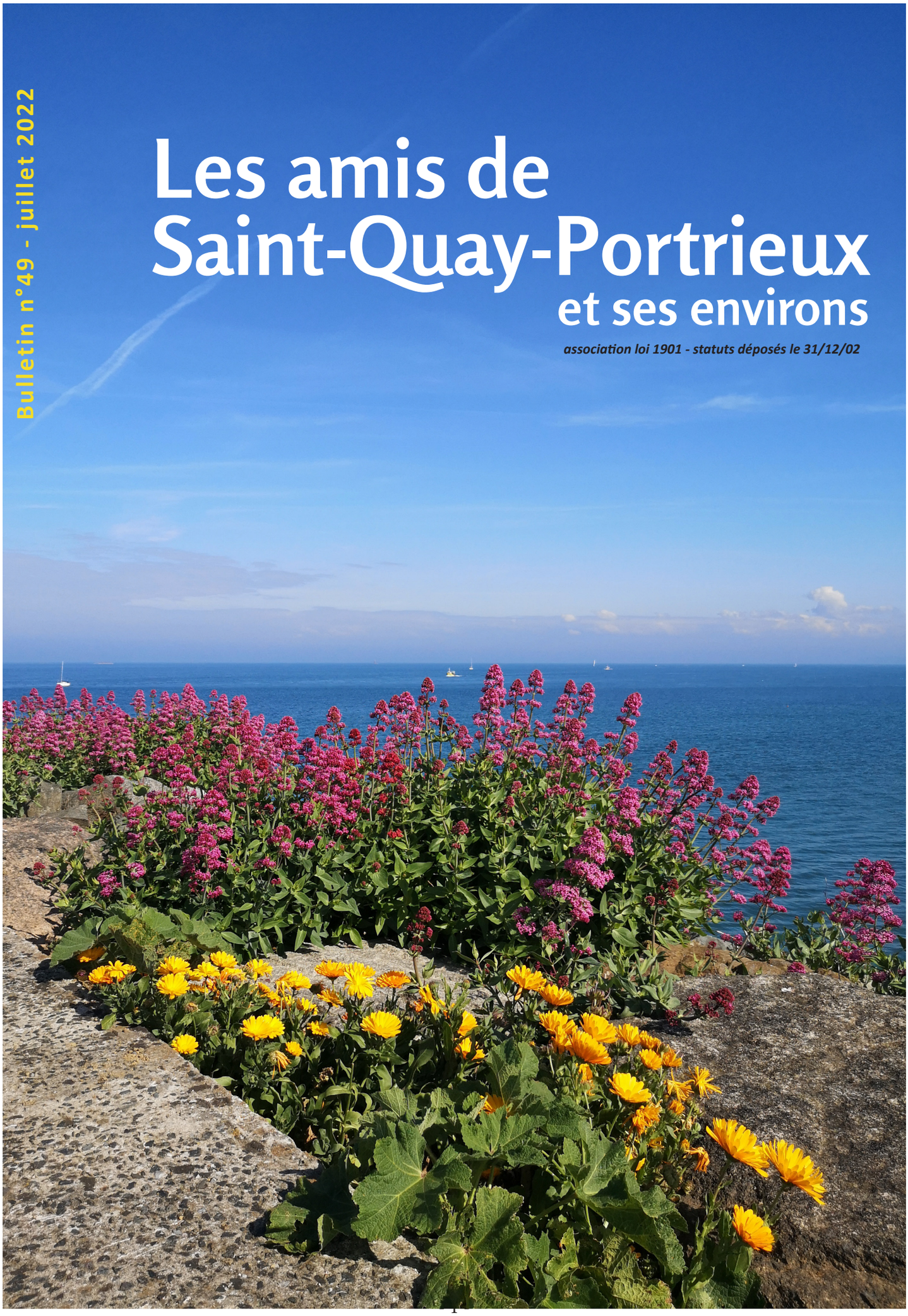
Bulletin n°49 - juillet 2022

Les amis de Saint-Quay-Portrieux et ses environs

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



Un jardin naturel sur la digue ou Lutins jardiniers ?

