

Exposition temporaire 2007

Le Cap Horn

Depuis son origine, flottent dans les couloirs du musée de la mer, les effluves d'Islande, de Terre-Neuve, ou encore celles, non moins illustres de la marine marchande du milieu et de la fin du XXe. Si tous ces parfums de cordage... Si une part de la mémoire maritime paimpolaise est conservée dans les murs du musée... Si transpirent au cheminement des lectures du visiteur les joies et les peines du quotidien des générations de marins...

C'est que ce lieu, chargé d'histoire et de la vie maritime des gens d'ici se complète, et se renouvelle chaque année.

Aux vagues du grand Nord, aux brumes de l'Est nord-américain, aux embruns du Pacifique, aux tempêtes de sables étouffantes du Golfe Persique, vont cette année succéder les 40e rugissants et les 50e hurlants. La route cette fois, au départ de Dunkerque, du Havre, de Nantes ou de La Pallice, nous conduira plein Sud. Vers le **Cap Horn**, puis le **Chili**, ou encore l'**Australie** et la **Nouvelle-Calédonie**. Certes, Paimpol n'a jamais armé de navires vers cette destination. Pourtant, s'intéressant au sort de leur grand-père **Irénée Le Coat**, capitaine paimpolais au début du XXe siècle dans la marine à voile, **Brigitte et Yvonnick Le Coat** se passionnent d'abord pour son histoire personnelle. Ils veulent connaître cet ancêtre silencieux, au passé trop discret, un peu mystérieux, naviguant vers le Horn. Puis aussitôt, ils s'enthousiasment pour cette épopée méconnue des **Cap-Horniers** de l'armement « **Bordes** » dont ils disent leurs navires « **chargés d'un condensé d'intelligence de technologie** ».

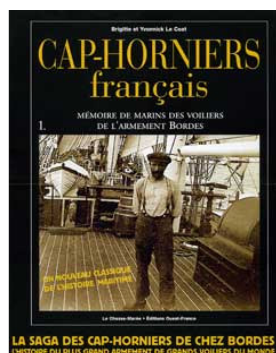


Photo illustrant l'affiche de l'exposition 2007 du Musée



Nos deux chercheurs chevronnés se sont attelés à la tâche pendant 10 ans. "La matière s'est révélée si riche que la publication de leur travail s'inclue dans une série de 3 ouvrages consacrés au Cap Horn." Leur approche est tout à fait originale car basée essentiellement sur les aspects humains : C'est principalement à travers les carrières personnelles, les témoignages, des documents de capitaines, d'officiers, de marins des voiliers de chez « **Bordes** » qu'ils restituent l'évolution de cette navigation entre 1850 et 1925.

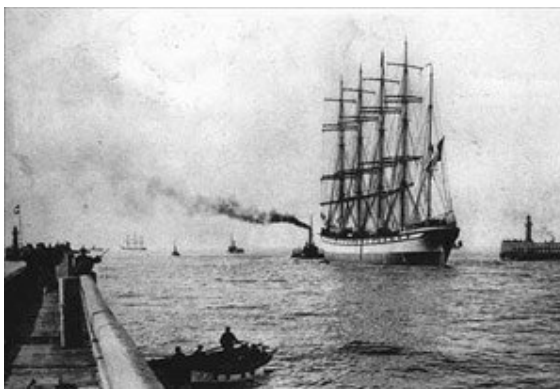
Partir pour la "grande bordée"

" Nous avons été bien élevés par nos parents. Ce n'était pas gras, mais nous n'avons jamais eu faim. Nous avons fréquenté assidûment l'école du bourg, distante de trois kilomètres, et obtenu le certificat d'études.

"Après le certificat, en juillet 1903, donc à 12ans, je me suis fait embaucher pour aller faire à Jersey la saison d'arrachage des pommes de terres... Je suis retourné à la maison avec la modeste somme de 50 f que j'ai remise à mes parents, heureux de les aider ainsi un peu.

