

Eulalie

Une chaloupe sardinière à Bréhat

Christian Delangue

Dans la lignée de l'« Eliboubane » d'Yvon Le Corre, « Eulalie » a été construite en 1996 selon les plans d'une chaloupe sardinière de Douarnenez. Elle appartient aujourd'hui à Dominique Sicher, qui la fait naviguer dans l'archipel de Bréhat et initie ses passagers à la navigation, à la pêche, au matelotage et à l'histoire maritime...





Si les formes d'*Eulalie* rappellent celles des chaloupes douarnenistes du début du XX^e siècle, son gréement est moins fidèle quand elle établit son foc sur bout-dehors. Mais l'élégance demeure...

En 1900, tandis qu'il relève les plans de l'une des nombreuses chaloupes sardinières en construction à Douarnenez, l'architecte naval Hector Guidicelli sait peut-être qu'il œuvre à la conservation de ce qu'on n'appelle pas encore le patrimoine maritime. Mais peut-il imaginer que son travail, publié près d'un siècle plus tard dans *Ar Vag*, servira un jour à la reconstruction de voiliers d'un autre temps? C'est ainsi que, grâce à lui, *Eliboubane* a été mise en chantier en 1981 chez Yves Daniel à Paimpol. Cette remarquable construction classique tout en chêne est une première à l'époque, et un motif de fierté pour les charpentiers locaux, alors plus habitués à la réalisation d'unités modernes de pêche artisanale.

De ce compagnon de route, le peintre-navigateur trégorois Yvon Le Corre écrira, empruntant à Arthur Rimbaud, qu'il était son "manteau aux poches crevées". Ensemble, vagabonds des étoiles, ils n'eurent pas d'autre auberge que celle de la Grande Ourse. La fine coque noire à l'épaule tatouée du Triskell celtique participa du renouveau de la voile traditionnelle en Bretagne, suscitant dans son sillage une kyrielle de reconstructions à l'identique. Et puis, fière et solitaire, *Eliboubane* a quitté la meute pour s'évader par-delà l'horizon. Qui sait ce qu'elle est devenue? On la dit du côté du Portugal ou des îles du Cap-Vert. Une chose est sûre, elle est entrée de son vivant dans la légende.

Eulalie, cadette d'*Eliboubane*, est également inspirée des plans de Giudicelli. Si l'une



navigue encore dans les mémoires, l'autre sillonne aujourd'hui les eaux natales de son aînée, entre estuaire du Trieux et archipel de Bréhat. Les anciennes chaloupes de Cornouaille se plaisent décidément bien le long des côtes du Trégor-Goélo. Il est vrai que la tradition sardinière y fut aussi très vivace.

Un "loup de terre" devenu patron de voiliers traditionnels

"Les trucs plats en alu, on dirait des solariums. Ça sert à quoi? – A votre avis? – C'est pour la pêche à la crevette? – Non, ce sont des barges ostréicoles, pour aller travailler sur les parcs à huîtres." Il a beau avoir l'habitude, les étonnements des néophytes découvrant le milieu

maritime à bord de son bateau font toujours sourire Dominique Sicher, propriétaire d'*Eulalie*. Un couple de Suisses et une famille originaire des Antilles françaises composent aujourd'hui l'équipage de la chaloupe, le temps d'une sortie estivale. Ayant quitté son poste d'amarrage face au port de Lézardrieux, le voilier glisse avec le jusant entre les versants boisés du Trieux maritime. A la lisière de l'estran, les teintes tranchées de la roche – sombre au-dessus, plus claire en dessous – intriguent les passagers. "Ici, explique Dominique, on a jusqu'à 12 mètres de différence de hauteur d'eau lors des marées de vives eaux. On appelle ça le marnage. Au plus fort, à marnée, l'horizon monte parfois de 6 mètres en l'espace de deux heures. Vous imaginez la force du courant!" Silence méditatif...

