



. L'équipage

L'équipage, professionnel et salarié, doit se composer d'un capitaine titulaire d'un brevet de Capitaine 200 et de nombreux certificats renouvelables tous les cinq ans et d'un matelot titulaire d'un CMP.

Déjà en 2001, OCEAM cherchait un équipage et en 2019, le Kifanlo est resté à quai faute d'équipage. En 2024, OCEAM a reçu très peu de candidatures malgré des annonces sur des sites dédiés à l'emploi maritime et des articles dans plusieurs journaux, sans oublier le bouche-à-oreille dans le milieu de la pêche du port des Sables et des salaires proposés très corrects.

Mais la période de navigation proposée est très courte (2 mois) et la concurrence très vive durant la période estivale. Chaque année, OCEAM doit rechercher un nouvel équipage, les marins enchaînant les contrats à durée déterminée.

. La transmission du savoir-faire

Chaque année, le nouvel équipage recruté doit être formé à une technique de pêche qui n'est plus pratiquée depuis plusieurs décennies. Jusqu'à présent, des formateurs sont encore disponibles mais les années passent... Qu'en sera-t-il demain ?

. Les coûts

Les salaires et les charges salariales constituent le poste de dépense principal de l'association, le bénévolat des marins professionnels retraités ayant disparu.

L'entretien d'un navire de cet âge est particulièrement coûteux. OCEAM doit acheter la peinture et accessoires pour les travaux annuels de peinture heureusement réalisés par les bénévoles d'OCEAM et les consommables, huile, gazole. Il faut aussi sortir le navire de l'eau pour effectuer son carénage annuel réalisé également par des bénévoles et suivre les prescriptions réglementaires (dotation médicale...).

Mais surtout, il y a les dépenses imprévues qui se multiplient ces derniers temps principalement dues à des pannes du moteur ou de ses accessoires. Le moteur a 70 ans et il devient difficile sinon impossible de trouver des pièces détachées. Récemment, la rupture d'une pièce a nécessité le remorquage du Kifanlo par la SNSM, une première dans toute sa vie, suivie de la casse de deux joints de culasse. Au vu de son état général, il n'est pas raisonnable de le réparer. L'installation d'un nouveau moteur est donc indispensable.

L'avenir

Pour continuer à le faire naviguer et réaliser des démonstrations de pêche au chalut latéral, objectif fixé par la DRAC, OCEAM aura besoin du soutien moral et financier de tous les Sablais, de tous les amateurs du patrimoine maritime, de toutes les collectivités territoriales et locale et de toutes les bonnes volontés qui souhaitent sauvegarder cet emblème vivant des Sables et le voir, encore et toujours, embouquer le célèbre chenol.



La pêche aux dons

Ce numéro spécial a été réalisé par Michel Le Moine d'après les recherches effectuées par Marie-France Marty aux archives municipales.

WWW.OCEAM.ORG



BRUITS
DE QUAI



les Sables
d'Olonne...

Directeur de la publication :

Didier ROCA

Crédit photos : OCEAM

Graphiste : 40marins.com

N° ISSN : 2116-9322

N°46
Numéro spécial



BRUITS DE QUAI

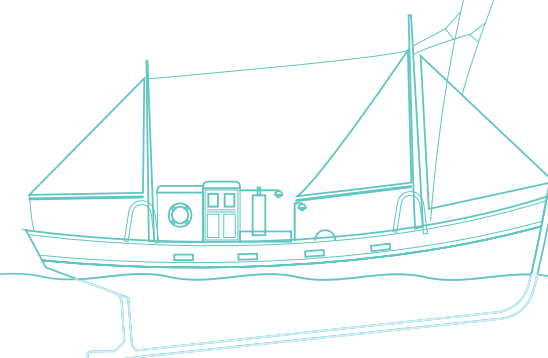
OCEAM
Organisme de Culture, d'Etude et d'Action Maritimes

EDITO...

70 ans et toujours pimpant. C'est bien sûr du Kifanlo dont je parle qui, hélas, n'a emmené de nouveau ses passagers à la découverte de la pêche au chalut latéral cette année que du 1er au 9 juillet à cause de son moteur défaillant. Le changement du moteur s'impose donc en raison de son mauvais état général.

L'association OCEAM va cependant fêter dignement cet anniversaire le 27 septembre. Cet événement est la preuve qu'avec de la volonté, de l'entêtement même, de la compétence et des participations financières publiques et privées, il est possible de mener à bien la sauvegarde d'un élément essentiel du patrimoine maritime sablais pendant toutes ces années et lui éviter de finir sa vie dans un musée ou sur un rond-point dans le meilleur des cas.

