

La saga de l'Espoir

Par Jean-Yves BARZIC



La silhouette au bordé bleu de l'Espoir, ce sloop borneur⁽¹⁾ qui accostait jusque à la fin des années soixante au quai Saint Laurent à Pont-l'Abbé est encore dans nos mémoires. Propriété des Muzellec, une vieille famille de caboteurs originaire de Troaon, près de l'Hôpital-Camfrout, il fut le dernier fleuron du cabotage pont-l'abbiste.

Scènes de la rivière : La fresque verte de la salicorne s'enroule aux flanc gris de la vasière, les spatules, se hasardent, d'un pas altier aux limes de l'eau, ignorant les mouettes remuantes et les sarcelles

effarouchées, les bateaux, ronronnent entre les marques... La rivière de Pont-l'Abbé, s'abandonne indolente, au rythme des jusants... Elle semble se reposer, comme on se repose après toute une vie de labeur et d'efforts.

L'Age d'or du cabotage

Il n'est pas si lointain, en effet le temps où elle débordait d'activité. Le temps où entre la mer et la ville, tout un trafic commercial faisait de Pont-l'Abbé un port de tout premier plan sur cette partie de la côte sud. Le temps du cabotage.

Le regretté Yves Tanneau nous en a révélé naguère les riches heures⁽²⁾. Au XVIII^{ème} et au XIX^{ème} siècles, Pont-l'Abbé revendique un transit véritablement international, ainsi qu'en témoignent les ports d'attache des navires qui y débarquent leurs marchandises : Amsterdam, Bilbao, Dunkerque, Plymouth. De gros marchands, tels les Daniel possèdent des entrepôts en ville. Au XIX^{ème} siècle le mouvement s'accélère : bricks goélettes, chasses marée, gabares, cutters, dundées, bisquines, sloops s'amarrent aux quais Saint Laurent et Pors Moro. En 1865, on recense trois cent soixante unités pour un tonnage total estimé à près de 8000 tonnes ! On y charge du vin, du sel, de la soude, des pommes de terre, du bois, des céréales etc...

Échange incessant : les Anglais sont parmi les clients les plus assidus : arrivés de Newport, de Cardiff, de Swansea, les soutes pleines de houille ils repartent avec des cargaisons de pommes de terre. On plantera même l'île Chevalier de pins afin de fournir les mines galloises en bois d'étayage.

Toute une main d'œuvre, notamment féminine, accourue des bourgs environnants décharge les navires. Les bigoudènes sont de rudes bosseuses. Entre les écoutilles et le quai, elles vont et viennent, en une noria laborieuse, le dos brisé sous le poids du fardeau...

Attendre la marée

On s'en doute, naviguer sur la rivière n'était pas si simple. Pour certains bateaux, dont certains jaugeaient deux cents tonneaux, et avaient jusqu'à 3,80 de tirant d'eau, l'accès à la cale Férec même par marées de vives eaux était impossible. Il n'était pas rare que les capitaines dussent ronger leur frein durant deux à trois marées avant de pénétrer dans la rivière à la faveur du flot. Au café de la Maison blanche, face au bois de Bodélio les équipages et les journaliers se tenaient prêts à tirer à la force des bras, la lourde embarcation. On ne lésinait pas sur la sueur en ce temps-là...

Cette difficulté à accoster obligeait parfois à décharger le navire en aval... Au point qu'en 1907, les édiles procéderont au prolongement du chemin depuis l'anse de Barbe an Ours jusqu'à Rosquerno. Mais c'est déjà trop tard... Concurrencé par le Marc'h du, la locomotive à vapeur, dont les wagons acheminent les marchandises, plus rapidement et à meilleur compte, et ne pouvant lutter avec Loctudy qui offre aux caboteurs les facilités d'un port en eaux vives, le commerce maritime pont-l'abbiste ne retrouvera plus l'étonnant dynamisme des siècles précédents...

