Bulletin n°45 - juillet 2020

Les amis de Saint-Quay-Portrieux et ses environs

association loi 1901 - statuts déposés le 31/12/02

La parution de ce bulletin était prévue pour fin avril, mais la situation sanitaire a contraint notre imprimeur à la fermeture comme la plupart des entreprises.
Nous pensons à ceux qui ont vécu cette période de confinement avec angoisse au fur et à mesure des niveaux d'alerte, douloureusement pour ceux qui ont été touchés de près, avec complexité et surcharge de travail. Certains ont mis en place de nouvelles organisations professionnelles, créatives et innovantes, d'autres ont vécu des moments de questionnement et de réflexion personnelle.
Nous avons accepté de nombreuses restrictions dans l'espace public et familial pour le bien de tous, nous apprécions d'autant plus aujourd'hui le fait de circuler librement et de nous retrouver, même raisonnablement.

alors à tous,
BELLES ET BONNES VACANCES !



Brèves locales

SAINT BRIEUC ARMOR AGGLOMÉRATION

ORDURES MÉNAGÈRES

Le Smitom est désormais dissout, son budget de clôture a été approuvé le 19 février dernier.
Depuis janvier 2020, nos ordures ménagères sont collectées par SB2A, Saint-Brieuc-Armor Agglomération.

Avec les nouvelles normes de collecte et de tri sélectif, attendons-nous à une augmentation de la taxe d'ordures ménagères, qui sera basée sur la valeur locative du bâti et incluse dans l'impôt foncier, calculée en fonction de la composition du foyer et du service rendu.
La TOM (taxe d'ordures ménagères) devient la REOM (redevance d'enlèvement des ordures ménagères).

À Saint-Quay-Portrieux, l'installation de containers enterrés permettra de déposer le verre et les ordures dans cinq sites choisis : terre-pleins du port d'Armor, quartier du Portrieux, place de Verdun, quartier de Kertugal et sud de la RD786.
Les travaux seront finis pour cet été.

EAU

Les tarifs de l'eau devront également s'harmoniser au sein de l'Agglo à partir de 2023.
La part fixe pour l'eau potable est fixée à 47,35€ le m3, la part variable de 2,12€ et pour l'assainissement la part fixe passera à 51,46 € le m3, la part variable à 2,24€.

Saint-Quay-Portrieux se trouve dans une zone d'augmentation du prix de l'eau.

Éoliennes



C'est le port de Lézardrieux qui assurera, au moins durant cinq ou six ans, la maintenance des éoliennes.

À Lézardrieux, le contrat d'autorisation temporaire (AOT) pour les installations de *Ailes Marines* a été acté au mois de février lors d'un conseil municipal.

Malgré le refus de l'opposition minoritaire, un appel d'offre a été signé pour la construction d'un ponton lourd et les aménagements nécessaires, financés par un apport de 2 500 000 € de la société *Ailes Marines*.

L'existence de la base de maintenance au port d'Armor reste cependant d'actualité, pour une mise en service du parc éolien repoussée à 2023.

À Saint-Quay-Portrieux, les discussions avec les pêcheurs et *Ailes Marines* ont pris une autre tournure.
Une quarantaine de bateaux de pêche de toute la baie a participé à une manifestation pacifique autour du bateau venu sonder les sols sous-marins pour le chantier des éoliennes, et les pêcheurs d'Erquy ont également protesté contre le projet en échouant leurs bateaux sur la plage.
Ces derniers manifestent tous les jours sur la plage de Caroual pour le respect de leur zone de pêche, redoutant une pollution potentielle à l'aluminium et à l'huile de lubrification.

Tout un secteur et une filière d'activité impactés aussi par le Brexit, demandent de nouvelles concertations pour préserver un site maritime où doivent s'implanter les 62 éoliennes.

Le groupement espagnol *Navantia-Windar* fabriquera certains composants des fondations à Brest, la société *Prysmian* située en France est chargée de la conception, fourniture et installation des câbles tripolaires sous marins inter-réseaux dont l'assemblage final se fera en Allemagne et c'est *Siemens Gamesa* qui remporte la commande des pales, nacelles et génératrices qui seront fabriquées au Havre à partir de 2021.



La construction est aujourd'hui prévue en 2021, pour une mise en service en 2023.

ÉLECTIONS MUNICIPALES

Thierry Simeliere a été réélu pour un second mandat de maire sur notre commune de Saint-Quay-Portrieux.

La liste d'opposition de Hervé Huc a obtenu trois sièges au conseil municipal.

Les 6 adjoints du précédent mandat ont également été reconduits :

François Héry (1er adjoint)
Catherine Belloncle (2ème adjointe)
Marcel Quelen (3ème adjoint)
Marianne Danguis (4ème adjointe)
Erwan Barbey-Chariou (5ème adjoint)
Sophie Lathuillière (6ème adjointe)

Le sable de nos plages

Une forte tempête a considérablement abaissé le niveau de sable de nos plages.
La grève noire peine un peu à retrouver son niveau habituel.
Et la Comtesse qui a subit des dégâts considérables n'est pas très engageante pour le moment malgré une légère amélioration.

Espérons qu'une prochaine grande marée ramènera suffisamment de sable pour les restaurer.



Les plages de la Comtesse et du Casino sont désormais non-fumeurs.

