

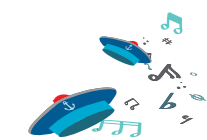
Il est remarqué par hasard, en 1978, au fond de la lagune, pourrissant sur l'île San Giorgio, par le docteur Luc-Olivier Gosse, curieux et amoureux de vieux voiliers qui, en visitant l'épave du « Giorgio Cini », voit sur la coque les traces de son premier nom, « Belem ». Le docteur Gosse rentre rapidement en France et se démène, démarche tous azimuts les politiques, les banques, les institutions, fait des campagnes de presse, lance des souscriptions et, le 27 janvier 1979, après d'âpres négociations face à la concurrence d'autres associations et aux ferrailleurs, il est racheté. Il repasse sous pavillon français. Il est pour la septième fois sauvé !

Sa coque se modernise au fur et à mesure des carénages et est maintenant soudée et non plus rivetée. Sa mâture, son gréement et sa voilure sont remis à neuf, ses aménagements d'accueil et de navigation sont conformes aux normes actuelles et il est doté de tous les équipements de sécurité et de navigation modernes.

Ce « chanceux » navigue toujours grâce au groupe bancaire Caisse d'Épargne, mécène de la FONDATION BELEM depuis 1980.

Alain Pirard

## Théo Laurent, du Vincam à la Pelagia



J'ai rencontré Théo un matin de l'été 2019 avec le projet de recueillir ses souvenirs de marin-pêcheur puis de commandant de bateaux de l'ISTPM\*. Mon souhait d'être initiée au monde secret de la mer a croisé le recueil de sa mémoire.

À la retraite depuis des années, Théo, né en 1924, renoue peu à peu les fils de son parcours de marin-pêcheur comme ses parents, jusqu'à la rencontre avec l'océanographie. Le vendredi 15 avril 2022, Théo a largué les amarres. Il avait souhaité publier ce bref témoignage.

La mémoire ? Elle ramasse dans ses filets une drôle de marée. On peut trier ou pas, laisser venir, accueillir ce qu'elle dépose sur une rive de la vie. Dans ces propos, nous avons choisi de ne pas trier.

Je me souviens de l'Institut des pêches, de la Thalassa, de la Pelagia.

Je me souviens d'histoires de navigation, d'histoires d'hommes, d'histoires de passerelles, du Roselys qui allait à Dakar, l'hiver, pêcher l'albacore, ses viviers de chaque côté à la japonaise.

Je me souviens des cartes marines, de Roscoff, de l'île de Batz, du Germania, coulé en Manche par mauvais temps.

Je me souviens du langage des scientifiques, du langage des pêcheurs.

Je me souviens de la corde de dos du chalut.

Je me souviens qu'il fallait trier le poisson sur le pont avec les paquets de mer qui venaient.

Je me souviens des missions avec les scientifiques, des scientifiques de terre avant d'être amarqués, je me souviens des quarts de quatre heures parce que, le bateau, on ne le laisse pas tout seul.

Je me souviens de la recherche, de la technique, d'avoir marqué des thons puis les avoir relâchés, renvoyés à l'eau pour connaître leurs migrations.

Je me souviens des appareils qui donnaient la salinité de l'eau, du thermographe pour renseigner sur la température et les fronts thermiques, pour savoir si l'on pouvait éventuellement trouver du poisson. Trop chaud ou trop froid ? Pas la peine d'aller dans la zone ! Ou bien – Allez-y ! là, il y a du poisson. Voilà comment on pouvait aider les pêcheurs, emmenés parfois jusqu'aux Açores.

Je me souviens du lever du jour. 5h du matin, la phonie se mettait en route, parfois dès 4h30. Il pouvait y avoir deux cents ou trois cents bateaux sur les ondes - «Théo où es-tu ? Qu'est-ce que tu vois ? »

Je me souviens d'un marin de Saint Gilles, Jean-Claude Moreau, patron de l'Océan des tempêtes, très doué pour faire le point sur le soleil. Pas de GPS à l'époque !

Je me souviens d'avoir sauvé mon beau-frère Germain par le fond de la culotte un jour où il était tombé à l'eau. On allait tirer un bateau de pêche qui était à la côte près de Tanchet

Je me souviens qu'il y avait des bistrotts partout, des bals chez Siret. Le samedi soir et le dimanche, quand on était à terre, on retrouvait là tous les gens du Passage.

Je me souviens du mal de mer lorsque j'étais mousse avec mon père.

Je me souviens d'un métier de passion.

Les responsabilités du bateau, des hommes, de faire marcher la mission, oui, je me les rappelle. Ce sont ces responsabilités qui m'ont façonné.

• L'Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes était chargé d'effectuer les travaux ou recherches relevant du domaine des sciences de la mer et intéressant directement les pêches maritimes et les industries qui s'y rattachent. Il sera remplacé plus tard par l'IFREMER.