Une affaire de famille

Plusieurs familles d'armateurs-borneurs continueront cependant entre les deux guerres de décharger à Pont-l'Abbé. Les derniers Mohicans. Parmi eux : les Muzellec, originaires de Troaon, village sis dans la rade de Brest, près de l'Hôpital Camfrout. Nicolas, le patriarche (né en 1870) est l'héritier des anciens rouliers qui dès le Moyen-âge sillonnaient le littoral atlantique et la Manche achetant et vendant d'un peu de tout, tirant au mieux parti du jeu de l'offre et de la demande locale. Forçats de la mer...

Dans les années 1900 il s'associe pour moitié avec un marchand de bois brestois dans la construction et l'armement de *l'Espoir pour l'avenir*⁽³⁾, et acquiert la *Mascotte* un second sloop construit à Douarnenez. Commerçant et marin avisé, Nicolas Muzellec gouverne ses navires à l'ancienne : seul maître à bord après Dieu. Ses trois fils Yves Joseph-Guillaume, François et Roger seront à bonne école !

Né en 1905, Yves a embarqué comme mousse à bord de la *Mascotte*, un sloop sorti des chantiers de Douarnenez. Le métier de son père sera le sien. Aussi décide t-il de passer son diplôme de patron au cabotage à l'école maritime de Paimpol. Mais la Royale le réclame. Trois ans sous les drapeaux (de 1925 à 1928) et un passage sur le Pasteur, un paquebot affecté au ravitaillement des populations éprouvées par la guerre. Libéré de ses obligations militaires, il remet son sac, comme matelot à bord de la *Mascotte*, affecté au trafic entre Douarnenez et Brest.

La *Mascotte* vendue en 1927⁽⁴⁾, Yves et son frère François décident en 1929 de s'associer dans la construction de *l'Ondine* un sloop commandé aux chantiers Keraudren⁽⁵⁾ de Camaret. Trois ans plus tard *l'Espoir* un second sloop, identique à *l'Ondine* mais d'un plus grand gabarit quitte les bers des chantiers Keraudren et l'année suivante, en 1933 gagne Troaon où, sous le matricule BR5614⁽⁶⁾, l'abbé Salaun, recteur de Traon le baptise en présence de Roger le parrain et de Jeanne Pélenec, la marraine.

Inventaire à la Prévert

Yves s'est très vite épris de *l'Espoir*, dont il prend le commandement. Bordé de bon chêne, ferme de membrures et de coque, ce sloop gréé en dundée de dix neuf mètres de long, de 31 tonneaux de jauge et de 2,40 de tirant d'eau, a la résistance d'un Percheron qui ne renâcle pas au labour : taillé pour la haute mer, comme pour la navigation dans les rias, auxquelles son moteur Beaudouin de 35 CV⁽⁷⁾ lui permet d'accéder.

Doté de son propre mat de charge actionné par un moteur de treuil, *l'Espoir* sitôt après son lancement, relâche régulièrement dans les ports de Loctudy et de Pont-l'Abbé, où sa silhouette

bleue devient vite familière. Une véritable caverne d'Ali Baba que *l'Espoir* ! Ses cales regorgeaient de marchandises de toutes sortes, les « diverses » comme on les appelle, dans le jargon des borneurs. Leur énumération ressemble à un inventaire à la Prévert : Qu'on en juge plutôt : en mars 1933, il livre les négociants Pont-l'Abbistes : trente fûts de vin à Daniel, Le Minor, Nédelec, cent caisses de prunes et deux caisses de liqueurs à Moysan. Le chargement de retour : 48 fûts vides remis par Daniel, et Nédélec, des pommes de terre provenant des entrepôts Boennec, 1600 kilos de conserves de chez Poulain... Toujours durant cette année 1933, s'entassent dans sa soute : des cristaux de soude, des fûts d'huile, des caisses de Pernod, de langoustes, des barriques de coaltar, de fruits, de légumes de biscuits, des tuyaux, de la quincaillerie, des sacs de café, de chicorée, de lessive... N'en jetez plus !