D'autres espaces publics sans tabac voient le jour dans Saint-Quay : abords des écoles, centre de santé, école de musique, pôle associatif.
Selon le maire, ces mesures ne se veulent pas répressives, mais doivent « donner aux agents les moyens de lutter contre le tabagisme en zone sensible ».
Aucune sanction n'est encore prévue pour l'instant.

Une baleine en baie de Paimpol

Samedi 27 juin, au large de Port Lazo, une baleine de type rorqual a fait son apparition dans la baie.
Deux familles de plaisanciers ont eu la chance de vivre cette rencontre, rare à proximité des côtes, et ont pu suivre le cétacé pendant une quarantaine de minutes.
L'animal a ensuite continué sa route vers l'Arcouest.







Mobilité

Comme on aimerait voir certains de ces panneaux plus souvent !
La mobilité à vélo est toujours aussi compliquée à Saint-Quay-Portrieux.



Alors que toutes les communes voisines ont fait de gros efforts pour encourager une circulation douce, la municipalité ne semble pas prendre la mesure de l'enjeu :

c'est à dire un partage des espaces de circulation pour tous, en toute sécurité et avec sérénité dans une commune qui de surcroît accueille de nombreux vacanciers.

Ça ne change pas...



Plus d'une dixaine d'années maintenant que cette disgracieuse solution «temporaire» accueille les secouristes affectés à la suveillance des plages. Quelques pots de fleurs viendront sans doute habiller l'ensemble.

NOUVEAU CLUB DE PLAGE au Casino

Le club de plage du casino a trouvé un repreneur.
Il s'appelera désormais *Club des Coquillages* et proposera des activités variées, manuelles ou sportives, avec une piscine d'eau douce chauffée pour les cours de natation, et bien sûr, la traditionnelle remise des récompenses en fin de journée.
Inscription dès 3 ans.

Dès lundi 6 juillet
Club des coquillages, plage du Casino
Du lundi au samedi, de 10h à 13h et de 15h à 18h
Tél. 06 63 09 99 95.



La Solitaire du FIGARO

La 51ème édition de cette course mythique prendra son grand départ dans la baie de Saint- Brieuc.

Les bateaux sont convoqués à partir du 25 août au port d'Armor et le top départ sera donné le 30 août pour une étape de 642 miles vers le Fastnet en Irlande.

Une boucle retour vers les pontons de Saint-Quay-Portrieux, d'où partira le 6 septembre la deuxième étape vers Dunkerque, via la pointe de Cornouailles, Wolfrock, soit 497 miles. Une magnifique occasion de voir et revoir les bateaux et leur skipper, en espérant pouvoir les approcher si les conditions le permettent.

La troisième étape les enverra de Dunkerque à Saint-Nazaire (12 au 20 septembre) puis une finale du 19 au 20 septembre autour des îles (Groix, Yeu) pour une arrivée à Saint-Nazaire.



LES COSTUMES BRETONS EN POLOGNE

L'artiste Anna Kropiowska vit à Saint-Quay-Portrieux depuis de nombreuses années et expose son travail dans la petite galerie Clin d'œil, rue Jeanne d'Arc.
Elle apprécie particulièrement le patrimoine breton et ses paysages qu'elle retranscrit dans sa peinture et se passionne pour ses traditions à travers les costumes et les coiffes.
Dans le cadre d'une exposition sur le thème du voyage, le musée des traditions et arts populaires de Tarnov en Pologne a présenté le travail d'Anna consacré aux costumes traditionnels bretons.

Accueillie en ambassadrice de la culture bretonne, l'artiste a reçu les honneurs de la presse écrite et télévisée polonaise.

Anna continue son travail de recherche avec la confédération des cercles celtiques War'l Leur et se consacre à de nouvelles aquarelles pour une future grande exposition.





Réstitution de l'étude sur
l'île de la comtesse

La jeune équipe d'architectes paysagers, les Coccolithes, a rendu compte le 22 février dernier ses observations, réalisées grâce à un atelier d'études positionné sur l'île de la Comtesse pendant plusieurs semaines.

Nous étions tous invités à les rencontrer sur place, pour évoquer ce que l'île représente pour chacun de nous et partager des idées sur le devenir de l'île.
Un film réalisé par les Coccolithes au centre de congrès a permis de bien resituer la Comtesse dans son environnement. La présentation d'une exposition, fruit d'un travail d'inventaire précis de la flore, d'une approche géologique et d'une documentation sur l'histoire de l'île, a permis de mettre en valeur l'importance de cet endroit emblématique de Saint-Quay-Portrieux.



Alors quels ont été les projets envisagés ?

- Conserver l'île telle quelle avec quelques améliorations d'accès, d'éclairage...
- Y installer un jardin botanique, laissé à l'état naturel avec les espèces endémiques.
- Y planter une vigne pour de futures dégustations d'une cuvée *La Comtesse*
- Une approche très différente propose aussi une galerie de plein air, des spectacles, du théâtre, l'île devenant vecteur de promotion touristique et culturelle. Cette dernière idée n'a pas trouvé ce jour là un grand écho dans l'assistance.

Le confinement n'a peut être pas arrêté la réflexion et l'équipe municipale s'est engagée à restituer la décision qui sera prise pour le devenir de cet endroit si cher au quinocéens.



Les huîtres écoutent le bruit des vagues ...

Écouter le bruit des vagues relaxe, procure de la détente ou au contraire de l'excitation à certains d'entre nous, mais savez-vous que les huîtres ont un besoin vital d'écouter la mer pour assurer leur cycle de vie ?