Théo Laurent, accompagné dans son voyage vers la mémoire par Michèle Jousset.

WWW.OCEAM.ORG



BRUITS  
DE QUAI



40  
ANNÉES

les Sables  
d'Olonne...

Directeur de la publication :

François Delanneau

Crédit photos : OCEAM / Freepik

Graphiste : 40marins.com

N° ISSN : 2116-9322

N°37  
Juillet 2022



# BRUITS DE QUAI

OCEAM  
Organisme de Culture, d'Étude et d'Action Maritimes

## EDITO...

L'été est (enfin) là ! Le soleil brille, la mer est belle, les plages sont bondées et les goélands mangent des chichis. Tout est donc normal pour la saison... Mais la vie des associations continue même si elle se ralentit quelque peu. Et OCEAM, qui oeuvre pour la préservation du patrimoine maritime sablais et la diffusion de la connaissance des activités maritimes, peut vous proposer quelques divertissements « culturels ». Tout d'abord, une visite du musée de la mer où jusqu'au 30 septembre se tient l'exposition intitulée « Faire route en mer d'hier à aujourd'hui » pour vous initier à la navigation ainsi que la montée à la tour d'Arundel pour découvrir un magnifique panorama sur la ville et la baie des Sables. Sur le terre-plein de la Cabaude, la visite du chantier de restauration du chalutier en bois Kifanlo, construit en 1955 aux Sables, vous permettra d'accéder aux secrets de construction d'un navire de 16 mètres de long qui naviguera de nouveau l'année prochaine. Enfin, vous pourrez assister à la Biennale des peintres et maquettistes de l'association qui se tiendra en septembre au prieuré St Nicolas.

Renseignez-vous sur les dates et heures précises d'ouverture de ces lieux et manifestations et repliez pour quelques instants votre serviette de bain afin de profiter de la mer... mais du côté des marins !



## LES GARÇONNES

On appelait « garçonnes » les jeunes filles qui ramendaient (réparaient) les trous dans les filets de pêche à la sardine.

La « garçonne » était choisie sur le sérieux mis dans son travail et/ou par connaissance d'un patron pêcheur. Il n'y avait pas de déclaration à la mairie, donc pas de reconnaissance légale de ce métier annexe de la pêche.

Les marins débarquaient les filets (appelés rets) sur les quais, environ 5 ou 6. La « garçonne » intervenait alors pour étendre les filets sur les quais et elle inspectait leur état. S'il y avait des trous, il fallait alors ramender. (On disait aussi qu'elles « tapinaient » les filets.)

Ensuite elle remplaçait les filets dans des sacs de jute, chaque sac ayant un seul rets pour identifier la maille du filet.

(En Vendée, chaque barque dispose de plusieurs rets avec des tailles de mailles différentes pour s'adapter à la grosseur des sardines. Les rets sont identifiés par des marques ou moule spécifiant la grosseur de la maille et l'armateur).

Les marins venaient ensuite les chercher pour les embarquer sur le bateau.

Le produit de la pêche était vendu dans les différentes usines. Le samedi, avec un petit sac, la garçonne allait récupérer le résultat financier de la semaine. Cela dans toutes les usines où le poisson avait été acheté pour être traité.

Une réunion avait lieu ensuite au café où la garçonne remettait au patron pêcheur tout l'argent récolté.

Le partage pouvait avoir lieu ainsi : patron 1 part  $\frac{1}{2}$ , le matelot 1 part, le mousse  $\frac{1}{2}$  part et la garçonne  $\frac{1}{2}$  part. La garçonne était vêtue d'un jupon noir et d'une chemise de belle couleur ou noire et d'un tablier toujours coloré (avant 1914). Elle portait également une coiffe sablaise « basse ».

Marie-France Marty

## Pour rire

Faire des ronds dans l'eau ne signifie pas gagner sa vie en mer.

La voile est la seule activité où tu peux changer de bord sans retourner ta veste.

Que se passe-t-il quand deux poissons s'énervent ?  
Le thon monte.

### Des nouvelles de notre Kifanlo

L'équipe de charpentiers s'active, les travaux continuent et la restauration avance. La majorité des membrures ont été changées et le moteur et ses accessoires déposés. L'installation de l'ensemble des membrures ainsi que des jambettes et du pavois devrait être terminée en septembre. Commencera alors la pose du bordé.

Des visites gratuites du chantier sont organisées les mercredis et dimanches à 10h30 et 11h15 jusqu'au 4 septembre sur réservation au 07 68 51 65 37.



## Fragments de plage

Les heures des marées hautes, pleine mer, et des marées basses sont mentionnées dans la presse locale, chez les vendeuses et vendeurs de vers de terre, chez les marchands d'articles de pêche et aussi au syndicat d'initiative.