La promenade sur le nouveau port est surprenante. On peut lui donner un caractère botanique tout à fait inattendu dans ce lieu.



Regardez, toutes les fleurs et les espèces qui poussent entre les blocs, du côté des pontons plaisance et sur la digue sud ! Est-ce un effet du vent qui a apporté des graines ? ou quelques lutins jardiniers qui, au clair de lune, viendraient apporter de la terre ? Nul ne sait… Mais en ce moment, c'est un bonheur.

Petit recensement :

- Valérianes en masses,
- Agapanthes en devenir
- Budleia ou arbre aux papillons
- Roses trémières prometteuses
- Pavot de Californie
- Echium
- Soucis éclatants
- Fougères, ajoncs, genêts…
- Nombril de vénus
- Cerastium argenté
- Géranium
- Dipladenia
- Millepertuis et pervenche
- Chrysanthèmes à l'automne…

Saurez-vous les retrouver ?











Comme la nature est généreuse !
Qui aurait cru qu'une telle variété s'installerait sur cet espace minéral !

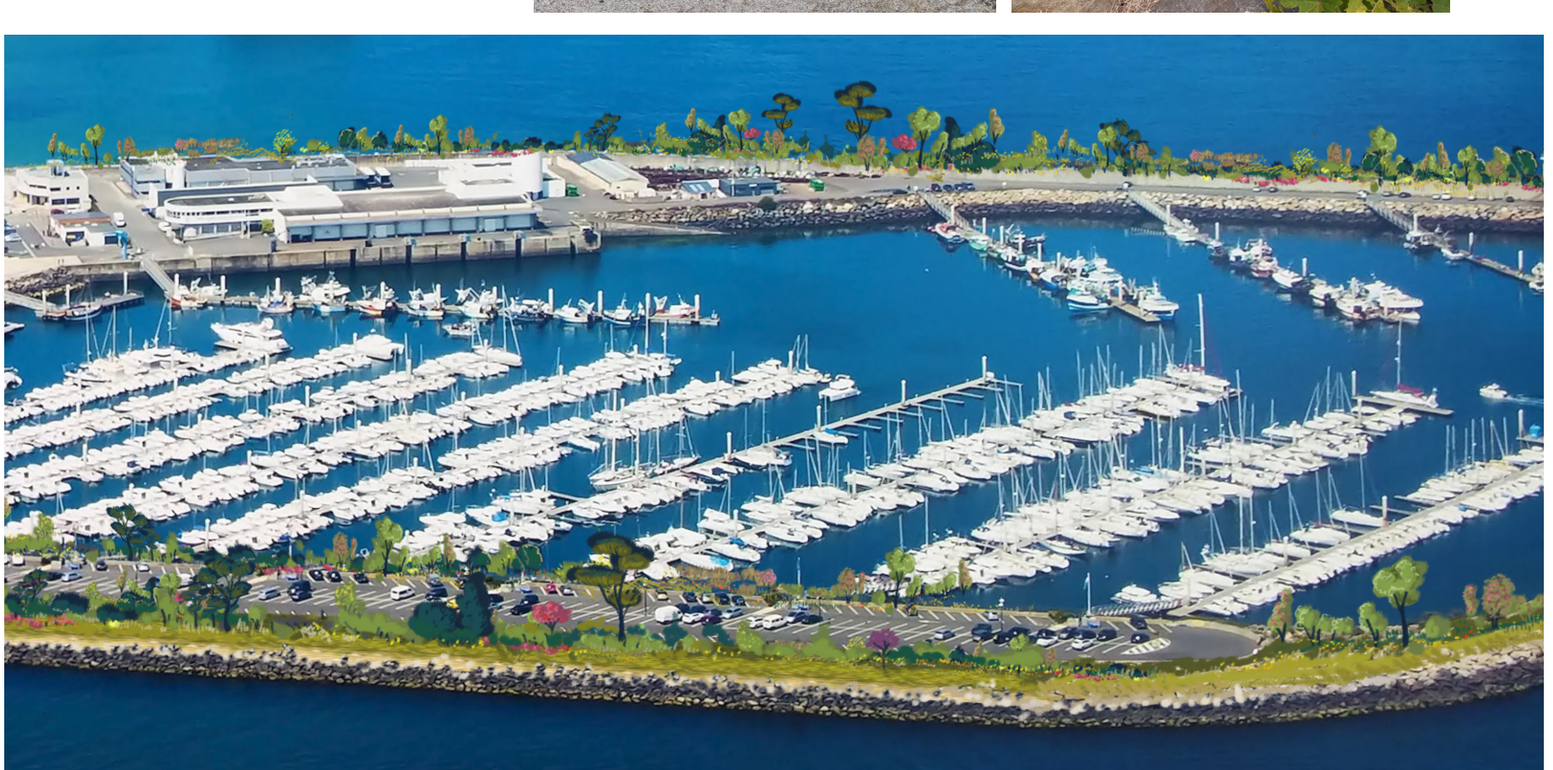
En rêvant un peu, ou pourrait presque imaginer une forêt s'installer sur la digue sud…