Comme les cétacés perçoivent les vibrations sonores, les huîtres ont la disposition d'entendre les bruits de l'océan, particularité qui a été révélée par des chercheurs de l'université de Bordeaux.

Ils ont constaté que l'huître était particulièrement sensible à des fréquences hertziennes comprises entre 10 000 et 20 000 hertz, et capable d'entendre l'arrivée de la marée haute, d'une tempête ou d'un prédateur grâce aux ondes sonores qui se diffusent dans l'eau.

C'est un organe sensoriel appelé statocyste, sorte de «cellule d'équilibre» qui lui transmet les informations et lui permet de réguler son cycle de vie, que ce soit pour sa nourriture ou les dates de reproduction.

L'huître est particulièrement réceptive à la pollution sonore propagée par l'activité humaine, bateaux, sonars, forages etc. Ces bruits propagés dans la mer, autres que ceux de l'océan engendrent des perturbations qui influencent son comportement.

Quand l'huître entend le bruit des vagues sur les rochers, elle sait qu'elle peut se préparer à recevoir sa nourriture ou coordonner sa ponte pour se reproduire.

Cette capacité à percevoir le bruit de la mer joue un rôle déterminant et essentiel dans son développement.
Une dénaturation des bruits de la mer impacte ainsi de nombreux organismes marins, si petits soient-ils.

Quand une prison devient lieu de culture

L'ancienne prison de Guingamp est devenu après une longue rénovation un centre artistique plus spécialement dédié à la photographie. Trois trois années de travaux ont été nécessaires pour réhabiliter cet ancien lieu carcéral unique par son architecture.



Centre d'Art Gwinzegal
4, rue Auguste Pavie
Guingamp

Nommé à présent Centre d'Art Gwin Zegal, cet espace de création propose des expositions et des ateliers pratiques.
Le centre propose aussi des visites avec des parcours sonores immersifs (simulant les bruits perçus par les personnes qui étaient incarcérées)
L'ancienne prison est classée monument historique en 1997 et ce nouvel espace est membre du réseau d'art contemporain de Bretagne.

Charles Lucas (1803-1889) inspecteur général des prisons est originaire de Saint-Brieuc.
Il est à l'origine d'une réflexion sur les lieux d'enfermement qui s'inspire d'un rapport d'Alexis de Tocqueville publié en 1833, à son retour de Pennsylvanie : *Du système pénitentiaire aux Etats-Unis et de son application.*

Charles Lucas souhaiterait qu'au delà du châtiment, l'incarcération serve à la réflexion et la réinsertion des détenus. En 1830 il osera même faire une demande d'abolition de la peine de mort auprès du roi Louis Philippe.
Sa vision de l'enfermement des prisonniers et le projet de prison à Guingamp seront en quelque sorte une expérimentation en modèle réduit d'une prison plus humaniste.
L'architecte Louis Lorin (1781-1846) conçoit ainsi ce qui est considéré comme une prison d'avant garde avec une organisation très particulière de l'espace, dont la construction commence en 1834 pour une mise en service en 1841.
Son originalité consiste dans la disposition des cellules le long de coursives, autour d'une cour centrale, les galeries elle mêmes soutenues par des colonnes. Grâce à cette disposition, les gardiens ont vue sur l'ensemble des cellules depuis la cour intérieure, mais les prisonniers ne peuvent pas se voir.
De conception architecturale «pennsylvanienne», Charles Lucas intégre le modèle «auburnien»,développé dans les années 1820 à Auburn aux Etats-Unis. Dans ce modèle, l'enfermement repose sur la séparation des détenus qui sont à l'isolement la nuit (ce qui sera considéré comme un luxe par les politiques en 1853) et se rééduquent en atelier par le travail, la morale, la réflexion et la religion, pour une meilleure réinsertion.
L'établissement pénitentiaire est mixte (hommes et femmes séparés) et sa conception se veut humaniste avec 35 cellules pour l'accueil des hommes et 6 cellules pour celui des femmes et des enfants, chacune mesurant 4 mètres sur 1,75 mètre.
La prison abritera des détenus de droits commun et des prévenus jusqu'en 1934, souvent de pauvres miséreux condamnés pour de petits larcins.
De 1938 à 1939 les réfugiés espagnols qui fuient le régime franquiste y sont abrités.
Pendant la seconde guerre mondiale, on y enfermera des résistants, et à la libération ce seront les collabos et les militants du parti national breton (PNB) qui occuperont les cellules.



Il est plaisant de savoir que ce nouvel espace a accueilli «Les Echappées» du Théâtre du Champ du Roy pour des représentations dans la cour.



Histoire d'une plage ...
La plage du Valais

La plage du Valais est l'unique plage de Saint-Brieuc.

Elle se situe en bordure de la réserve naturelle de la baie, au bout du port du Légué, à la pointe de Cesson. Cette grève aujourd'hui menacée, sert de dépôt aux extractions de boue du port du Légué qui s'envase, et est régulièrement envahit par les algues vertes. Voici l' histoire bien singulière, d'un site qu'il faut préserver.