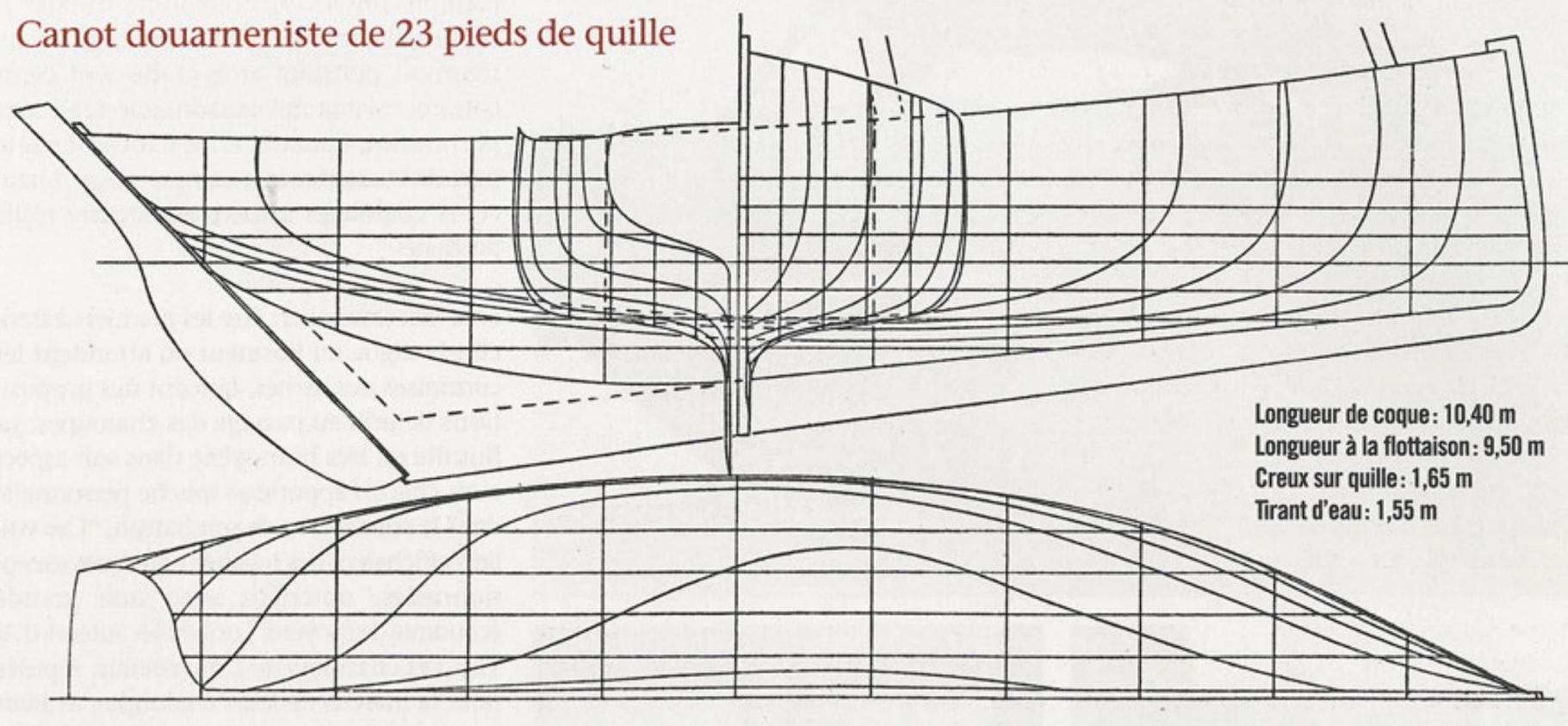
"Le phare, là-bas, il est utile? Il s'allume? – Oui, bien sûr, ce n'est pas un objet de décoration! Sur le Trieux, Bodic et la Croix sont des phares à alignement. Regardez sur la carte, la ligne tracée entre eux reste dans le secteur blanc, le bleu et le vert correspondant quant à eux à des zones dangereuses car parsemées de roches. – Et s'il y a du brouillard? – C'est le pire ennemi du marin. On ne voit plus les feux."

On ne débarque jamais d'*Eulalie* sans avoir appris quelque chose. Le patron aime expliquer, partager son savoir. Cela fait aussi partie du plaisir qu'il prend à naviguer. Et il se sent d'autant plus proche de ses matelots d'un jour que lui-même n'a pas été un enfant de la grève. "Pourquoi devient-on marin?", s'étonne parfois ce terrien volontaire et enjoué "né entre Anjou et Muscadet", qui n'a approché la mer qu'à l'âge de vingt ans, avant de tirer ses premiers bords sur un Edel Cat 15 le long d'une plage de Vendée. Pas par tradition familiale en ce qui le concerne. "Il n'y a pas d'autre marin chez nous, raconte-t-il. Je suis très mauvais nageur, ma mère est malade sur un ponton et mon grand-père était jardinier!" Mais les questions ont-elles toujours besoin d'une réponse? Pour Dominique Sicher, l'attraction pour le milieu maritime a été si forte



Dominique Sicher (en haut) ne se contente pas de "promener des touristes". A bord, tout le monde participe à la manœuvre; des bras indispensables quand il s'agit de border plat la grande misaine.