Le grand retour du transport des marchandises à la voile !

Quand on parle du transport des marchandises à la voile, l'image qui vient immédiatement à l'esprit est celle des grands clippers et des navires qui passaient le cap Horn pour nous faire parvenir le thé, le café, les marchandises précieuses… Plus modestement on pense aussi aux goélettes paimpolaises qui entre 1900 et 1940 ont fait de manière intensive le transport du charbon (entre autres) depuis les côtes anglaises en rivalisant avec les cargos à vapeur.



L'Océanide entre Cardiff et Roscoff. 1937

Mais ces images appartiennent au passé pense-t-on, la vapeur et le pétrole ayant rendu la voile obsolète pour le transport.
Au passé ? Vraiment ? Eh bien non ! Au contraire …
L'utilisation du vent revient en force et pourrait bien être une des réponses à la contrainte qui s'exerce sur le transport maritime : l'obligation de réduire les émissions de gaz à effet de serre de moitié d'ici 2050 pour respecter les accords de Paris. La part du transport maritime dans les émissions mondiales de CO^2 n'est actuellement qu'environ 3% (et 34% des émissions de GES dues au transport, contre 57% pour le trafic routier), mais avec l'augmentation du trafic, si rien n'est fait leur part pourrait monter à 17% d'ici 2050…
Ce n'est pas une option ! Dès 2023 la règlementation devrait se durcir. Il y a obligation de décarboner rapidement le transport maritime, soit en réduisant la vitesse, soit en changeant ou en adaptant le modèle énergétique...

Depuis quelques années, quelques sociétés comme TOWT (Trans Oceanic Wind Transport) basée à Douarnenez mais opérant aussi au Havre, créatrice du label ANEMOS, outil de valorisation du transport décarboné, ou FAIR TRANSPORT, basée au Pays-Bas, affrètent des navires traditionnels pour transporter des marchandises à la voile. Souci écologique, envie de renouer avec des pratiques ancestrales, goût de l'aventure, les motivations sont nombreuses. Mais ce type de voiliers ne peut transporter que des marchandises non périssables, à forte valeur ajoutée, le volume de fret est réduit, autour de 30-35 tonnes, les trajets essentiellement transocéaniques et européens.

Ils sont très loin des exigences actuelles de rentabilité et de rapidité… Car actuellement au moins 80% des marchandises transportées pour le commerce mondial le sont par le transport maritime, les routes maritimes couvrent toutes les mers. Un porte conteneur de taille moyenne propulsé au fuel mesure entre 100 et 200m pour une charge allant de 500 à 3 000 conteneurs – pas très loin de 30 000 tonnes - et une vitesse moyenne de 15 à 23 nœuds. Rapporté à la tonne transportée, c'est de très loin le mode de transport le plus économique.