Au 18ème siècle, le Légué est un quartier de paysans pêcheurs pauvres. Au port Glé, les femmes arpentent l'estran à marée basse, y piochent des appâts de pêche, ramassent les coques et prennent la crevette dans de grands havenets. Cette pêche d'appoint est vendue sur le marché de Saint-Brieuc.
Ces femmes sont appelées *ventres jaunes*. Quelle est l'origine exacte de ce sobriquet ? Plusieurs suppositions ont été évoquées, entre autres la couleur de leur peau bronzée sous leur tablier qu'elles relèvent à mi-marée. Toujours est-il qu'il existe un circuit des «ventres jaunes» au départ de Saint-Brieuc vers le Légué.

À partir de 1807, la grève, à marée basse, devient l'hippodrome marin des briochins.
Elle est animée par toute sorte de fêtes populaires autour des courses hippiques, bals, feux d'artifice, et une population bon enfant fréquente les lieux se mêlant aux pêcheurs.
Ces courses perdureront jusqu'en 1985.

Puis arrive la mode des bains de mer et de ses bienfaits. La bourgeoisie briochine se déplace alors aux Rosaires où elle fonde une station balnéaire digne de ce nom, abandonnant la plage du Valais.

Mais grâce à l'apparition du chemin de fer, des familles modestes prennent l'habitude de se retrouver le dimanche sur cette plage en empruntant le petit train qui dessert le Légué au départ de Saint-Brieuc.

En 1909, l'Union Aérienne des Côtes du Nord choisi la grève de Cesson pour ses meetings aériens. Elle y organise des vols en ballon, de planeurs et de cerfs-volants géants et invite des pionniers de l'aviation qui attirent de nombreux spectateurs enthousiastes. Jusqu'à 30000 personnes assistent à ces fêtes aériennes.

Certaines familles habituées du Valais, vont pouvoir, à partir de 1936, louer de petits lopins de terre au dessus de la plage pour y cultiver un potager. Elles y installent des cabanes à outils adossées à la falaise et vont peu à peu les améliorer, jusqu'à en faire des cabanons habitables. Sans confort, sans eau ni électricité, ils sont construits de bric et de broc, avec des traverses de chemin de fer trouvées sur place, quelque fois de vieux wagons récupérés par les cheminots, quelques planches et de la tôle ondulée pour le toit. Chacun y met du coeur et personnalise sa maisonnette en la peignant de couleur vive.

Dans les années 1950 se crée une sorte de village avec une épicerie-buvette *le Petit Monaco*, du nom de l'une des ces cabanes.
Ces familles ouvrières se connaissent toutes et se retrouvent là pour partager des moments de fraternité, proches de la nature. Elles s'y installent pour les vacances avec leurs enfants dans ce qu'elles appellent la «cité-baby», qui compte désormais une centaine de cabanons, qu'elles se transmetteront de génération en génération.
Tolérés depuis l'origine, les cabanons sont menacés de destruction à partir de 1998, la mairie souhaitant reprendre les terrains pour les transformer en zone naturelle à aménager.

Une première association se crée pour défendre «la cité baby» et ses cabanes. Elle organise de nombreuses animations, propose par le dialogue des solutions pour préserver ce patrimoine et son environnement.
Les cabanes ne seront pas détruites.
Aujourd'hui, une autre menace pèse sur la plage du Valais ou le site est envahit par les dépôts de sédiments portuaires du Légué.
Une nouvelle association milite pour l'arrêt de ces dépôts et pour préserver une plage intimement liée à l'histoire sociale de Saint-Brieuc.

Qui étaient les pilotes du Portrieux ?



Cette photo montre, au début du 20ème siècle, dans le port, le bateau du «pilote» - symbolisé par la présence d'une grande ancre sur la voile. Il y avait donc des «pilotes» au Portrieux ?

Retournons un peu en arrière… Le Portrieux a été, du 17ème à la fin du 19ème siècle, un grand port morutier et un port de cabotage très actif. Les navires à la voile devaient, selon les vents, souvent louvoyer dans le chenal entre les îles saint Quay et la côte. Si le vent manquait, ils étaient à la merci des courants. Pour profiter des marées, les arrivées de nuit étaient fréquentes, surtout pour le cabotage et les nombreux échanges avec les Anglo-normandes. L'entrée au port était difficile car jusqu'au prolongement du quai en 1880, les rochers du Gourvelot se trouvaient au milieu de l'entrée, obligeant à choisir en fonction des vents et de la marée entre la passe nord (entre le musoir du quai et le Gourvelot) et la passe sud (entre le Gourvelot et la pointe du port-es-leu) comme le montre ce plan du port en 1854. Les rochers du Gourvelot, signalés d'abord par deux perches, ont été sécurisés par une tourelle dans les années 1860. Elle est bien visible sur cette toile d'Eugène Boudin, vers 1873 (cf page suivante)

Or balisage et éclairage n'ont été progressivement mis en place que dans la deuxième moitié du 19ème siècle : phare de l'île Harbour construit en 1850, premier fanal du Portrieux installé en 1853, et phare actuel posé en 1868 sur la première jetée. Il sera déplacé à l'endroit actuel après le prolongement, en 1879. Côté balisage, quelques rares perches signalent les écueils, la tourelle du Gourvelot et le balisage des îles sont réalisé entre 1860 et 1865 (Tourelle de la Longue, de l'Herflux, bouées des Hors, de Caffa et de la Roselière), en 1884 des tourelles-amers sont construites sur La Hergue et le Four, mais le balisage du chenal lui-même est tardif malgré les pétitions répétées des armateurs, pilotes et capitaines de la baie qui insistent sur la nécessité de sécuriser le passage et le louvoyage dans ce chenal très fréquenté. En 1887, la tourelle des Moulières du Portrieux et la bouée des Noirs, promises depuis plusieurs années, ne sont toujours pas en place… Les témoignages de l'époque sont édifiants :

