



\* **Tuer le « macoui »** avant de rebaptiser un navire :

Le « macoui » est un grand serpent marin qui protège le navire et qui se confond avec son sillage. Et chaque navire a un « macoui » qui le protège.

Rebaptiser un navire revient à lui attacher un nouveau « macoui » et les deux divinités entrent alors en compétition et se battent, ce qui peut provoquer des accidents par la suite en mer, d'où la raison pour laquelle il n'est pas de bon augure de renommer un navire. Aux origines, le sang d'une victime était étalé sur la proue du navire, en offrande aux Dieux pour qu'ils accordent leur protection à l'embarcation et veillent à ce que la navigation se déroule sans encombre. Puis, le rituel du sacrifice a été délaissé au profit du vin : une bouteille était brisée contre la coque, avant que les mœurs n'évoluent et ne favorisent le champagne.

\* **Les pièces de monnaie jetées à la mer** lorsqu'un navire appareille constituent un petit tribut à Neptune pour un voyage serein tout comme le vin versé par-dessus bord. En revanche, une pierre jetée depuis un navire qui prend la mer garantit qu'il ne reviendra jamais.

\* La légende raconte que **les fleurs à bord** sont source de malheur car elles peuvent être utilisées pour confectionner une couronne pour les morts.

\* **Les figures de proue** en bois sculpté et peint qui ornent l'avant des grands vaisseaux sont une puissante protection symbolique.

\* Le marin considère **l'arc-en-ciel** comme un chemin entre le monde des vivants et le monde des morts. Il peut créer des tempêtes en aspirant l'eau de la mer par ses deux bouts. L'arc-en-ciel ne doit jamais être montré du doigt sinon le bateau sera victime de tempêtes.

\* **Le pêcheur qui croise un boiteux ou un bigleux** préférera éviter de prendre la mer. En revanche, s'il croise un idiot, la pêche risque d'être très fructueuse.

\* **Si quelqu'un meurt sur un bateau**, c'est un très mauvais présage. Le défunt pourrait très bien considérer le bateau comme son cercueil et le faire couler. La raison la plus logique est le risque d'épidémie lors de la décomposition du cadavre. Quand, par exception, on ramène un corps à la terre ferme, il est d'usage de le faire débarquer en premier. Une fois l'enterrement terminé, la mer pourrait se mettre en colère qu'on lui ait volé sa proie et donc, afin de l'apaiser, on lui envoie une couronne de fleurs au nom du défunt.

\* **Le fait de siffler à bord** attirait le vent voire la tempête. Cependant, on pouvait siffler « un peu » pour sortir du calme plat mais « pas trop » pour éviter le gros temps. Seul le cuisinier avait le droit de siffler à bord car tant qu'il le faisait, il ne mangeait pas les provisions du bord.

\* **Le marin ne doit pas se couper les cheveux à bord** d'un navire car cela ferait lever des tempêtes. En revanche, le marin qui se coupe les cheveux pendant une intempérie pourrait avoir une très bonne surprise en revenant à son foyer.

\* Il faut toujours **enrouler les cordages** dans le sens des aiguilles d'une montre et surtout **ne pas faire tomber un seau ou un balai à la mer**.

D'autres superstitions sont plus spécialement liées aux pêcheurs :

\* **Cracher sur un filet** pour faire venir le poisson ou ne pas jurer car le poisson fuit.

\* Si l'on forme un équipage, on cherchera à être plutôt 14 que 13 à bord.

\* **Quitter le port un vendredi** est un mauvais présage.

\* Il est de mauvais augure de **commencer un voyage ou de prendre la mer le 2 février**, jour de la Chandeleur et le 28 décembre, fête des Saints-Innocents ou le 31 décembre, jour de la Saint-Sylvestre.

Et les superstitions concernent aussi les animaux. L'albatros, l'âne, le bouc, le chien, le corbeau, le cormoran, le goéland, le pétrel, la mouette, le perroquet en sont l'objet mais aussi, le chat -Il arrive qu'on ne veuille simplement pas de lui à bord, surtout s'il est noir, son nom ne devant pas être prononcé. Toutefois, s'il vient de son propre chef, il est admis car le jeter hors du navire entraînerait fortes tempêtes et malheurs. Il n'est pas bon de l'entendre miauler. En Bretagne, apercevoir un chat avant le départ en mer est un événement susceptible d'annuler le voyage- et les rats qui, sur un navire, véhiculent des parasites et des maladies et dévorent tout. C'est un véritable fléau. En revanche, un bateau privé de rat est dans une mauvaise passe car les rats l'auront quitté pressentant quelque malheur.

Les marins ont conçu une liste d'interdits ou de mauvais présages. Étant donné leur caractère non scientifique, ces superstitions varient selon les mœurs, la religion, le pays et peuvent être régionales, locales, voir familiales ou personnelles !