Canot douarneniste de 23 pieds de quille



Longueur de coque: 10,40 m
Longueur à la flottaison: 9,50 m
Creux sur quille: 1,65 m
Tirant d'eau: 1,55 m

Le plan d'origine de ce canot – dont sont inspirées les formes d'*Eulalie* – a été relevé sur un bateau en construction par l'architecte naval Hector Giudicelli vers 1900, mais ce tracé est dû à Georges Soé. Il comporte d'ailleurs une erreur d'interprétation: la râblure ronde n'est jamais utilisée à cette époque par les chantiers douarnenistes.

que, quelques années après sa "révélation" vendéenne, il a choisi d'abandonner son métier de technico-commercial pour suivre une formation de skipper professionnel à Concarneau. Voilà tout.

S'en sont suivies des expériences diverses et bientôt la découverte des voiliers traditionnels en bois, ces bateaux "à bord desquels on vit la mer à un rythme différent". Vers la fin des années quatre-vingt-dix, Dominique devient matelot puis patron du *Vieux Copain*, un ancien thonier des Sables-d'Olonne basé sur le Trieux, propriété de Serge Le Joliff. "On m'avait dit: « Pour naviguer sur ce type de bateau, il faut savoir godiller, faire un nœud de chaise et une épissure », se souvient-il amusé. Dans la réalité, c'est un peu plus complexe que ça!" Les saisons d'été s'enchaînent, entrecoupées de convoys hivernaux vers les mers chaudes. Jusqu'à cette année 2002 où l'opportunité se présente de devenir maître à son propre bord...

Six mois de chantier pour refaire la coque d'*Eulalie*

A cette époque, *Eulalie* s'appelle encore *Marie-Elisabeth* et sa coque en bois moulé, construite en 1996, est en fort mauvais état. Parce que la colle utilisée était défectueuse,

le pourrissement gagne les différents plis du bordé. Cet hiver-là, à l'heure où les dépressions balaient la Bretagne, Dominique Siche n'ira pas humer les alizés. Six mois durant, il participe à la restauration de son futur bateau, sous la direction de Klas Stellemen. Les deux hommes travaillent "à temps très complet", le nez dans les senteurs vivifiantes des copeaux, de l'étaupe et du brai.

"Pour démonter, ça allait, se souvient Dominique. Ensuite, j'ai aidé comme j'ai pu." Le chantier est d'importance. Seuls les éléments sains de la charpente sont conservés: la quille, l'étrave, le tableau arrière et une partie des membrures. Le reste, dont l'intégralité du bordé, sera refait en construction classique. Les bordages des œuvres vives sont en chêne, tandis que ceux des œuvres mortes sont en niangon, un choix que Dominique explique aujourd'hui à ses passagers curieux. "Le niangon est un bois rouge, plus léger et plus gras que le chêne. Il convient bien pour les hauts alors que le chêne, qui sèche davantage au soleil, a tendance à s'ouvrir quand il n'est pas immergé." D'autres bois complètent la palette des essences du bord, comme le mélèze pour le pont ou l'acacia pour la barre. D'avoir ainsi œuvré sur son bateau lui en donne une connaissance intime. "C'est sûr qu'après, on sait sur quoi on pose les pieds."

Aujourd'hui, la coque soigneusement entretenue a belle allure. Dix mètres de long, 7 tonnes de déplacement, 70 mètres carrés de toile cachou en Duradon établis sur deux anciens poteaux EDF, espars économiques, imputrescibles et régulièrement enduits d'huile de lin. Avec son étrave tranchante et inversée, ses lignes tendues, ses mâts inclinés portant misaine et taillevent envergués, *Eulalie* ressuscite l'esthétique dépouillée, presque austère, qui était jadis la marque des sardiniers de la pointe bretonne. Un discret liston de couleur rehaussant le noir de la coque coaltarée, un numéro d'immatriculation blanc au graphisme élaboré, cela suffisait en guise d'ornementation. Les "Noirs", comme on appelait alors les pêcheurs de Douarnenez ou de Morgat, avaient le goût du beau et de l'épuré.