1875 : rapport d'inspection de la côte entre Tréguier et Portrieux

« L'entrée du port devient fort difficile de nuit depuis qu'on ne peut plus passer entre le phare et la tourelle du Gourvelot [les travaux de prolongement de la jetée ont commencé], *il faut venir chercher la balise sud de cette roche, pour ainsi dire à tâtons, et loffer sans l'avoir aperçue dès qu'on croit l'avoir doublée, pour éviter de tomber, avec des vents de la partie ouest, sur les roches qui sont au sud de l'entrée, lesquelles ne sont également indiquées que par une balise qui se projette sur la terre…»*

1883 : rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées

« Au milieu du chenal allant de Bréhat au fond de la baie de St Brieuc se trouvent des cailloux très dangereux : les Noirs. Plusieurs fois les navires ayant touché sur les Noirs sont venus couler bas d'eau à Portrieux. Les accidents dont il est parlé sont malheureusement fréquents et la raison en est simple. En effet les rochers des Noirs sont en dehors du chenal par rapport à la tourelle d'Herflux qui limite à l'ouest le plateau des îles St Quay. Ils ne sont pas très élevés au-dessus du bas de l'eau ; un navire louvoyant vers deux heures de montée (ce qui est le cas habituel dans ce chenal) pour gagner Binic ou le Légué, en tirant une bordée vers Herflux a de grandes chances de passer sur les Noirs et d'y toucher…»

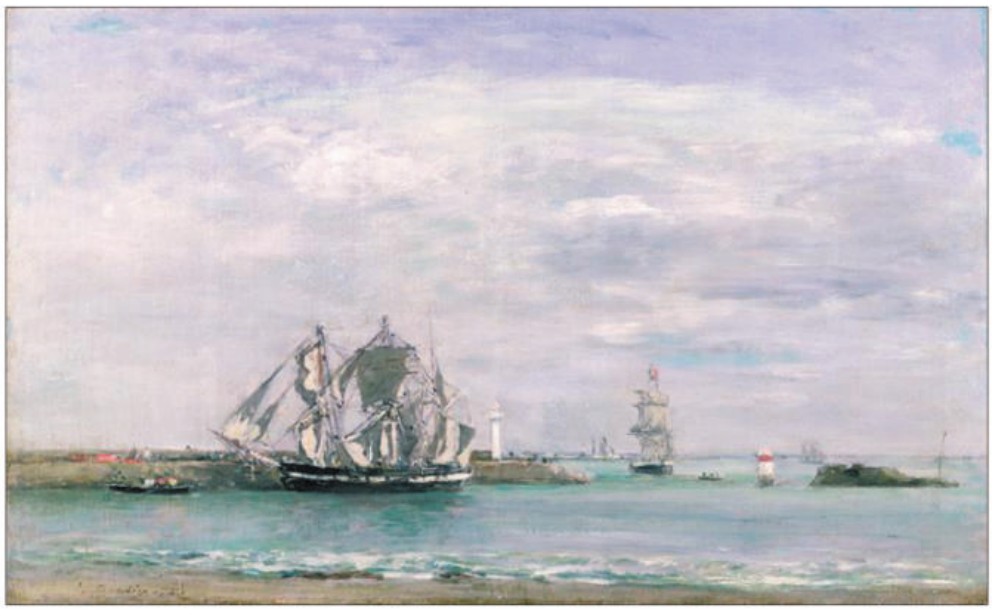
1884 : rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées

« Les grandes Moulières de St Quay forment un écueil dangereux pour le louvoyage des navires traversant le chenal à destination des ports de Portrieux, Binic et Légué St Brieuc…»

Alors, oui, on comprend que l'aide d'un pilote ait été nécessaire, et pas uniquement au Portrieux.

Très tôt, pour toutes les entrées de ports ou de rivières, des groupes d'hommes appelés «pratiques» ou «lamans» (d'où l'appellation de «pilotes lamaneurs» pour les pilotes portuaires) ont mis leurs connaissances des parages au service des capitaines.

Amirautés : juridictions d'Ancien Régime, spécialisées dans les questions maritimes, avec des compétences administrative, judiciaire et de police générale. Elles dépendent du Secrétariat d'Etat à la Marine. Après la Révolution, leurs attributions ont été réparties entre tribunaux de commerce, préfectures et inscription maritime.