Yves a trente ans lorsqu'il convole en justes noces avec Jeanne la fille d'un amateur de Pont-l'Abbé, Jacques le Gall le capitaine de l'Heb Ken, un Riécois qui, marié à une bigoudène a pris souche à Pont-l'Abbé. Elle lui donnera une fille Maryvonne, et trois fils : Yves Joseph-Guillaume, né en 1936, Joseph (1938) et Jean (1942). La relève est assurée.

Trimer à bord...

On l'a compris : le métier de borneur n'est pas de tout repos... A la fois négociant et donc habile à exploiter les conjonctures, à fidéliser les clientèles, il lui faut aussi faire preuve de solides qualités de marin et d'une parfaite connaissance des côtes et des ports de rias dont l'accès est tributaire des marées, véritables casse-tête de tout patron borneur qui devait composer avec son lest.

Embarqué comme mousse, dès ses quatorze ans, Yves Joseph-Guillaume, l'aîné et ses deux frères, Joseph, et Jean qui a quitté les bancs de la faculté pour se faire marin, apprennent vite sous la férule de leur père. Un apprentissage à la dure...

L'Espoir est un bon bateau certes, mais qui exige du muscle... Aux allures portantes, le barreur, tâche qui sur *l'Espoir* revenait souvent à Joseph, doit maintenir de toutes ses forces le navire afin qu'il aille bon plein, sa meilleure allure.

Un sloop, ça ne se manie pas comme un voilier de plaisance... Ici pas de winches, ni d'enrouleurs ! Mais de lourds palans qu'il faut manœuvrer à bras. Rien que la corne, cette vergue assurant la voile aurique pèse ses cent cinquante kilos. Dans ces conditions le moindre virement de bord, lof pour lof n'est pas une sinécure. Gare à l'énorme bôme qui balaie le pont en une fraction de seconde !

L'hiver surtout la navigation est pénible, lorsque le vent de Nordet vous balance ses paquets de mer glacés à la figure... Alors, tout en gardant un œil sur la grande voile, et la trinquette, on se réchauffe en avalant vite fait un morceau à l'abri du rouf... Avec un équipage réduit, (trois hommes) la fatigue, l'inattention peuvent avoir de graves conséquences. Yves Joseph-Guillaume qui vient tout juste d'embarquer en fera la douloureuse expérience. *L'Espoir* charge au Mesquer, quand la courroie du moteur de treuil se coince... En voulant la libérer, il a le bras brusquement happé et se retrouve projeté dans les haubans ! Son père, aidé de René Chever le matelot (ce dernier a évité le pire en bloquant la courroie de son sabot !) le transporteront, en barque à Guérande où il sera hospitalisé.

Du sel... du sable...

Outre le fret bigouden, *l'Espoir* s'est spécialisé dans le transport du sel qu'il charge à Noirmoutier, Guérande, Le Mesquer, Pouliguen, l'île de Ré pour le compte des conserveurs.

Accéder aux salines n'était pas toujours évident... S'il était facile de s'emboîser au Croisic, en revanche, accoster dans les ports d'étier n'était pas toujours de aisé... Halé par des toulines *l'Espoir* frayait difficilement son chemin entre les canaux. Une fois le bateau amarré les commis du paludier posaient des planches entre la berge et le bateau et commençaient à charger. Les sacs étaient arrimés à fond de cale, mais il n'était pas rare que l'usinier commandât une

cargaison en vrac, qu'il fallait décharger, ensacher, chaque sac étant préalablement pesé... Si le sel est d'un bon rapport, il exige certaines précautions. Pas question que l'eau pénètre dans la cale... Aussi prend-t-on un soin tout particulier à obturer les panneaux par des prélaris.

A la fin des années cinquante le sel cesse de nourrir son homme. Les conserveurs ne veulent plus du gris et lui préfèrent le blanc que produisent les Salines du Midi dont ils dépendent. Fin d'une épopée dont l'origine remonte au moyen-Âge...

Quand il ne transporte pas du sel, *l'Espoir* se fait volontiers sablier, acheminant de pleines cargaisons de sable coquillier ou maërl, extrait au Minou et à Port Launay. Traité par les Ets Boennec à Pont-l'Abbé il sera ensuite distribué dans les campagnes où l'on s'en servait pour amender les terres.