A bord d'*Eulalie*, origines obligent, un livre aux pages usées raconte, à qui veut le lire, l'étonnante histoire de la sardine à Douarnenez. On y apprend qu'une carte datant de 1629 portait déjà la mention "pêches de sardines" à l'emplacement de la baie finistérienne, et l'on fait remonter à la préhistoire l'existence de cette activité dans la région. L'époque gallo-romaine y a laissé les traces d'une activité de transformation du poisson, salaisons et condiments, ancêtres de l'industrie de la conserverie qui s'est développée massivement dans le port finistérien à



Les occupations ne manquent pas à bord d'*Eulalie*, de la pêche à la manœuvre en passant par l'initiation au matelotage. Ces quelques images permettent d'apprécier une des grandes qualités du gréement de chaloupe : l'obtention d'un pont dégagé.

partir du milieu du XIX^e siècle suite à l'invention de l'appertisation par Nicolas Appert.

La première "friture" s'installe en 1853 à Tréboül. En 1881, la ville en compte une trentaine, disséminées dans son tissu urbain et portuaire. La nombreuse main-d'œuvre féminine employée dans les conserveries participe activement aux âpres luttes sociales de l'époque. En 1924, les ouvrières se rangent sous un slogan devenu célèbre : *Pemp real a vo* ("Cinq réaux nous aurons"), par quoi elles réclamaient un salaire horaire de vingt-cinq sous. Elles en obtiendront vingt, après quarante-six jours de grève.

Chaque année, les équipages attendent l'arrivée du poisson. La sardine immature,

appâtée aux œufs de morue, la rogue, est pêchée à l'aide de filets droits en coton. Les nappes, teintées en bleu, sont lestées de galets et soutenues par des flotteurs en liège marqués du nom de leur propriétaire. Depuis toujours, la migration du poisson semble suivre une route Sud-Nord entre le Maroc et l'Irlande. Après Saint-Jean-de-Luz d'octobre à avril, Arcachon et les Sables-d'Olonne en mai, Concarneau et Douarnenez s'animent en juin. Dès juillet, les ports de la Manche sont en alerte. La pêche dure jusqu'à la fin de l'automne. Mais la sardine, dont les déplacements répondent à des motivations complexes, déserte parfois. Son absence plonge alors toute la filière dans la crise. C'est notamment le cas de 1880 à 1887, puis de 1902 à 1908. Plus tard, sa quasi-dis-

parition dans les eaux bretonnes entraîne le déclin de l'activité séculaire. En 1910, on recensait pourtant trois mille sept cents bateaux et vingt mille marins affectés à cette pêche entre Camaret et Le Croisic. Le seul port de Douarnenez a compté jusqu'à neuf cents chaloupes armées par quatre mille pêcheurs.

Leur défi journalier : être les premiers à franchir la digue du Rosmeur où attendent les commises des usines, lançant des propositions de prix au passage des chaloupes. La flottille est très homogène dans son aspect mais chacun apporte sa touche personnelle dans la conception de son bateau. "Ces voiliers affichaient des qualités nautiques exceptionnelles, obtenues avec une grande économie de moyens", notent les auteurs d'*Ar Vag*. Les chantiers de Douarnenez, réputés pour la marche de leurs chaloupes, avaient aussi la réputation de construire vite. Trop même au goût de l'administration maritime, qui, en 1868, trouvait qu'un délai de construction de quinze jours n'était pas raisonnable...

Sur la route du retour, l'équipage relève casiers et filets

"Sémaphore de Bréhat d'*Eulalie* pour un essai VHF", chevrote une voix hésitante tandis que la chaloupe croise dans le grand chenal du Trieux. La réponse arrive, distincte, appelant un message de confirmation. "Tu leur réponds : « Reçu fort et clair, merci et bonne journée »", indique le chef de bord. L'apprenti matelot s'exécute, le timbre déjà un peu plus assuré. Il n'oubliera pas ce moment, comme en témoigne l'éclat de son regard. Ces simples mots, lancés pour la première fois sur les ondes, sonnent comme un sésame, presque une intronisation dans le monde des gens de mer. Dominique Sicher le sait bien, lui qui accueille à son bord cinq à six cents personnes chaque année – dix personnes maximum par sortie, patron compris –, sur une saison qui s'étale d'avril à la Toussaint. Beaucoup de particuliers signent pour une balade, mais également des collectivités, dont certaines habituées, comme la colonie de vacances de la RATP basée à Plérin près de Saint-Brieuc. "Ils réservent le bateau deux fois quinze jours, en juillet puis en août, précise Dominique. La moitié payée d'avance et le solde en juin. Ça fait du bien à ma trésorerie ! A Paris, à la RATP, je suis le « vieux gréement ». Je leur explique quand même qu'il y en a d'autres !"