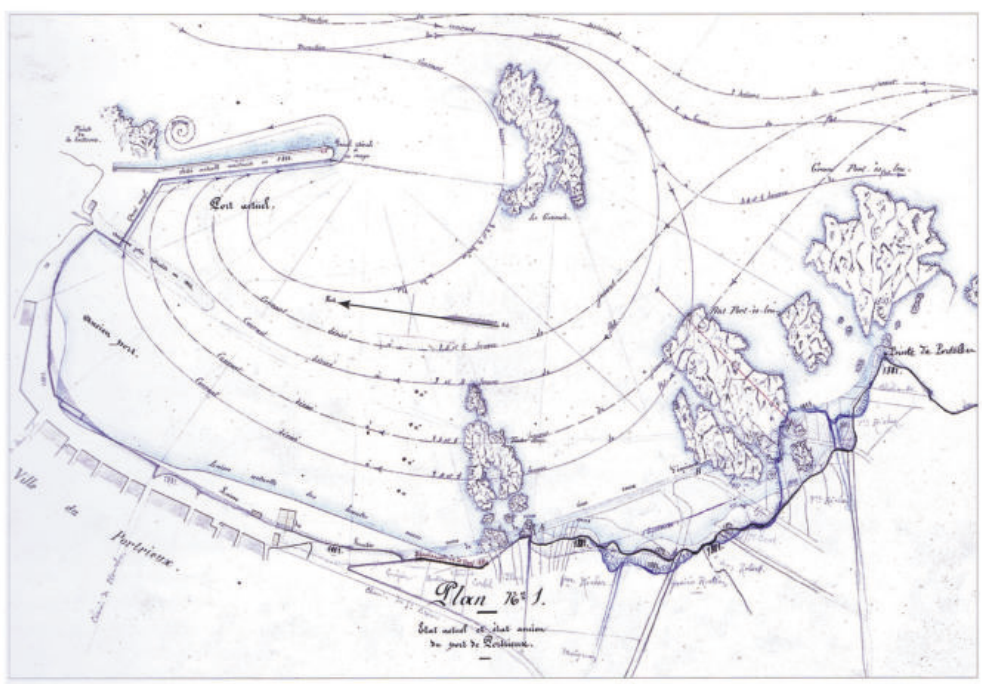
L'entrée du port et les roches du Gourvelot - Portrieux - Eugène BOUDIN - vers 1873

Comment étaient-ils organisés ?

Un peu partout en Europe au 17ème siècle, des lois nationales ont fixé les statuts professionnels des pilotes et des règlements ont organisé les ports. En France, une ordonnance de Henri III de 1554 a placé le pilotage sous le contrôle des Amirautés*. Puis l'ordonnance de Colbert de 1681 a défini les grands principes du droit des capitaines de navires et des pilotes, en séparant les fonctions de pilote hauturier (pour les longues navigations) et de pilote portuaire ou pilotes lamaneurs (pour l'entrée dans les ports). Ces deux textes ont donné une structure nationale à une profession qui commençait à s'organiser d'une manière différente dans chaque port. Les principes fondamentaux de l'ordonnance de 1681 se retrouvent encore pour l'essentiel dans la législation actuelle.

Laissons de côté les pilotes hauturiers pour lesquels l'ordonnance de Colbert précise les fonctions et règle le partage de responsabilité avec le capitaine, pour nous intéresser aux pilotes portuaires :

Leur rôle était d'aller au-devant des bâtiments qui se présentaient dans la rade, et de proposer leurs services pour monter à bord et guider le navire jusqu'à son amarrage au port, ou d'aider ceux qui sortaient à aller sans encombre jusqu'à la pleine mer. Les capitaines de navires pouvaient refuser le service des pilotes, les pilotes devaient aider les bâtiments dans l'ordre où ils se présentaient.



Plan du port en 1854 - Archives départementales des côtes d'Armor



Le bateau utilisé par les pilotes est nommé pilotine. Ces derniers devaient porter sur leur voile une ancre peinte en noire d'un mètre de hauteur.
Ici le Grand Léjon, le sloup des pilotes de Saint-Quay-Portrieux, au début du XXe siècle.
(Collection Pierre-Yves Decosse)

Pour être reconnu pilote par les officiers de l'amirauté il fallait avoir plus de 25 ans, avoir navigué au commerce ou sur les vaisseaux du roi, prouver ses connaissances nautiques devant un jury d'échevins, d'anciens pilotes et de maîtres de navires.
Le pilote devait posséder une chaloupe correctement garnie d'ancres et d'avirons «et être en état d'aller au secours des vaisseaux au premier ordre ou signal». (Livre IV, titre III, article IV)
Les pêcheurs, possesseurs de chaloupe, pouvaient également faire office de pilotes. (Livre IV, titre III, article VI)

La rétribution des pilotes portuaires était décidée par les échevins ou les amirautés, et elle était versée par le capitaine du navire au pilote :
«Sera fait en chaque port par le lieutenant de l'Amirauté, à la diligence (…) des échevins, ou de deux notables bourgeois, un «règlement du salaire des lamaneurs», qui sera écrit dans un tableau mis au greffe et affiché sur le quai» «Ne pourront les lamaneurs et mariniers exiger plus grandes sommes que celles portées au règlement, sous peine de punition corporelle, si ce n'est en temps de tourmente et de péril évident, auquel cas leur sera fait taxe particulière par les officiers de l'amirauté de l'avis de deux marchands, eu égard au travail qu'ils auront fait et au danger qu'ils auront couru» (Livre IV, titre III article XII et XIII)

La fonction de pilote, si elle était rémunératrice, n'était cependant pas exempte de risques :
«Les lamaneurs qui par ignorance auront fait échouer un bâtiment, seront condamnés au fouet, et privés pour jamais du pilotage ; et à l'égard de celui qui aura malicieusement jeté un navire sur un banc ou un rocher, ou à la côte, il sera puni du dernier supplice, et son corps attaché à un mast planté près le lieu du naufrage» (Livre IV, titre III, article XVIII)

Après la disparition des Amirautés, les pilotes ont été placés sous le contrôle des maîtres de port. Le premier maître de port du Portrieux s'appelait Michel Le Bihan, ancien chef de timonerie, *«reconnu très propre au service de maître de port par l'agent maritime et le sous commissaire de la marine à Saint Brieuc»**. Il a été nommé en 1807, il n'y en avait pas avant. Les premiers «pilotes» officiels - des pêcheurs - doivent avoir été agréés à partir de cette date.