"Mes frères étaient allés à l'école des mousses de la Marine Nationale, à Brest, mais je ne pus y aller moi même, ayant été refusé à la visite médicale. J'en fus très affecté. Quelle autre solution à cet âge pour pouvoir naviguer ? Elle me fut donnée par des parents de ma mère qui habitaient à Bréhat et connaissaient un vieux marin long-courrier en retraite, propriétaire d'un bateau -à voile bien sûr; il pratiquait la petite pêche dans les parages de l'île et des Héauts de Bréhat. ... Le "père Jean" dut m'amariner. Il m'instruisait comme si j'avais été son petit-fils, et moi, j'étais attentif et obéissant comme je l'étais à l'école devant le maître....

"Mais je ne pouvais pas rester à la petite pêche : il me fallait continuer d'apprendre le métier de marin. Le père Le Grand connaissait le Commandant Le Querhic, ancien capitaine d'armement de la compagnie Bordes, qui m'obtint un embarquement comme mousse sur le quatre-mâts carré Union que je devais rejoindre à Anvers. J'avais 15 ans."



Le cinq-mâts France de la compagnie Bordes quittant le port de Dunkerque avec la marée

le bassin du Commerce à Dunkerque avec, à quai, le trois-mâts Général Mellinet de la Société des Voiliers Nantais.

L'armement achevé, c'est tiré par un remorqueur (ci-dessous à La rochelle) que, sur lest, les voiliers cap-horniers quittent la France pour la Grande-Bretagne où ils vont charger du charbon pour différentes destinations de l'océan Pacifique.



Une photo carte postale envoyée de Port Talbot par Irénée Le Coat à ses soeurs à Plounez en août 1910.

Comme cela se faisait à l'époque, l'envers de la photo sert au courrier :



Debout de droite à gauche sur la photo : Irénée Le Coat second capitaine, Marcel Pitois 3e lieutenant, Jean Conord 2e lieutenant, Hyacinthe Auffray 1er lieutenant. Le capitaine, Joseph Texier, est assis.

« Les dimanches c'est bien. J'écris malgré mes occupations multiples, et je suis heureux de recevoir des lettres de vous, » leur dit-il. Il charge en charbon le quatre-mâts Chañaral. « Demain je vous écrirai, mais en attendant je vous expédie ma tête, que je me suis payée ! Me voilà en grand uniforme ! C'est beau, mais si vous m'aviez vu tous ces jours derniers couvert de charbon des pieds à la tête, vous vous seriez demandé pourquoi l'on porte des uniformes dans la Maison Bordes. »

Exposition réalisée avec le concours :

de la Corderie Royale de Rochefort, du musée de Dunkerque, de l'Association French Lines du Havre, du Service Hydrographique de la Marine (SHOM) et de nombreux particuliers.

Qui sont Brigitte et Yvonnick Le Coat ?

Avant que Louis Lacroix ne publie son premier ouvrage *Les derniers grands voiliers* en 1937, personne n'avait encore écrit l'histoire des navires long-courriers français. Depuis, d'innombrables volumes ont été consacrés aux cap-horniers. Savantes études économiques ou simples "paroles de marins", ils ne peuvent soutenir la comparaison avec l'oeuvre somptueuse de Brigitte et Yvonnick Le Coat, fruit de dix ans de travail. Comme il le raconte, Yvonnick, né en Indochine et élevé au Mali, est parti à la recherche d'un grand-père inconnu, Irénée Le Coat, qui a fait toute sa carrière chez les Bordes. Travailleurs acharnés, détectives par nécessité, Brigitte et Yvonnick, tous deux scientifiques au Centre national de la recherche scientifique et à l'université, s'étaient fixé un objectif bien précis: donner la parole aux hommes, à travers leurs journaux de bord et leurs lettres, mais aussi à ceux qu'ils ont pu rencontrer et dont le grand âge n'a altéré ni la mémoire, ni la joie de communiquer.