A l'heure du déjeuner, *Eulalie* se faufile parmi les mouillages de la Chambre, un abri très prisé des plaisanciers sur la côte Sud de Bréhat. "La godille a été inventée parce que les ports étaient parfois si encombrés qu'on manquait de place avec les avirons", assure le patron à son équipage. Un volontaire s'essaie bientôt à l'exercice. "Par sécurité, on va quand même démarrer le moteur..." De son bateau, Dominique dit parfois qu'il est "comme une Mobylette". Non pas qu'il aime particulièrement faire vrombir la machine; au contraire, rien ne l'enchant plus qu'une belle et silencieuse manœuvre à la voile jusqu'au poste d'amarrage. La comparaison avec le vélomoteur vise précisément à louer les étonnantes qualités évolutives de la chaloupe sous misaine et taillevent. Ardente et simple à manœuvrer, *Eulalie* a les qualités d'un chasseur, vif-argent, comme son ancienne proie de prédilection.

A propos de ces voiliers, Yvon Le Corre évoquait dans la deuxième livraison du *Chasse-Marée* "une sorte de perfection dans l'adaptation de l'homme à son environnement". Lui-même avait une entière confiance en *Eliboubane*. Dans l'un de ses livres, *La Taverne d'Alcina*, une aquarelle représente la chaloupe en route vers le Portugal, affrontant le gros temps sous voile de cape dans le golfe de Gascogne. A son bord, Yvon Le Corre, sa compagne et leur fils âgé de trois ans, à l'abri sous une annexe retournée et solidement amarrée au centre du bateau. "Il s'agit de savoir avec qui l'on danse", écrit l'auteur en guise de commentaire à cette équipée. Menés par quatre ou cinq hommes, les sardiniers bretons descendaient parfois jusqu'à Saint-Jean-de-Luz quand la pêche l'exigeait. La rapidité de leurs chaloupes, capables de filer jusqu'à 7 nœuds

au près et 12 nœuds au portant, le leur permettait. Ces bateaux serraient superbement le vent grâce à leur coque effilée et leur efficace plan de voilure, la misaine creuse à fort recouvrement et le taillevent plus plat et étroit ayant un fonctionnement aérodynamique assez proche des génois et grand voile des sloups de plaisance modernes.

A l'exception de quelques convoys vers des rassemblements maritimes, *Eulalie* gagne rarement le large. Depuis une dizaine d'années qu'il les pratique, Dominique Sicher a appris à connaître les eaux dangereuses de l'archipel bréhatin, hérissées de mille roches et brassées d'autant de méchants courants. L'enseignement majeur qu'il retire de cette fréquentation assidue se résume en un mot:

"Prudence!" Reste que le rase-cailloux est une seconde nature obligée dans ces parages. Quand on embouque un passage baptisé Trou de la Souris, on se doute bien qu'on n'y trouvera pas des kilomètres d'eau à courir... Un rayon de soleil l'illumine tandis qu'*Eulalie* s'y glisse à la sauvette. Un îlot jaune et vert a des allures de mini-pain de sucre. "Mais c'est paradisiaque ici!" s'enthousiasme un résident antillais, qui manifestement s'y connaît en paysages de rêve. A proximité, son fils apprend un secret de la faune marine. "Le point rouge que tu vois sur le bec des goélands, c'est un point très sensible, lui explique le patron de la chaloupe. En tapant dessus, les jeunes obligent leurs parents à régurgiter de la nourriture."

Sur le chemin du retour on s'arrête relever les casiers mouillés le matin même. Parfois c'est un filet qui est posé. "On ne te les pique jamais? - Parfois... C'est pour ça que je les récupère le soir." Dominique Sicher espère quelques crustacés. "La saison pour l'araignée, c'est davantage mai-juin, mais il y en a encore." Confirmation avec la remontée en surface des engins de pêche. "Un mâle et six femelles", détaille-t-il un peu plus tard sous l'œil intéressé des passagers, dont certains s'essaient à la délicate manipulation des prises disposées sur le pont. "Elles sont pleines et pas à la taille. La réglementation impose un minimum de 12 centimètres pour la carapace. C'est leur jour de chance. Tout le monde retourne à l'eau!" Ce soir, les passagers d'*Eulalie* rentreront à la maison sans "godaille". C'est rare, mais ça arrive. Ainsi va la vie du pêcheur, même débutant: des jours avec et des jours sans. ■

➔ Poursuivez votre découverte d'*Eulalie* sur www.chasse-maree.com rubrique "Les compléments du Web".