Avec l'amélioration du balisage, la généralisation des moteurs et l'augmentation de la taille des navires, la situation a changé. Aujourd'hui, tous les navires de commerce ont l'obligation de demander un pilote pour les manœuvres d'entrée de port. Mais aucun cargo, aussi petit soit-il ne pourrait rentrer au Portrieux… où il n'y a plus de pilote. Il irait donc au Légué, et serait pris en charge par un des pilotes de la station !

Archives Départementales des Côtes d'Armor 4 S 6.

Qui sont les pilotes d'aujourd'hui?

par Hervé de Kerautem, ancien pilote



Les pilotes sont recrutés parmi les officiers de la Marine Marchande possédant un brevet de Commandement du plus haut niveau et ayant au moins navigué 72 mois dans la marine marchande ou sur des bâtiments de l'Etat, dont 48 mois dans le service navigation et veille sur des navires armés au long cours, au cabotage, à la grande pêche ou à la pêche au large.

L'effectif des pilotes d'une station est directement lié au trafic, donc au nombre de navires pilotés dans la station. Chaque Compagnie de navigation donc chaque navire de commerce est représenté par un agent qui devient l'interface entre tous les intervenants portuaires (Port, Pilotage, Lamanage, manutention et remorquage) et l'armateur. C'est cet agent qui paie la prestation de pilotage. Cette facture est fonction du volume du navire (LxlxH). Le prix du m^3 est fixé, dans chaque port par une commission composée d'un représentant du Préfet de région, d'un représentant des armateurs et de la direction du port. Cette somme va permettre à la Station de payer ses investissements (vedettes, bateau-pilote ou Hélicoptère, voitures, locaux, etc.) les salaires et charges de ses marins et autre personnel. Ce qui reste est distribué entre les pilotes actifs et les pilotes retraités.

Chaque station de pilotage organise, avec l'autorisation de l'Administration des affaires maritimes, la fin d'activité ou le recrutement de ses pilotes.
Lorsque le nouveau pilote prend son service, il doit effectuer une formation pratique de plusieurs mois en accompagnant d'autres pilotes à bord de tout type de navire, de jour comme de nuit dans sa zone de compétence. Cette formation représente environ 500 opérations de pilotage. Après ce temps de formation, le nouveau pilote commence progressivement à piloter des navires de taille de plus en plus grande. Il faut environ cinq ans pour former un pilote capable de piloter tous les types de navires.
Pendant ces cinq années, la formation peut être améliorée en utilisant des modèles de navires au centre de Port Revel, ou à l'aide de simulateurs électroniques de manœuvre.

Lorsqu'un pilote «sert» un navire et que les mots «Aux ordres du capitaine sur les conseils du pilote» apparaissent dans le journal de bord, la relation juridique entre le pilote et le capitaine est établie.

Le rôle du pilote consiste à assister le capitaine en apportant une compétence locale et fournissant un conseil opportun pendant le passage du navire.
Dans des eaux resserrées, la charge de travail augmente à la passerelle, le temps et les marges d'erreur sont réduites, l'activité portuaire et le trafic intenses, et les conséquences d'un incident ou d'une erreur de jugement seraient considérables. Des connaissances spécialisées dans la manœuvre des navires à l'approche des ports sont requises. Aux abords des rades, des fleuves, des ports et des bassins, les pilotes offrent une connaissance locale et l'expérience nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation et protéger l'environnement. Ils ont une appréciation d'ensemble des réglementations locales et des conditions uniques existant dans la zone portuaire. Les pilotes sont au courant des activités, du trafic, des ferries, des opérations de dragage, des pontons grues, des mouvements locaux, et également de tous les autres facteurs qui peuvent occasionner des risques pour la navigation. Ils assurent la communication avec les autorités portuaires, les services de trafic maritime, les remorqueurs et les autres navires. A travers une pratique quotidienne, les pilotes développent des qualités spécifiques et des techniques pour manœuvrer des navires dans des eaux étroites et des zones restreintes entourées d'installations portuaires. Ils naviguent jour et nuit, à travers un brouillard épais ou par grand vent, évitant ainsi des retards ou transportant la capacité de chargement maximum à travers les profondeurs exploitables du chenal dans l'intérêt du port et du navire, assurant de ce fait la fluidité du trafic, et participant donc directement à la compétitivité du port.

Par ailleurs, il est prévu que les pilotes maritimes, qui sont les seuls intervenants portuaires à monter à bord du navire «en route», rendent compte à l'État du port d'escale si les navires présentent un risque pour l'environnement ou par la sécurité.
Cette mission d'intérêt général ne pourrait exister sans une objectivité absolue des pilotes dans le contrôle des navires (contrôles qui seront transmis au Centre de Sécurité des Navires des pays d'Europe, et alimenteront des bases de données).