Le témoignage, toujours privilégié, nous permet de vivre, grâce aux nombreuses correspondances, comme en miroir, la vie à bord et la vie à terre. La femme qui accouche alors que son mari est en mer, tandis que l'homme, bousculé par quelque tempête, ne pense qu'à sa femme et à ce futur enfant. Ce livre nous apprend que les voyages séparent les couples parfois 154 jours par an. Qu'un capitaine n'aura, tout au long de sa carrière que quelques semaines de pause ou, au mieux que quelques mois à passer en famille, car il n'aura droit à un congé qu'après avoir effectué trois voyages de suite. Il deviendra étranger aux siens, qu'il soit célibataire ou marié. Au cours de ces longues absences, les marins mèneront une vie monacale qu'ils n'ont pas choisie, au sein d'un huis clos où ils connaîtront souvent une intense solitude. Il leur faudra un moral d'acier pour ne pas céder au cafard.

Joseph Rault, quatre-vingt-dix-huit ans, raconte à Brigitte et Yvonnick ses débuts à Terre-Neuve. Il en garde le "souvenir d'une grande misère: la fatigue, la puanteur, la saleté et les poux qui couraient partout sur le corps faute de pouvoir se laver". Embarquant ensuite chez Bordes, il apprend "un vrai métier, celui de marin". Malgré l'unique seau d'eau distribué à chacun le dimanche pour toilette et lessive avec un morceau de bois savon, "on était propre sur soi". Antoine-Dominique Bordes avait bien recommandé que la nourriture à bord soit soignée, que l'exactitude des repas soit respectée, et qu'un poêle soit allumé en permanence au cap Horn pour faire sécher les vêtements.

A l'époque tout le monde faisait quinze heures sur le pont, puis "seulement" douze heures à partir de 1907 et huit heures en 1919. Dans la nuit noire, par un froid polaire, il fallait être capable de reconnaître le cordage à saisir parmi une forêt de 2 à 300 câbles de toute grosseur et en tout genre, en chanvre ou en acier. Et manier une grand-voile de 246 kilos aussi souple que du zinc par grand froid, alors qu'on est trempé et qu'on a les mains en sang. L'imagerie populaire montrant souvent le vieux loup de mer barbu fumant sa pipe, il est difficile d'imaginer que la plupart étaient très jeunes : entre 15 et 30 ans. Il n'était pas question alors de chercher l'aventure, mais de gagner sa vie et d'apprendre un métier. Au gré d'entretiens avec les commandants Louis Lacroix et Joseph Bourgain, il m'est apparu que, malgré des galères à peine imaginables, les hommes qui travaillaient chez Bordes continuaient à solliciter des embarquements en raison de leur attachement à ce qu'ils appelaient "la boîte à rouille". La Première Guerre mondiale a fait passer la flotte, de 44 en 1914, à 19 bateaux en 1919. En 1935, la

compagnie cessa son activité. Adolphe et Antonin, fils d'Antoine-Dominique, étaient morts. Restait Alexandre. Un homme généreux puisqu'il accepta de recueillir ma mère Jacqueline et ses deux filles après l'échec de son mariage américain. Mais un homme sévère, secret, blessé, acharné à dissimuler toute émotion et ne parlant jamais de l'oeuvre de sa vie. Jacqueline et Hélène s'étaient mariées contre son gré. Son fils Alexandre, qui devait assurer la relève, avait démerité à ses yeux et il l'avait à jamais banni. Il se complaisait dans la solitude de sa chambre, de son atelier ou du jardin. Pour des raisons différentes, Yvonnick avait subi le silence de son père qui n'évoquait jamais Irénée Le Coat, jusqu'à ce qu'il avoue ne s'être jamais remis de la plaie vive provoquée par sa mort tragique. Le poids du non-dit serait il devenu moteur de recherche ? Merci à Brigitte et à Yvonnick d'avoir su lever un coin du voile.

France Bequette

Petite-fille d'Alexandre Bordes

Extraits de "Mémoire de marins des voiliers de l'armement Bordes Chasse Marée et Editions Ouest Fr

Le musée de la mer

rue de Labenne

22500 Paimpol

Tel/Fax : 02.96.22.02.19

Email: musee-mer@wanadoo.fr