Dans la recherche pour décarboner, une des alternatives au fuel pour les gros chargeurs est l'utilisation de bio carburant ou de gaz naturel liquéfié, moins émetteur de CO^2 d'environ 20%. [La compagnie CMA CGM a lancé en septembre 2020 le premier porte-conteneurs géant fonctionnant au GNL, le Jacques Saadé. Long de 400 m, il peut transporter jusqu'à 23 000 conteneurs soit une charge théorique d'environ 220 000 tonnes…



Le « Tres Hombres » de Fair Trade

D'ici 2024, ce sont 44 navires de la flotte qui seront propulsés au GNL]

Mais ce n'est pas suffisant et la recherche sur l'utilisation du vent est actuellement intense : totalement décarboné, inépuisable, le vent serait-il le carburant de demain ?

En effet, on constate que son énergie est suffisante pour propulser un navire de taille moyenne sur des routes adaptées comme les transatlantiques, et pour les plus gros navires, elle peut constituer une appréciable source de puissance complémentaire.

Si on veut s'inscrire dans une problématique de transport professionnel, rivalisant avec le transport à moteur actuel en termes de coût, capacité, fiabilité et vitesse, il faut créer des « voiliers-cargo »

Grain de Sail, le premier « voilier cargo » moderne entièrement décarboné est en service depuis deux ans !

Un des premiers a été mis en chantier tout près d'ici et navigue depuis deux ans déjà : il s'agit de la goélette Grain de Sail, imaginée et réalisée par les frères Jacques et Olivier Barreau, fils de Jacques et Martine Barreau dont vous appréciez certainement le cidre et le Boujaron et qui sont des membres éminents des Amis de Saint-Quay-Portrieux.

En 2010, Jacques et Olivier Barreau ont créé l'entreprise Grain de Sail, cafés et chocolats, basée à Morlaix (à côté d'ici !) Leurs produits sont 100% écologiques, fabriqués dans un atelier qui emploie des salariés handicapés, et pour achever la démarche, continuant la tradition familiale de navigateurs, ils ont voulu un mode de transport limitant au maximum la production de CO^2. Mais néanmoins rentable !

Leur première goélette, Grain de Sail, mise en chantier à Lorient et lancée en octobre 2020 est le premier voilier cargo moderne, répondant à toutes les normes internationales Marine Marchande. En aluminium, 24 m hors-tout, cale réfrigérée, équipements de cale, de chargement et déchargement hyper modernes, 5 mètres de tirant d'eau, 356 m^2 de voiles au près et 520 au portant, un équipage de 4 à 5 marins, il peut embarquer 50 tonnes de fret…



© Grain de sail



© Grain de sail

Son port d'attache est Saint Malo et la goélette effectue des rotations transatlantiques, chargée à l'aller de vins (15 000 à 20 000 bouteilles de vin bio !) déchargés à New-York et au retour de café vert et de graines de cacao chargés en Amérique Latine. Il faut passer par Saint Nazaire, port figurant sur la liste des points d'entrée pour les produits biologiques importés, avant de rejoindre Saint Malo. Chaque traversée, entièrement à la voile, dure entre 3 et 5 semaines, en fonction des vents, il faut compter environ 3 mois pour une rotation complète, la goélette en effectue 2 par an, au printemps et à l'automne.

Ce magnifique bateau passe donc 4 fois par an derrière le Grand Léjon, avec un peu de chance…on peut l'apercevoir ou, pourquoi pas, aller à sa rencontre ! Les dates de passage sont communiquées sur la page facebook de l'entreprise

Un succès ! On en parle partout et les frères Barreau n'ont pas l'intention d'en rester là. Un autre voilier, plus grand (50 m pour 350 tonnes de charge) est déjà en chantier, livraison prévue fin 2023. L'ambition est de construire une véritable flotte de navires de différents types et de différentes tailles, d'augmenter les capacités d'expéditions pour d'autres destinations et d'autres produits…

Rentable donc, essentiellement dans le cadre d'une filière intégrée où les matières premières sont transformées par leur affréteur. Actuellement, par rapport à un transport conventionnel, le surcoût pour 250g de café est évalué à 13 centimes par Olivier Barreau qui compte le diviser par deux avec le nouveau navire. Le transport à la voile est particulièrement adapté au cabotage européen ou aux transatlantiques,

Les frères Barreau sont les premiers, mais plusieurs autres voiliers cargo sont actuellement en chantier.

