coquilles Saint-Jacques	9 800	29 040
Coquillages divers	82 400	105 486
Poissons divers	59 700	298 500

Préparation des casiers (photo Le Berre)

La flottille composée de 11 navires de pêche au large (plus de 25 tonneaux) a débarqué pour l'année 1973.

Thoniers amarrés au nouveau quai en eau profonde (photo Le Berre)

La quasi totalité de ces bateaux a Morgat pour port d'attache, aussi l'ancien port étant trop petit et mal commode, les bateaux de pêche bénéficient-ils, depuis la création du port de plaisance, de mouillages gratuits à l'abri de la nouvelle digue ainsi que d'un quai en eau profonde, réalisé par la Chambre de commerce de Brest".

Annaïck Sarazin

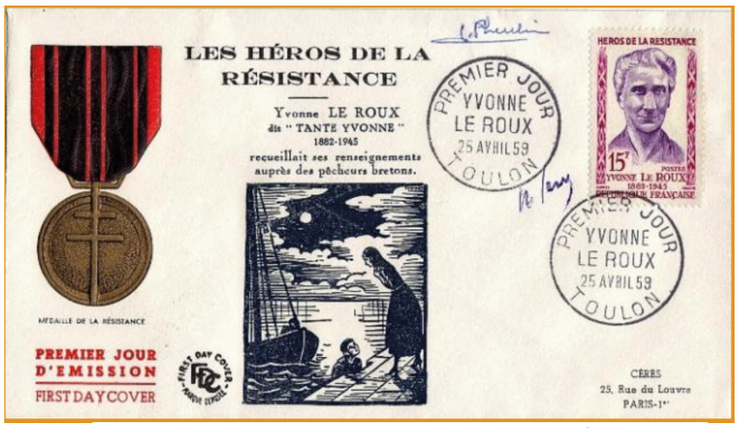
Tiré d'un article paru dans la revue municipale de Crozon de 1974.

Edgard GALLESIO
SP SERVICES à la personne
ESPACE VERT
CREATIONS
(ENTRETIEN - ELAGAGE - ABATTAGE)
TRAVAUX DU BATIMENT
MACONNERIE
MENUISERIE PAYSAGERE
TERRASSEMENT
ASSAINISSEMENT
DESTRUCTION GUÊPES
FRELONS
RATS
06 78 22 55 43
02 98 27 63 37

La résistante Tante Yvonne

1882 - 1945

Yvonne Le Roux, née Rossel, née à Toulon le 6 mars 1882, est la fille de l'officier de marine Victor Marie Rossel. Elle épouse l'officier Arsène Jean-Marie Le Roux, originaire de Saint-Brieuc, en 1904. Le couple se sépare, Yvonne part s'installer à Philadelphie en 1923, qu'elle va quitter en 1939 pour se mettre à la disposition des services de renseignements de Londres.



Enveloppe 1er jour

Résidant à Morgat, dans la villa de la famille Lecouteur, elle est contactée par le docteur Antoine Vourc'h, médecin à Plomodiern et fondateur du réseau "Johnny", pour recueillir des renseignements. Surveillant les mouvements des bateaux de guerre allemands dans le port de Brest à partir de la presqu'île de Crozon, son nom de code est "Tante Yvonne".

Plaque commémorative Menez-Ty-Ar Gal

Elle parvient à soutirer au directeur de l'arsenal de Brest des informations sur les navires allemands et les défenses aériennes. Ces renseignements qu'elle transmettait une fois chiffrés par un poste émetteur, permirent la destruction de trois sous-marins allemands.

En 1942, à Paris, alors qu'elle se sait suivie, elle organise son départ pour Londres, mais à l'occasion d'un dernier retour à Morgat, elle est arrêtée le mardi de Pâques à Plomodiern.

Elle est détenue à Fresnes, Romainville et Compiègne puis déportée le 8 avril 1942 à Neuengamme puis à Ravensbrück. Trois jours après sa libération du camp, après avoir été accueillie, allongée sur un brancard, à la gare de Lyon par le Général de Gaulle, elle décède de dysenterie et d'épuisement à l'hôpital Pasteur à Paris le 28 avril 1945.

Plaque de rue

Un timbre de la série "les héros de la Résistance" lui rendra hommage en 1959.