De nos jours, la liste des superstitions a bien diminué, quoi que...

Alain Pirard

N°42  
Mars 2024



# BRUITS DE QUAI

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

## EDITO...

L'hiver se termine et aussi la période de calme pour l'activité des bénévoles qui travaillent à la remise en état du Kifanlo. Les autres sections, peinture et maquettisme, ont continué leur vie habituelle et, comme vous le savez, le musée de la Mer étant fermé, il n'y aura pas de préparation d'une nouvelle exposition.

Le Kifanlo, qui a subi les intempéries hivernales, va avoir besoin de quelques bricolages, d'un coup de peinture et probablement d'un carénage avant sa remise en service. Nous acceptons pour ces travaux toutes les bonnes volontés. Quel plaisir et quel privilège de participer à la restauration et à l'entretien d'un Monument Historique ! Mais notre chalutier a également besoin de professionnels pour le faire naviguer et la tâche est très ardue pour trouver un équipage qualifié qui répond aux obligations réglementaires et qui soit volontaire pour apprendre la technique de la pêche au chalut latéral, l'esprit « associatif » étant, bien entendu, indispensable. Soyons optimistes et espérons que quelques marins sablais, vendéens, peut-être bretons ou même pourquoi pas d'ailleurs, se laisseront tenter par cette opportunité exceptionnelle.

Le Kifanlo les en remercie d'avance et les attend avec impatience.

## La Criste marine (*Crithmum maritimum*)

Appelée aussi « fenouil de mer », ou « perce-pierre », à ne pas confondre avec la salicorne qui pousse dans les marais salants.

Cette plante typique et vivace des bords de mer, pousse sur les côtes de l'Atlantique et de la Méditerranée car elle tolère bien le sel marin, la sécheresse et les attaques des vagues. On la trouve à foison sur les rochers des côtes vendéennes, sur les dunes ou cordons de galets et ne peut être confondue avec une autre plante. Ses feuilles sont découpées en folioles linéaires et charnues.

Son rôle dans la protection contre la mer est important car elle dispose d'un système racinaire puissant qui fixe la dune mobile.

Elle fleurit de juin à août et ensuite forme de grosses grappes de graines (akènes) de couleur brun-vert qui s'éparpillent autour du pied et formeront de nombreuses colonies. Les fleurs sont jaunes avec des nuances de rose ou mauve.

Elle est connue depuis l'antiquité pour ses vertus médicinales et culinaires.

Très utilisée dès le 16ème siècle, notamment en Grande Bretagne, où elle était transportée dans de la saumure pour être vendue à Londres, à Covent Garden (équivalent des Halles de Paris). William Shakespeare la cite d'ailleurs dans sa pièce Le Roi Lear.

La criste marine a des propriétés toniques, stimulantes (au niveau thyroïdien), reconstituantes et antiscorbutiques. C'est pour cela que les marins autrefois en emportaient pour combattre le scorbut en l'absence de vitamine C.

On la trouve de nos jours dans des huiles essentielles pour lutter contre la cellulite.

Mais la récolte des feuilles doit respecter la réglemen-

tation locale et se limite à une ou deux poignées de feuilles, sans arracher les racines.

En croquant les feuilles on découvre un mélange de saveurs : certains lui trouvent une saveur iodée et légèrement citronnée, d'autres une saveur de fenouil ou d'anis, de cerfeuil voire un goût de carotte pour d'autres. C'est pourquoi elle est utilisée en cuisine comme condiment. Les feuilles peuvent se consommer crues en salade ou bien cuites comme un légume.

Quelques exemples d'utilisation en cuisine :

- À la façon des haricots verts
- Quelques feuilles hachées, dans une salade composée, dans une mayonnaise pour remplacer la ciboulette ou le persil, dans des rillettes de poisson, en sauce pour le poisson.
- Les feuilles peuvent aromatiser du vinaigre ou être préparées dans du vinaigre blanc comme les cornichons.

Marie-France Marty



WWW.OCEAM.ORG



BRUITS DE QUAI



40 MARINS

les Sables d'Olonne

Directeur de la publication :

François Delanneau

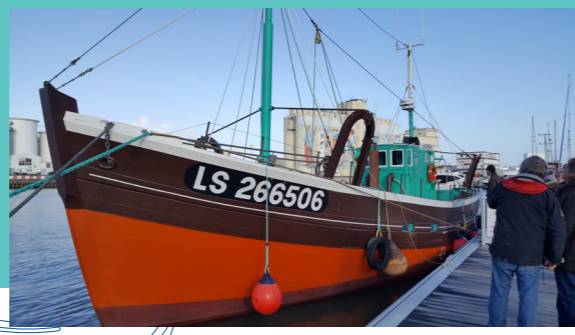
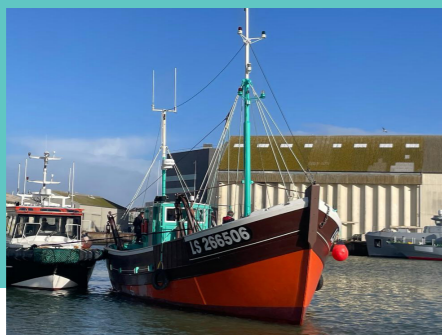
Crédit photos : OCEAM / Freepik