Dans les pages qui suivent, vous pourrez lire l'histoire des 70 ans de la vie du Kifanlo.



Le navire

Le Kifanlo est un chalutier thonier en bois. Il mesure 16,37 m de long et 4,80 m de large pour une jauge de 27,51 tonneaux et est équipé d'un moteur Poyaud de 120 ch.

Avec sa voûte elliptique, dite «en cul-de-poule», typiquement sablaise, et sa coque très représentative de la construction navale entre 1937 et 1957, il constitue un témoin privilégié de l'histoire maritime locale.

Sa coque est en chêne, son pont en sapin du nord et sa timonerie en pin des Landes.

Sa voilure auxiliaire, grée seulement pour la pêche au thon, se composait d'une trinquette, d'une grand-voile et d'un tape-cul.

Il est le dernier d'une fratrie de 16 navires et le seul représentant en France, en état de naviguer, d'une technique de pêche aujourd'hui disparue : la pêche au chalut latéral. Les 15 autres ont été vendus et détruits. Les « classiques » ont navigué jusqu'aux années 1975, où ils ont été remplacés progressivement par les chalutiers « pêche arrière », jusqu'à leur disparition.

Le Kifanlo, équipé de deux tangons, a pêché le thon pendant environ trois ans au début de sa carrière puis uniquement au chalut latéral et drague de fond, ramenant langoustines, seiches, soles, raies, plies, bars, merlus... Sa vitesse en route est de 8 nœuds et de 3 nœuds en pêche.

Sa vie

Le Kifanlo est né aux Sables d'Olonne en 1955 dans le chantier naval Batifort situé dans la même rue que l'ancienne Ecole des Pêches derrière le chantier naval OCEA de nos jours. Cette localisation éloignée des cales de lancement nécessitait que le navire terminé soit déplacé sur un chariot pour être mis à l'eau sur la cale située devant la criée et OCEA après avoir fait le tour des bâtiments.

Le navire est mis à l'eau le 30 octobre 1955 et le patron chaumois Méris Massé fait une demande d'immatriculation le 6 décembre 1955 pour un navire baptisé Ki-Fan-lô (nom qui deviendra Kifanlo). Son immatriculation sera LS 3050 (qui deviendra LS 266506).

Commandé par Méris Massé, il deviendra la propriété d'Emile Pitra, beau-frère de Méris Massé, et Pierre Tisseau de 1959 à 1960 puis d'Emile Pitra seulement de mai 1960 jusqu'en 1980.

Après une interdiction de naviguer en 1981, le navire est désarmé. Plus entretenu, il se dégrade du fait des intempéries et de son âge et devient une semi-épave dans l'arrière-port des Sables. Les travaux pour le remettre en état sont énormes. OCEAM, association créée en 1981, le rachète le 4 février 1983 à Emile Pitra pour 40 000 francs. Dès l'achat du bateau, les superstructures et le matériel de pêche sont démontés. Pendant tout le mois de février 1984 seront effectués des travaux de charpente, de carénage, de calfatage... Puis, le navire remis à flot, il est procédé à la réfection du pont et du rouf-moteur. Quelques marins pêcheurs font don de matériel et aident aux réparations. Quant au matériel de pêche, il est fabriqué et installé par des retraités.

Décidée à sauver le Kifanlo, l'association OCEAM s'empresse de déposer dès 1983 une demande de classement au Conservatoire des Monuments Historiques, possibilité offerte aux navires aux côtés des églises, châteaux et vieilles demeures.

Le navire deviendra le 14 mai 1984 le premier navire de pêche classé monument historique.

Le Kifanlo reste un navire de pêche vis-à-vis des autorités. Rénové et mis aux normes, le navire va reprendre ses sorties en mer non pas pour pêcher mais pour réaliser des démonstrations de chalutage pour les 12 passagers autorisés à son bord.

Le vendredi 15 juin 1984, le Kifanlo est béni une seconde fois.

En 1991, le plan Mellick, du nom du ministre de la mer de l'époque, dont l'intitulé officiel est Plan d'Orientation Pluriannuel et dicté par la Commission européenne, prévoyait des sorties de flotte pour préserver la ressource. Ces sorties de flotte étaient accompagnées de primes mais on assista au spectacle navrant du désarmement et de la destruction d'un nombre très important de navires de pêche.

Cette même année, le Kifanlo devient navire de commerce armé en navigation côtière en 4e catégorie (moins de 5 milles de son port d'attache) et fait l'objet d'une dérogation l'autorisant à titre exceptionnel et dans un but de démonstration à pêcher en mer.