Le naufrage à Hoëdic

Tout marin préfère naviguer au large, plutôt que le long des côtes. La vigilance, à bord d'un sloop borneur est donc de rigueur. Yves le sait, qui, en cette nuit d'avril du 3 au 4 avril 1957 s'en revient de Noirmoutier où la veille il a pris livraison d'un chargement de naissains. Destination Brest.

Il vient de s'engager dans les Courreaux de Belle-Ile. Un endroit plutôt malsain... D'autant qu'une brume épaisse rend la visibilité quasi nulle.

Une dérive trop forte a-t-elle alors déporté *l'Espoir* hors du chenal, le rapprochant de Hoëdic, que l'on distingue à tribord ? Brusquement, un fracas épouvantable ébranle le navire. Il vient de heurter un des nombreux rochers qui bordent l'île. Sans perdre un instant, Yves, son fils Joseph et René Chever descendent dans le canot et gagnent la terre, où on les reconforte.

Le lendemain Yves doit se rendre à l'évidence, les dégâts sont considérables : Couché sur la grève, les cales remplies d'eau, *l'Espoir* semble promis à finir comme épave. Mais c'est compter sans la générosité des Hoëdicais. Touchés par la détresse d'Yves Muzellec, qui le bateau n'étant pas assuré, perd son gagne pain, le recteur et les marins de l'île décident, coûte que coûte, de sauver *l'Espoir*. Afin de l'alléger, ils vident les cales, pompent l'eau, puis l'ayant désensablé, aveuglent sommairement les brèches. Le voici remis à flot... Yves souhaite le radouber à La Trinité... Pris en remorque, il parvient, tant bien que mal, à toucher le port. Son moteur remis en état, et malgré un calfeutrage de fortune, *l'Espoir* qui n'a jamais tant mérité son nom, regagnera Pont-l'Abbé où un chantier naval lui redonne une seconde jeunesse...

Plus tard, Yves Joseph-Guillaume en témoignage de reconnaissance envers la population d'Hoëdic, qui secourut son père, lui offrira une maquette de *l'Espoir*, fabriquée par ses soins, et qui trône aujourd'hui, en ex-voto dans l'église Notre Dame La Blanche⁽⁸⁾ Une belle histoire...

Le temps de l'aventure

Vaille que vaille Yves Muzellec poursuivra jusqu'en 1964 l'exploitation de *l'Espoir*. Mais le cœur n'y est plus. A l'orée des années soixante le glas a sonné pour les borneurs.

La majorité, faute de repreneurs ont été abandonnés aux vasières, vieux serviteurs que notre modernité technologique voue à l'oubli et au mépris. Longtemps les cimetières où meurent les vieux bateaux garderont la trace de leurs robustes bordés, de leurs membrures, avant que tout ne disparaisse...

L'Espoir dans cette conjoncture moribonde, continue vaillamment de fouailler l'écume. N'oublions pas que le naufrage de Hoëdic est un survivant... Il s'accroche donc... C'est de lui que parle Yves Tanneau lorsqu'il écrit en 1958 : « *Que reste t-il des nos jours (NDLR des borneurs). A peine un souvenir... Quelques apports de sable et de ciment et le caboteur L'Espoir de Pont- l'Abbé qui continue d'acheminer vers son port d'attache du sel de la Loire Atlantique. Son capitaine armateur M. Muzellec est sans doute le dernier représentant de cette longue lignée de maîtres de barque. »*

Pour Yves Joseph-Guillaume, à trente et un ans, le temps est aussi venu de tourner la page. Sans nostalgie. Il a trouvé à s'embaucher au chantier Pichavant, où il travaillera jusqu'à l'âge de la retraite.