Le Pilote doit apprendre à s'adapter à chaque type de navire et à son bon ou mauvais état, à chaque Capitaine et à l'équipage, à chaque condition météo (vent, brume), à chaque type de marées (surtout sur les fleuves) et aux capacités de manœuvre du navire (puissance machine, propulseur d'étrave, gouvernail actif etc , etc)
La manœuvre d'un cargo de 90 mètres par beau temps et en pleine journée n'a rien à voir avec celle d'un gazier de 300 mètres par vent fort (surface au vent près de 6000m2) et en pleine nuit.
Quand le Pilote est en fin de période de travail ; généralement une semaine et qu'il a travaillé presque toutes les nuits, il doit gérer sa fatigue et forcer sa concentration pour finir sa manœuvre et ne pas subir «le dernier supplice». Il doit expliquer ce qu'il a l'intention de faire et rassurer sans arrêt le Capitaine.

Pour finir, j'ai été passionné par mon métier et si les conditions physiques requises n'étaient pas si contraignantes, je piloterais toujours…

Kouizz

1 - Comment s'appelle le drapeau breton ?
(a) Le Gwenn ha Du
(b) Le Gwen he Du
(c) Le Gwen he Da

2 - En quelle année la Bretagne est-elle devenue officiellement française ?
(a) 1487
(b) 1532
(c) 1661

3 - Quel est le Saint Patron de la Bretagne ?
(a) Saint Briac
(b) Saint Yves
(c) Saint Corentin

4 - Quel est le nom breton de Rennes
(a) Rendez
(b) Roenhez
(c) Rhoazon

5 - Lequel de ces Saints n'est pas un Saint fondateur breton ?
(a) Samson
(b) Aurélien
(c) Yves

6 - Quel roi légendaire détenait les clés de la ville d'Ys ?
(a) Le roi Yannis
(b) Le roi Gradlon
(c) Le roi Nominoë

7 - Qui est enterré à la pointe du grand Bé, face au Fort national de Saint-Malo
(a) Bertrand Dugesclin
(b) Anne de Bretagne
(c) François de Chateaubriand

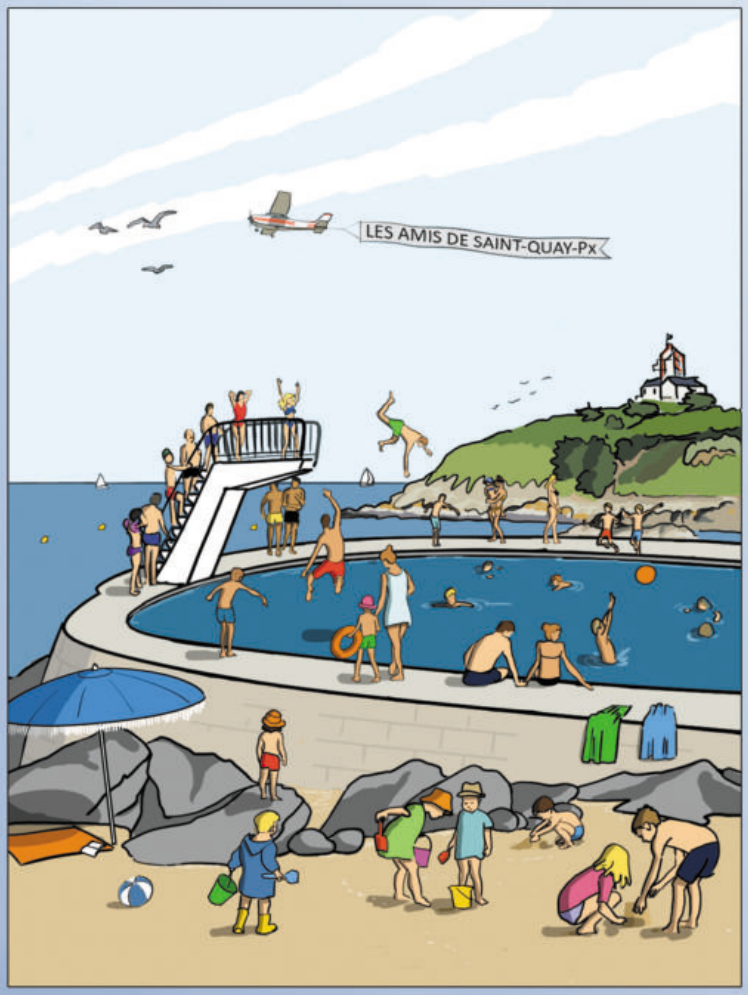
8 - Quel ingrédient ne trouve-t-on pas dans le Chouchen ?
(a) Du cidre
(b) Du beurre
(c) Du miel

9 - Quelle est la devise de la Bretagne ?
(a) Par la justice et les armes
(b) Neptune favorise ceux qui partent
(c) La mort plutot que la souillure

Solution du QUIZZ :
1a - 2b - 3b - 4c - 5b - 6b - 7c - 8b - 9c

Le jeu des 7 erreurs

Trouvez les 7 différences entre ces deux dessins ...





Solution du jeu des 7 erreurs :
Les rayures du ballon bleu et blanc sont inversées - Le livre sous le parasol a disparu - Le personnage assis sous le sémaphore a disparu - Les goélands volent dans l'autre sens - Le seau jaune du petit garçon en bas de l'image est devenu orange - Le bob orange de la petite fille qui l'accompagne est devenu jaune - Un bateau à l'horizon à disparu.

Adhésion 20 €

Présidente: Véronique LACOUR lacourveronique@wanadoo.fr
Secrétaire: Jean-Pierre VIGNERON vigneronjp@wanadoo.fr
Trésorière: Catherine Richard cathrich@wanadoo.fr

Rejoignez-nous sur Facebook
Amis de Saint-Quay-Portrieux et ses environs