Après la marée haute viendra le jusant ou reflux.

Pour certaines et certains le problème est autre, bien sûr, évidemment... Chacun son point de vue, son savoir scolaire et extra-scolaire... son savoir vécu...

Le problème, c'est ce fameux rendez-vous du soleil avec la lune. La lune est là et le soleil l'attend.

Un grand souffle amoureux fait monter la mer, un soupir la fait descendre, et cela fait des lustres et des lustres, les étoiles scintillent, et depuis la nuit des temps, la lune et le soleil entretiennent cette comédie très poétique.

Toutes les chattes et tous les chats sur les toits s'ennuient. Mais bientôt nous serons à la mi-août et c'est tellement plus romantique avec les grandes marées. Merci Ray Ventura, et ça vaut mieux que d'attraper la scarlatine.

Nous sommes fin juillet, très beau temps plein de bien-être, accompagné d'un vent très calme nous caressant le corps avec une belle douceur.

La mer commence à faire son travail de marée haute. Des petites vaguelettes avancent et se retirent, suivies d'autres, mine de rien elles commencent à s'étaler. Les plagistes ramassent leurs serviettes, sièges, sacs de plage et parasols pour ne pas se faire inonder.

Les bateaux de sable, construits par des enfants, après plusieurs assauts de la mer commencent à prendre l'eau et disparaissent.

Les plagistes continuent à remonter au plus haut de la plage. Serviettes contre serviettes, chacun marque son maigre territoire et s'en contente. Pas d'affrontement verbal ni physique. Une sorte d'entente cordiale.

Le papotage reprend de plus bel. Etalé et assoupi sur ma serviette, les discussions de tous bords parviennent

à mes oreilles.

- Mon aîné rentre cette année en sixième.
- Notre fille va faire une année en Angleterre depuis le temps...
- Nous avons changé de location, la dame qui nous louait est décédée, alors...
- Tenez, hier soir nous sommes allés dîner sur le port...
- Le temps est meilleur...
- Nous sommes serrés comme des sardines !
- Avec l'huile solaire ça baigne
- Gérard tu remets ta casquette...
- Martine je vais te mettre un peu de crème solaire, ça chauffe...

Ce mélange de conversations crée un brouhaha légèrement étourdissant, presque apaisant.

- Georgette ! Tu te souviens quand on mettait les sardines en boîte ?
- Oui oui Nadia, on était jeunes, ça date.
- On a bien ri, répond Victoire.
- Dès que la sirène de l'usine nous appelait, vite mis le sarrau et hop à la chaîne. Pour se mettre le cœur à l'ouvrage nous chantions « Partons la mer est belle », parfois « la Paimpolaise » pour plaire au Directeur, un Breton quand il se fait marin.
- Nous étions payées en liquide toutes les fins de la semaine, mais ça n'a pas compté pour la retraite, nous profitons maintenant de la retraite de nos défunts maris.
- Vous avez vu à la télé le film « Rebelles », j'ai bien ri, toi aussi Victoire. Et toi aussi Constance...
- C'est grâce à l'émission de Georges Pernoud « Thalassa » que j'ai découvert le dur métier des gens de mer.
- Mes gars n'ont pas fait marin, et je m'en porte mieux.
- Le mien a voulu faire comme son père, la mer, cette salope l'a bien emporté, enfin...
- On dirait que le temps change, la Chaume n'a pas le cul très propre, demain, sûrement pas de plage. Bon je vais me rentrer, vous venez !
- Peut-être à demain.
- Peut-être...

Bernard Philippeaux

## Belem

A la suite de l'escale du voilier Belem aux Sables fin avril, nous vous emmenons dans l'histoire mouvementée de ce rescapé, de ce chanceux à plus d'un titre.

Le Belem est le dernier « clipper français », cargo de la fin du 19e siècle, summum des raffinements des technologies des voiliers de l'époque.

En juin 1896, lorsqu'il sort des chantiers DUBIGEON à Nantes, avec ses 58 m, sa coque en acier, les manœuvres de voiles commandées du pont, c'est le « top » en construction navale à voiles. Sur ces voiliers « modernes », l'équipage était pléthorique : deux officiers, un maître d'équipage, six matelots dont un cuisinier, 2 matelots légers (apprentis) et 2 mousses.