Graphiste : 40marins.com

N° ISSN : 2116-9322

## Des nouvelles de notre Kifanlo

Le Kifanlo est de nouveau amarré au ponton des bateaux du patrimoine depuis le 8 décembre après plus de deux ans d'absence, 25 mois précisément. Des techniciens des Ateliers Lefebvre sont intervenus sur le bateau pour la finalisation de l'alignement du moteur et la remise en état des différents circuits d'eau de refroidissement du moteur, de lavage et d'assèchement. Les charpentiers reviendront également à bord pour diverses tâches, entre autres assurer l'étanchéité des trois cloisons que comporte le bateau. Quelques retouches de peinture seront nécessaires afin de rendre le Kifanlo le plus beau possible. Sous réserve de l'obtention du permis de navigation dans des délais raisonnables, dès le mois de mai, vous aurez le plaisir et la chance d'admirer ce valeureux chalutier naviguer dans la baie des Sables, lui qui n'a pas fendu l'eau de l'Atlantique depuis cinq ans. Une véritable résurrection !



## Envie de savoir quels bateaux sont en mer devant les Sables d'Olonne en temps réel ? Et dans le monde entier !



Il existe des outils en ligne gratuits permettant de suivre en temps réel la position des navires sur la quasi-totalité du globe. (marinetraffic.com ou vesselfinder.com). Les bateaux sont représentés par des icônes de différentes formes et couleurs, selon leur état et leur type. Les bateaux en déplacement sont des triangles orientés dans la direction qu'ils suivent. Les bateaux à l'arrêt ou à faible vitesse sont des ronds. Les couleurs indiquent le type de bateau : cargo, pétrolier, passagers, navires rapides, pêche, plaisance...

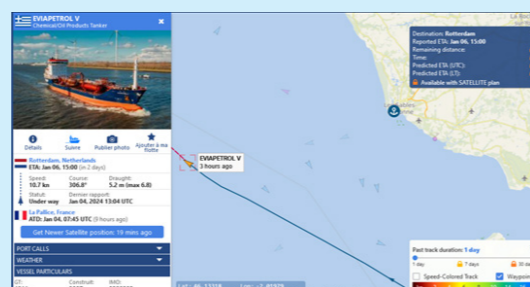
On peut aussi consulter la direction et la vitesse du vent, la hauteur des vagues et la température.

Comment cela fonctionne-t-il ? Grâce à l'AIS dont le rôle est d'identifier les navires à proximité, d'éviter les collisions en mer et d'assurer un suivi de flotte en temps réel. L'AIS pour Automatic Identification System (en français : système automatique d'identification SIA) transmet automatiquement l'identité du bateau, son nom, sa position GPS, son cap et sa vitesse, ainsi que d'autres informations utiles.

L'AIS est couplé à la VHF ainsi qu'aux instruments de bord. Pour qu'un bateau soit identifié sur l'AIS, ce système doit bien sûr être activé. Certains AIS ont une alarme qui prévient les marins en cas de collision probable.

Les données AIS sont utilisées par les bateaux dotés d'un équipement AIS (plaisance, navires commerciaux, bateaux de pêche, etc...) et les stations côtières chargées de la surveillance du trafic maritime, tel que le CROSS en France. Les sites Internet sont alimentés par des stations installées par des bénévoles.

Dans la course du Vendée Globe, l'AIS permet aux skippers d'identifier les navires qui se trouvent dans leur zone pour éviter toute collision. Ils sont également visibles par les autres bateaux.



En cliquant sur une icône vous pouvez visualiser la fiche du bateau et obtenir son trajet. Par exemple l'Eviapetrol sur la fiche ci-dessus, partait de la Rochelle en direction de Rotterdam.

Des sites en ligne (Flightradar24.com) sur le même principe existent également pour le trafic aérien.

Marie-France Marty

## Etes-vous superstitieux ? Non, cela porte malheur !

Les personnes confrontées à des risques et à des dangers multiples ressentent leur fragilité évidente et leur vulnérabilité face aux événements. Pour vaincre cette appréhension et aller de l'avant, il est tentant de chercher un réconfort dans un élément tiers protecteur qui conjurera les risques, apaisera et endossera les échecs ou problèmes.