À Concarneau, la société TOWT veut aller plus loin que ses voiliers traditionnels et prévoit de lancer à l'été 2023 une goélette-cargo de 81 m et 2 500 m² de toile qui devrait pouvoir emporter 1 000 tonnes par voyage, du vrac et des barriques de vin et spiritueux. Elle fonctionnera à la voile 90% du temps et naviguera 320 jours par an. Trois traversées annuelles sont prévues vers l'Amérique du Nord, trois vers l'Amérique Centrale, une vers le Brésil, et un tour du monde par Panama, Shangaï Djibouti et Suez. La goélette embarquera en plus 12 passagers dans d'excellentes conditions de confort : cabines, salon, sun-deck… pour des traversées de 2 à 12 semaines. Si l'aventure vous tente, une liste d'attente vient de s'ouvrir sur le site de TOWT. La construction de 4 autres navires est prévue dans les 10 ans à venir

Futrur voillier cargo TOWT



Tout près, le premier voilier-cargo de la société nantaise Neoline est attendu pour 2024. Il desservira une ligne transatlantique au départ de Saint Nazaire – 136m, 4 200m² de voiles, charge de 11 000 tonnes utilisant à la fois le vent et des batteries électriques de véhicules en fin de vie (en partenariat avec Renault) alimentées par hydroliennes pour effectuer les manœuvres de port, c'est une expérimentation transposable sur les autres navires si elle est concluante. Neoline espère réaliser 90% d'économie de carburant. Ce voilier cargo est prévu pour transporter tout type de marchandises et notamment du fret lourd. Sur les rangs des affréteurs : Renault, Manitou, Michelin, Bénéteau…clients tous désireux d'utiliser un moyen de transport vertueux



© Neoline

Qu'en est-il des géants des mers, porte-conteneurs et pétroliers ?

L'objectif est surtout d'économiser le carburant. En réduisant la vitesse, l'économie est considérable. A 10 nœuds les navires économisent près de 80 % de carburant… mais ils sont trop lents ! A 16 nœuds, l'économie n'est plus que d'environ 10%. C'est insuffisant ! L'équation est compliquée à résoudre.

L'adjonction de dispositifs « véliques » aux navires existants pour une propulsion mixte carburant + vent devrait permettre d'atteindre des vitesses suffisantes tout en restant économe…

La filière de recherche est en effervescence surtout en Europe et en Asie, explorant diverses technologies pour répondre à la variété des besoins des navires, routes commerciales et types de marchandises… La Bretagne est très en pointe sur toutes ces technologies grâce à l'alliance des compétences en course au large, construction nautique, aéronautique et numérique.

En septembre dernier, un premier événement baptisé « wind for goods » a présenté à Saint Nazaire les nouvelles technologies de propulsion par le vent et en novembre 2021, la région a officiellement lancé à Lorient cette nouvelle filière de transport maritime qui réunit déjà 150 entreprises.

Les contraintes sont nombreuses : pouvoir utiliser le vent à diverses allures et pas seulement aux allures portantes, tenir compte de l'espace disponible sur le pont du bateau, rester dans des enveloppes de coût acceptables… mais les solutions développées sont à la hauteur ! En voici quelques-unes, en se limitant à celles qui sont déjà lancées ou sur le point de l'être.

Beneteau NEOLINE



Remettre des voiles sur les porte-conteneurs existants : Aile de kite ou voiles gonflables ?