Premier voyage Nantes- Montevideo où il charge 121 mules, paille et fourrage à destination de Para au Brésil. Il mouille en rade attendant que les formalités soient effectuées pour entrer au port. Dans la nuit du 16 novembre, les braiments des mules alertent l'équipage. Le feu est à bord ! Tout l'équipage est mobilisé pour lutter contre l'incendie. Des Brésiliens alertés par la cloche et les fumées sont venus pour aider mais en réalité pour piller ce qui n'a pas brûlé. L'équipage, qui a vaincu le feu, doit maintenant combattre les pillards. La lutte est rude pour l'équipage, du commandant au mousse, jusqu'au lever du jour. Victoire ! Mais la cargaison est détruite. Il faut faire les réparations d'urgence et mettre le cap sur Nantes. La traversée est ponctuée d'un fort coup de vent et le Belem rentre au port coque déformée. Son armateur déclare « c'est un survivant » ! Pour la première fois c'est un rescapé ! Réparé, il reprend du service en Atlantique, avec des chargements divers dont principalement du cacao vers Nantes. En mai 1902, le Belem s'apprête à prendre son mouillage habituel à St Pierre de la Martinique, mais la place est prise. Écumant de rage, le capitaine Chauvelon est contraint de mouiller hors de la rade, de l'autre côté de l'île, à une trentaine de kilomètres de là. Le bateau à peine ancré, dans un bruit d'enfer, le volcan « la Montagne pelée » explose, ravageant la ville et la rade. 40 000 morts, tous les navires ont disparu ! Mais une saute de vent a dévié les nuées ardentes : le Belem est sauf. Pour la deuxième fois,

c'est un rescapé !

En septembre 1913, il appareille de Nantes pour sa 32e campagne et y accoste fin janvier 1914. Serait-ce son dernier voyage face aux navires à vapeur ? Non ! Sa fière allure l'a fait remarquer et le 11 février 1914, le duc de Westminster en devient le propriétaire. Le Belem devient anglais tout en gardant son nom. Pour la troisième fois, c'est un rescapé !

C'est la guerre et son propriétaire, mobilisé, le laisse à Southampton. Et de cargo, il devient yacht de luxe. Deux moteurs, cuisine, somptueuses cabines, salons, escaliers, ses soutes se transforment avec boiseries de fines essences, cuivre et ses filières arrière sont remplacées par cette balustrade victorienne qu'il a toujours, avec ses mâts métalliques, il est encore plus beau ! En septembre 1920 le Duc de Westminster le vend à Sir Guinness (le brasseur). Il change de nom et s'appelle désormais « Fantôme II ». C'est, jusqu'à la mort de sir Guinness en 1939, une succession de croisières et un tour du monde. A la déclaration de guerre, il est désarmé à l'île de Wight. Lors d'un bombardement, une bombe endommage le grand mât et les vergues, le hangar proche où sont les voiles est détruit mais la coque est intacte. Pour la quatrième fois, c'est un rescapé !

Il repasse un moment sous pavillon français car s'y installe le quartier général des vedettes rapides de la 23e flottille des forces françaises libres. Mais la guerre finie, c'est la décrépitude le long d'un quai ! Jusqu'en 1952 où il est remarqué par un riche mécène italien, le Comte Vittorio Cini, qui veut doter d'un voilier son institution de formation d'orphelins aux métiers de la mer, à Venise. Il prend le nom de « Giorgio Cini ». Sauvé une cinquième fois de la destruction !

Sous pavillon italien, il devient navire école avec les transformations nécessaires. Mais son séjour à quai, durant la guerre, l'a beaucoup affaibli et il est déclaré dangereux à la navigation en 1965 puis transformé en « école à quai » ! Mais c'est compter sans sa chance. En 1972, il est acheté par l'académie militaire italienne qui cherche un voilier école pour ses carabinieri. Pour la sixième fois il est sauvé. En 1976, l'école militaire le cède pour une lire symbolique à un chantier vénitien et une fois « toiletté », il est mis en vente.

(L'article continue page suivante)

## La cambuse

### RECETTE

#### HUÎTRES FARCIES

La recette d'Alain Pirard

Ouvrir les huîtres, les vider de leur eau, et les détacher de la coquille, mais laissez-les dans leurs coquilles respectives ! Hacher bien finement du persil et de l'ail, et dans un pilon, écrasez ces condiments. Incorporez ensuite à la fourchette du beurre (salé de préférence), vous réalisez un « beurre d'escargots ». Les quantités sont laissées à votre goût et au nombre d'huîtres à préparer (une petite cuillère à café par huître environ). Poivrez et salez si vous le voulez à votre convenance. Vous videz à nouveau l'eau des huîtres et

déposez dans chaque coquille l'huître et une noix de votre préparation. Disposez dans un plat « lèche frite » avec du gros sel au fond, juste pour maintenir les huîtres à plat et éviter qu'elles ne se vident à la cuisson. Posez les huîtres sur ce sel bien à plat. Introduisez le plat dans un four préchauffé à 180°. Laissez 2 à 3 minutes suivant le nombre d'huîtres (attention, le beurre ne doit pas bouillir !). Servez et dégustez.