MALICE
De l'utile à la déco !
www.magasin-malice.fr
OUVERT
Lundi au vendredi :
9h30 à 12h - 14h à 19h
Samedi : 9h30 à 19h
CENTRAKOR
cadre animalerie buanderie petit mobilier
ZAC DU BOURG - 29160 CROZON - 02.98.16.06.01
2 RUE PAUL GAUGUIN - 29150 CHÂTEAULIN - 02.98.86.48.16
malice.crozon@orange.fr

Aide En Presqu'île 29
07.68.37.19.97
yann@aep29.fr
treyout
29160 Crozon
Le reflexe pour tous les petits travaux du quotidien
Bricolage
Entretien courant
Montage de meubles
Peintures
Papiers-peints
Travaux divers
Jardinage
Tonte de pelouse
Taille de haie
Nettoyage terrasse
Plantation
Désherbage
Nautisme
Carénage
Antifouling
Nettoyage
Surveillance
Petits entretiens
Services
Gardiennage
Suivi locatif
Aide aux courses
Garde d'enfants
Entretien de sépulture
Agréé service à la personne
Déduction d'impots possible

Une rue de Morgat porte son nom, et au lieu-dit Menez Ty Ar Gall, devant une belle croix celtique, une plaque commémorative honore sa mémoire.

Le thonier Tante Yvonne CM2909

Grosse unité de pêche au thon, le chalutier-thonier Tante Yvonne est construit en 1942 aux chantiers Tertu du Fret. Il est lancé le 3 octobre 1948 pour les patrons Hervé et Louis Lescop de Morgat.

Le thonier Tante Yvonne dans le port de Morgat

Son nom est un hommage à Yvonne Leroux, résistante de Morgat. Sa caractéristique est la fenêtre centrale de sa passerelle, carrée, plus grande et décalée vers le haut, lui donnant un aspect immédiatement reconnaissable.

Sa coque est très joliment peinte d'un vert surmontant un bleu-vert d'eau au niveau de la flottaison, avec un liston jaune assez épais dans la partie verte.

La main courante et les montants du bastingage sont peints en jaune sur certaines saisons de pêche. A marée haute, vu de l'avant, sa cabine disparaît derrière le bastingage. Le « Tante Yvonne » a pratiqué la pêche au thon l'été et le chalut l'hiver.

Le thonier Tante Yvonne échoué sur les rochers de Postolonnec

Il reste à Morgat jusqu'en 1965.

Dans l'après-midi du 24 décembre 1965, la houle se lève et progresse rapidement, le navire en subit les assauts ; si bien qu'au cours de la nuit du 24 au 25 , il finit par rompre son amarrage, emportant avec lui , l'anneau ainsi que le bloc de granit du mole, sans que bien sûr personne ne s'en rende compte.

Les restes du moteur au pied de la falaise de Postolonnec

Le lendemain matin, le navire n'est plus là, il s'en est allé poussé par la mer s'échouer sur les rochers de Postolonnec à environ un mille. À la marée basse qui suit, il est constatée une brèche sur la coque, celle-ci est vite colmatée. À la marée haute qui suit, le navire, sous l'effet de la houle grandissante, pivote sur l'extrémité arrière de la quille et vient s'appuyer sur la roche. Chaque coup de boutoir le fait basculer, si bien que le navire s'éventre.

Malgré quelques tentatives de colmatage, la coque, malgré sa robustesse, se dégrade rapidement. Décision est alors prise de le laisser à son triste sort.

Au bout de quelques semaines, la mer a eu raison du chalutier qui finit par être complètement disloqué sans laisser de traces, mis à part le bloc-moteur pesant plusieurs tonnes qui se trouve au pied de la falaise.

Dominique Bournérias

Sources internet

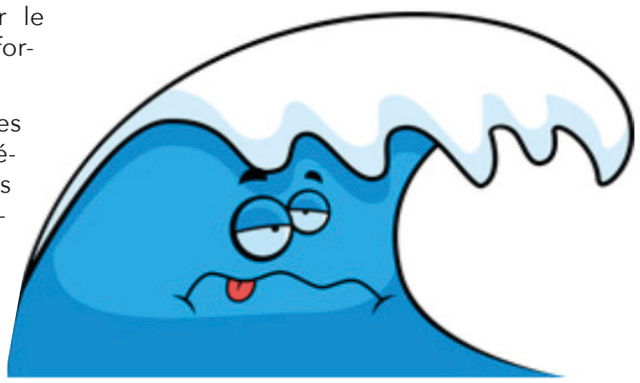
Ets. FABIEN
Rocade Nord
Route de Camaret
CROZON
Tél. 02 98 27 27 35
Fax 02 98 26 19 31
Horaires d'ouverture :
tous les jours
du lundi au samedi
de 9h à 12h et de 14h à 19h