Les captures ne pourront pas faire l'objet d'un acte de commerce au profit de l'association.

Outre ses sorties de découverte et de démonstration, en 1990 le Kifanlo transporte des plongeurs de plusieurs clubs sur le plateau de Rochebonne entre autres.

Le 31 août 1991, le navire part avec des plongeurs de l'AVVAS en direction de l'épave du paquebot Afrique située à environ 25 milles des Sables à 48 m de profondeur.

Et, pendant plusieurs années, des observations ornithologiques ont eu lieu à bord du navire.

Jusqu'en 2018, le Kifanlo va fendre les flots pour la plus grande joie de ses passagers qui reviendront enchantés de leur découverte de la technique si particulière de la pêche au chalut latéral.

Ses hommes et sa femme

Le Kifanlo, durant toutes ces années, a vu se succéder de nombreux patrons :

Gustave Lefebvre, Alexis Brunet, Maurice Tron, Robert Guéré, Gilles Laurent (2000), Charles Veloso (2002), Jean-Yves Barreau (2004), Raymond Bihan (2011), Gislain Baud (2012), Patrick Betoto (2024), Stéphane Saint Aubin (2025) et de nombreux matelots :

Félix Kirié, Alain Raimbaud, Maurice Robelin, André Pagot, Jérôme Nicolleau, Charles Del Chato, Jacques Bretaudeau, Guy Raguideau, Michel Pitra, René Maréchal, Eric Trichet, Jacky Hilairt, Youen Guemalec (2024), Anouk Le Poder (2025).

Que les marins dont les noms ont été omis par manque d'information veuillent bien nous pardonner cet oubli.

Ses chantiers successifs

. 1999 – 2000

Travaux sur la coque et le pavois à Marans (Charente maritime) au chantier Durand

. 2002

Restauration des œuvres vives au chantier Durand à Marans

. 2003

Le Kifanlo, débarrassé de son treuil, des fermes, du triangle avant et des câbles de timonerie a été confié au chantier Nautic Art Bois de Port Olona pour la réfection du pont.

Le démontage du pont a révélé un barrotage assez endommagé et l'étanchéité du pont dégradée malgré un calfatage annuel.

Les étudiants de l'Association de Formation Professionnelle Industrielle de la Roche-sur-Yon ont refait le triangle avant.

. 2005

De nouveau au chantier Durand, le rouf du moteur est remplacé, le treuil fabriqué par les étudiants chaudronniers et soudeurs de l'AFPI est changé (transmission hydraulique et non plus par courroie) et de nouveaux équipements radio (VHF, radar, sondeur, GPS) sont installés.

. 2007

Réfection des préceintes

. 2008 - 2009

Remplacement de l'hélice

. 2010

Une importante voie d'eau nécessite de grosses réparations réalisées par le chantier Marlo de Saint Jean de Boiseau (Loire Atlantique).

. 2011

Réparation de la préceinte tribord et de la tête de l'étambot.

Remplacement de 5 bordages à bâbord.

Sa restauration

En 2020, l'état de sa structure oblige le Centre de Sécurité des navires à ne pas renouveler son permis de navigation.

Une restauration complète de la coque et du pavois sont indispensables.

François Delanneau, président d'OCEAM, parvient à obtenir grâce au statut de Monument historique du navire et à une grande détermination, des subventions de la DRAC (ministère de la Culture), de la région Pays de la Loire et du département de la Vendée.

Des fonds seront également obtenus de la Fondation du Patrimoine, de la fondation Total, d'OCEA, des entreprises mécènes et de la ville des Sables pour boucler le budget de ce projet de l'ordre de 650 000 €.

OCEAM avait, par ailleurs, anticipé et constitué des provisions pour faire face aux énormes dépenses prévues... ou imprévues.

La restauration commence début novembre 2021 avec la sortie de l'eau du navire le 29 octobre et son installation sur le terre-plein de la Cabaude et se terminera en juillet 2023, soit 21 mois, pour la partie charpente. Des travaux sur le moteur entre autres se poursuivront jusqu'au printemps 2024.

Les élèves du lycée Tabarly ont été acteurs de cette restauration en fabriquant des éléments métalliques comme les fermes.

Valentin Pitra, petit-fils du propriétaire du Kifanlo, dirigera le chantier.

L'étrave, toutes les membrures, le bordé, les jambettes et le pavois seront remplacés. De la coque d'origine subsistent la quille, les varangues, la carlingue, le marsoin, les barrots et le pont.