L'Espoir, le vieux compagnon de ses jeunes années échappera au charnier des épaves. Un jeune couple des Sables d'Olonne Christian et Marie Claire Lefèvre en est tombé amoureux. Tous deux viennent de passer quatre ans sur l'île du Loch dans l'archipel des Glénan dont ils assuraient le gardiennage tout en récoltant le goémon. Christian ancien skippeur de trimaran, passionné de photographie et de plongée sous-marine, sitôt après avoir acheté *l'Espoir*, l'a transformé en goémonier. Du goémon ! Pourquoi pas ? après le sel, le maërl... Mais l'affaire, au bout d'un an tourne court. Un autre projet prend forme : le club Pétreil... Alors que la passion des vieux gréements attire aujourd'hui les foules, l'idée d'inviter les touristes à s'initier au maniement des vieux gréements ne manquait assurément pas, d'originalité... Somme toute, c'est le projet que réalisera plus tard en 1981 l'association Ar Test, exploitant le Notre Dame de Rumengol avec le succès que l'on sait... Mais en ces années soixante dix, il s'agit là d'une nouveauté. Ils ne sont pas assez nombreux les matelots néophytes à mettre, pour la somme modique de douze francs leur sac à bord de *l'Espoir* pour une traversée Concarneau-les Glénan ! Et *l'Espoir*, que Christian, Marie Claire et leurs amis avaient restauré avec un soin tout particulier (le rouf avait disparu), se retrouve au chômage, au pied de la Ville Close. Il n'y reste guère très longtemps... Le vent des alizés soufflera bientôt dans ses voiles... Les Lefèvre mettent le cap sur les Antilles où ils comptent l'exploiter en charter.

Mais le soleil des Caraïbes ne réussit décidément pas à l'ancien borneur. Le voici qui traverse à nouveau la grande mare pour mouiller l'ancre dans l'archipel du Cap Vert, au large de l'Afrique. Il cabotera quelque temps entre les îles avant d'y rendre son dernier souffle. C'est là que Jean-Yves Cornen, un marin de la Marine nationale le prendra en photo. La dernière vision de *l'Espoir*.

Jean-Yves BARZIC

Version originale de l'article publié initialement dans la revue Cap Caval N° 30 du mois de juillet 2013

Renvois :

- (1) La différence entre le cabotage et le bornage tenait à la distance parcourue. Le rayon de navigation d'un borneur était généralement de moindre étendue que celle d'un caboteur...
- (2) Yves Tanneau : *Grandeur et décadence d'un ancien port fluvio-maritime, Pont- l'Abbé*. Bulletin de la société d'archéologie du Finistère 1858. PP 68 à 159.
- (3) *L'Espoir* pour l'avenir, construit à Quiberon coula en 1923 au large du cap Fréhel.
- (4) Construite en 1908 à Douarnenez achèvera sa carrière à Lampaul.
- (5) Camaret comptait à l'époque de nombreux chantiers navals : les Boennec-Lastennet, les Péron, les Le Bris, les Hugot, les le Fur. Des chantiers Keraudren créés en 1892 sortirent principalement des sloops et des dundées. François, Joseph, Corentin construisirent notamment la Fleur de Lampaul, Le bel espoir, le Notre Dame de Rocamadour, le Notre Dame de Rumengol... On doit à François la réfection de la charpente et de la chaire de l'église Notre Dame de Rocamadour, détruite par un incendie en 1910. Les chantiers Keraudren cessèrent leur activité à la fin des années soixante.
- (6) Il changea d'immatriculation le 21 mai 1952 et se rattacha au quartier maritime du Guilvinec sous le matricule GV7416.
- (7) Par la suite il sera équipé d'un moteur de 80 CV.
- (8) L'ex-voto de *l'Espoir* fut également exposé dans l'ancien phare de Penmarc'h.

Remerciements :

Nous devons à l'excellent accueil de Mme Annick Muzellec et de son fils Pascal les renseignements sur leur famille. Les précisions fournies par Bernard Cadoret dans le numéro d'Ar Vag nous ont été précieuses. Le regretté Jacques Mariel, historien de Loctudy nous à éclairé de ses connaissances sur le trafic du port. La revue Les cahiers du Yachting N069 novembre 1968. La photographie illustrant cet article nous a été aimablement prêtée par Henri Kerisit et Erwann Quéméré.