GITEM
• ELECTROMENAGER
• TV
• HI-FI
• VIDEO

Le mal de mer

Le mal de mer ou naupathie est une forme de mal des transports caractérisée par des nausées (du grec ancien ναυς / naus, « navire ») après avoir passé du temps sur une embarcation sur l'eau.

Il est généralement provoqué par le balancement de l'embarcation et le décalage entre les informations de mouvement fournies par le système vestibulaire et les informations visuelles.



Ce mal touche 25 à 30 % des personnes, disparaissant généralement après deux ou trois jours (phénomène d'« amarinage»).

Après un long temps passé en mer, les marins ressentent parfois ce mal lors du retour à la terre (« mal de terre » notamment dans des endroits exigus).

Facteurs aggravant le mal de mer :

« Règle des 4 F ou 5F » :

- **F** comme Froid : se couvrir (prévoir une couche supplémentaire de vêtement ;

- **F** comme Faim : manger des sucres lents, prévoir des barres de céréales ;

- **F** comme Frousse : mettre son harnais à poste, enfiler une brassière, communiquer avec les autres ;

- **F** comme Fatigue : s'allonger le plus près possible du centre de gravité du bateau ;

- et **F** comme Foif : prévoir une bouteille d'eau (1,5 litre par jour).

Prévention

- Respecter la « règle des 4 F (ou 5F) » ;

- Éviter les aliments riches en histamine (poissons marinés, chocolat...) ou l'alcool avant son départ ;

- S'installer au centre du bateau (endroit le plus stable) dans le sens de la navigation, dans des zones aérées (sur le pont plutôt qu'en cabine ou dans le carré où l'on perd ses repères visuels) ;

- Mâcher la racine du gingembre comme certains marins chinois ;

- Stimuler un point d'acupuncture.

- Avoir un large accès visuel à l'horizon, au fin de le percevoir fixe et horizontal ;

- Barrer, et mettre ainsi en conformité perceptions et actions volontaires ; être actif à la marche du bateau ;

- S'allonger au plus près du centre de gravité du bateau.

Traitement

Les principaux traitements préventifs et symptomatiques sont :

- Porter des lunettes de type boarding ring (le dispositif contient un liquide réagissant aux accélérations du bateau. Ce liquide se déplace autour des yeux dans le sens frontal (gauche-droite), et dans le sens sagittal (avant-arrière).

Il se crée un horizon artificiel en périphérie du champ visuel, sans perturber la vision centrale.

Les yeux ont ainsi de nouveau accès à la réalité du mouvement, le conflit sensoriel disparaît et le mal de mer s'efface en quelques minutes.

- Prendre des médicaments de type antihistaminiques antiémétiques (Mercalm 1/2 comprimé avant le départ) ou Phytothérapeutes (huiles essentielles) ;

- Prendre du gingembre (frais, séché, en poudre ou en jus) ;

- Pratiquer une stimulation optocinétique (programme de rééducation vestibulaire pratiqué à l'hôpital militaire Clermont-Tonnerre de Brest).

Alain Marhic

Sources Wikipédia, realite-virtuelle.com

Passeport Escales

Les règles d'utilisation

Le port de Morgat devient adhérent au Passeport Escales à partir de la saison 2020. Le Passeport Escales permet aux plaisanciers titulaires d'une place de port à l'année de faire escale gratuitement dans d'autres ports partenaires en échange de celle qu'il libère temporairement. Pour cela, il leur suffit de déclarer leurs périodes d'absence.

Quel est l'intérêt de ce passeport ?

Il est double. Les plaisanciers bénéficient de nuitées d'escales gratuites et les ports peuvent utiliser les places libérées. C'est une solution face au manque de place dans les ports, qui permet d'augmenter le nombres de places proposées. Une augmentation à moindre frais qui permet aux capitaineries d'encaisser plus de nuitées et d'en faire profiter tous les professionnels environnants.