Le soutien d'une religion peut également apporter un réconfort.

Le souvenir d'avoir prié ou invoqué une action divine, lors d'accidents ou de naufrages, renforce les survivants dans leur croyance d'une protection leur permettant de repartir affronter les dangers.

La mer est dangereuse et les marins le savent si bien que les superstitions ont envahi le milieu maritime.

Voici quelques superstitions et leur explication, parfois :

\* **On ne parle pas de « l'\*\*\* »** (cousin du lièvre) à bord ! Ce rongeur était initialement embarqué pour nourrir l'équipage mais certains se sont échappés et dans la cale ont rongé des cordages désarimant les cargaisons et provoquant des chavirages. D'autres ont rongé des cordages indispensables aux manœuvres, provoquant ainsi la perte du vaisseau. Parler de ce rongeur porte donc malheur. Les marins préfèrent donc l'appeler « longues oreilles, Pollop, Zebra, langoustine des prés, ... ».

\* **La présence d'une femme à bord** a longtemps été aussi un risque maléfique. Il est certain qu'une présence féminine au milieu de rudes gaillards sevrés longtemps sexuellement a pu conduire à des conflits dans l'équipage causant la perte du bâtiment.

Si cette femme est surprise en mer à bord et qu'il y a un gros problème elle peut être jetée à la mer !

Un édit royal de Louis XIV interdit les femmes à bord de ses vaisseaux militaires avec des sanctions pour les officiers et matelots contrevenants.

Il est à noter qu'Isabelet Roux, béniée en 2011, a pu, au contraire, « sauver » par ses prières, les marins d'une forte tempête où ils ont pensé mourir.

\* Même sur les voiliers **il n'y a pas de « cor\*es »** et le mot est interdit.

L'explication en est simple : chaque cordage a une fonction et une seule, il porte donc le nom de sa fonction et, sans cette reconnaissance par les gabiers, les manœuvres deviendraient impossibles et le navire serait en danger.

Il y a cependant deux « cordes » à bord : une est attachée au battant de la cloche et sert à « piquer » les quarts, l'autre est réservée à la pendaison des mutins et pirates. C'est sans doute cette dernière utilisation qui est à l'origine de l'interdiction de prononcer son nom à bord. Les salles de spectacles pour les manœuvres des décors avec les cordages et poulies employaient beaucoup d'anciens gabiers et la superstition du mot « maudit » a ainsi été importée dans les théâtres.

\* **Le prêtre a mauvaise presse** et les mots « prêtre », « recteur », « moine », « église », « curé » sont également bannis à bord. Toujours est-il que ces mots, interdits à bord, sont souvent remplacés par le mot « cabestan ».

\* **Lorsque des marins trinquent à bord**, ils ne choquent pas verre contre verre mais poing contre poing. Ceci pour ne pas faire de bruit, la superstition voulant que le bruit du verre attire le vent.

\* **Allumer une cigarette à l'aide d'une bougie** provoquerait la mort d'un marin quelque part dans le monde. Cette croyance est sans doute liée au fait qu'un des ancêtres de la SNSM, les Hospitaliers sauveteurs bretons (association créée en 1873), vendait des allumettes. Ainsi, allumer une cigarette à la bougie revenait à priver de dons les HSB.

\* **Pour nommer un navire**, ou pour son immatriculation, il est nécessaire de faire apparaître des lettres et chiffres sur la coque de celui-ci. Certaines lettres ont des parties plongeantes comme A ou I au contraire du C. Pour les marins, il est important de ne pas « provoquer » ou « agresser » la mer. Ainsi, sur de nombreux navires, les lettres et chiffres étaient dessinés pour qu'aucune partie plongeante ne vienne provoquer la mer.

Par exemple, le 1 est rendu « pêchant » par l'adjonction de barbes. (L'article continue page suivante)

## La cambuse

### RECETTE

ECAILLES DE ST JACQUES  
La recette d'Eve Le Moine

- . 12 fines tranches de pain de seigle aux raisins.
- . 12 noix de St Jacques
- . 1 pamplemousse
- . huile d'olive
- . poivre

Lavez et séchez les noix de St Jacques; Tranchez les noix en 2 ou 3 rondelles. Mettez-les au congélateur quelques minutes. Pressez le pamplemousse pour en prélever le jus. Faites mariner les tranches de noix de St

Jacques dans le jus de pamplemousse au réfrigérateur pendant 1 à 2 heures. Découpez des rondelles de pain de seigle de la taille des noix de St Jacques. Trempez les rondelles dans l'huile d'olive. Au moment de servir, assemblez une lamelle de noix de St Jacques avec une rondelle de pain de seigle. Arrosez d'un trait d'huile d'olive et assaisonnez d'un tour de moulin à poivre.