Le Passeport Escales permet de faire escale gratuitement dans, notamment, 14 ports du Finistère et 17 ports du Morbihan. Mais il permet aussi de s'aventurer plus loin puisque des dizaines de ports de tout le littoral Atlantique et de la Manche adhérant aujourd'hui au Passeport. On peut ainsi faire escale gratuitement jusqu'à Port Médoc, au sud, et jusqu'à Granville, au nord. Le Passeport s'est même ouvert à dix-huit ports en Angleterre, un port en Espagne et un autre en Italie. En tout, ce sont 95 lieux d'escales qui sont proposés.

A Morgat, les plaisanciers bénéficient de 5 nuits gratuites au total, par an, par port adhérent, avec 2 nuits consécutives maximum par séjour d'escale (il faut une nuit payante avant de pouvoir bénéficier de nouveau de 2 nuits gratuites dans le même port, ou changer de port).

Comment déclare-t-on ses absences ?

Pour bénéficier des nuitées gratuites, il suffit de déclarer ses absences avant midi le jour de départ.

On peut le faire aux heures d'ouverture de la capitainerie ou 24 h / 24, 7 J / 7 sur le site passeportescales. com, l'application smartphone dédiée ou par téléphone.

Combien coûte-t-il ?

Le coût du passeport, déterminé par le port d'attache, est proportionnel à la taille du bateau. Il est en vente dans les capitaineries des ports concernés ou par internet.

La carte est nominative et rattachée au bateau, n'est pas cessible ni transmissible en cas de vente du bateau.

Avec Passeport Escales, c'est le port d'attache qui offre les gratuités dans les ports d'escales !

Jean-Claude Bournérias

Source passeportsescales

Le bureau

Dominique Bournérias

présidente

Jean-Michel Lefebvre

1er vice-président

Michel Hanart

2e vice-président

Jean-Paul Bonardi

secrétaire

Edith Hanart

trésorière

Philippe Bas

trésorier adjoint

Catherine Marhic

chargée de communication Le flash

Alain Marhic

secrétaire adjt chargé de la revue annuelle et du site web

Jean-Claude Bournérias

président honoraire chargé des relations publiques

Marcel Ely

président honoraire chargé de la sécurité

Bernard Sarazin

chargé de l'intendance

Annaîck Sarazin

chargée du local

Gilbert Lefrançois

membre

Jean-Pierre Menesguen

membre

Pierre-Loïc Le Guet

membre

Association des Plaisanciers de Morgat

Quai Kador Box 7 Morgat 29160 Crozon

Bulletin d'adhésion

cotisation annuelle	30 €	individuel	
	50 €	couple	

Pour les nouvelles adhésions effectuées après la date de l'assemblée générale, le montant est de 15 € en individuel et de 25 € en couple pour l'année courant jusqu'au 31 décembre.

adhérent 1			
nom		prénom	
date de naissance			
téléphone mobile		mail	
adresse principale			
adresse vacances			
adhérent 2			
nom		prénom	
date de naissance			
téléphone mobile		mail	
adresse principale			
bateau			
nom			
marque et type			
emplacement ponton		immatriculation	

«J'autorise l'APM à utiliser mon image photographiée à l'occasion d'événements qu'elle organise. Ces photos pourront être insérées dans tous les supports actuels de l'association (le flash, la revue, le site web) et ceux à venir, à des fins d'information ou de souvenirs. Cette autorisation est d'une durée illimitée et est consentie à titre gratuit.»

Date et signature

Saveurs & Marée
Denis LEFEBVRE
52 bd de la plage,
29160, Port de Morgat

tél. 02 98 26 23 18

Restaurant face à la mer
avec spécialités de
Homards, Fruits de mer,
Crustacés, Poissons
& Viandes.

Saveurs & Marée
RESTAURANT À MORGAT

www.saveurs-et-maree.com

JEAN VOILES

VOILERIE / SAILMAKING
GREEMENT /RIGGING
MATELOTAGE / ROPEWORK

Quai Tephany, 29570 Camaret
02 98 27 80 31 - 06 65 43 96 30
contact@jeanvoiles.com
www.jeanvoiles.com

LOCATION
VACANCES
6 appartements
grand standing
île de Sein

3 appartements
de 2 à 4 personnes

3 appartements
de 4 à 6 personnes

Capacité 30 personnes max.

Salle de séminaire
capacité 30 personnes max.

Renseignements et tarifs
au 06 07 40 61 69

www.locationiledesein.com