Une aile de kite pour tracter des cargos… Airseas, entreprise Nantaise cofinancée par Airbus, a créé Air Wings : un cerf-volant modulaire de 1 000 m² que l'on peut installer à l'avant des navires. Le système est automatisé, commandé depuis la passerelle il se déploie à partir d'un mât de 34 m de haut, un logiciel embarqué fait les calculs pour l'adapter à la force du vent. Aux allures portantes, cette aile vole à une altitude de 300m et peut tracter un cargo pesant jusqu'à 200 000 tonnes en appui du moteur, économisant jusqu'à 40% de carburant (et 20% d'émissions carbone). Elle n'a besoin que d'un espace restreint sur le pont ce qui la rend compatible avec les porte-conteneurs. Airseas a signé un contrat avec l'armateur japonais K Line (5ème flotte mondiale) pour équiper 50 vraquiers de 250 à 300 m faisant la navette entre le Japon et l'Australie. Dès 2008 la firme allemande Skysails avait imaginé ce dispositif, puis Yves Parlier en 2015, avec le projet « beyond the sea ». CMA CGM s'est associé à « beyond the sea » pour l'installation d'une aile de 1 600 m² sur un porte conteneur.

©airseas



Dans le même esprit : Michelin développe le projet WISAMO (Wing Sail Mobility), un concept de voile gonflable, performante à toutes les allures, monté sur un mât télescopique, là aussi avec un objectif de réduction de la consommation de carburant de 20%. Ce système, encore en phase de test, est entièrement automatisé. La voile est dégonflable pour effectuer les manœuvres de port, passer sous les ponts et si les conditions météo sont mauvaises. Adaptée aux vraquiers, pétroliers et rouliers (transport de véhicules), cette voile peut être installée sur les navires existants.

Expérimentation réelle, une aile gonflable de 100m² sera installée au 2ème semestre 2022 sur le navire MN Pelican de la Compagnie Maritime Nantaise pour la navigation commerciale entre le Royaume-Uni et l'Espagne. Si l'expérience est concluante, elle ira vers des ailes plus grandes.



©Wisamo Michelin

Des ailes rigides ou des rotors ?

Des ailes rigides, c'est le projet imaginé par « Zephyr et Borée », nantais également.
Son cargo à voiles Canopée mesurera 120 mètres de long. Il sera propulsé par 4 moteurs diesel, mais aussi par 4 ailes verticales articulées, soit 1 500 m² de voile permettant d'atteindre en propulsion mixte une vitesse de croisière de 16 nœuds, avec une économie allant de 20 à 40% de consommation de carburant.
Avec l'utilisation du moteur, à une vitesse de 15 nœuds, le vent apparent sera presque toujours sur l'avant du travers et le bateau toujours « au près ». Les voiles ailes sont celles qui ont précisément les meilleures performances au près. Elles se régleront toutes seules en fonction de l'angle et de la vitesse du vent. Quand il y aura du vent, la puissance générée par les voiles viendra soulager la puissance requise par les moteurs… Canopée est le fruit du partenariat entre Zéphyr et Borée et Arianegroup pour transporter les éléments du lanceur Ariane 6 de métropole jusqu'en Guyane.

Enfin, pour les grands navires au pont dégagé, la technologie du rotor consiste à installer de grands mâts rotors rotatifs convertissant en poussée horizontale le vent capturé autour de ces grands tubes verticaux. Cette technologie déjà ancienne mais perfectionnée par l'entreprise finlandaise Norsepower se développe rapidement. Plusieurs navires modernes l'utilisent déjà dont un ferry au gaz finlandais le Viking Grace, l'Estraden, un roulier de P&O naviguant en mer du nord et le transporteur de produits raffinés Maersk Pelican avec de bons résultats puisque les économies constatées sont de l'ordre de 5% à 20%...

©Zephyr et Borée



Explication :
Pour créer une force de propulsion, les rotors verticaux utilisent le phénomène aérodynamique connu sous le nom de « l'effet Magnus » découvert dans les années 1850 par le physicien allemand Heinrich Magnus. Un objet en rotation se déplaçant dans l'air est soumis à des forces latérales. Dans le cas d'un navire, si le vent souffle sur le côté des rotors, l'effet Magnus créé une poussée vers l'avant. Le rotor ne tourne pas sous l'effet du vent mais grâce à un petit moteur. Le rotor norsepower est entièrement automatisé, si le vent est favorable il démarre seul et contribue à soulager l'hélice et à générer des économies de carburant. Ce système est adapté aux navires à pont ouvert dans des zones de vent favorable.

Des grands navires de charge zéro émissions ? Ce n'est pas une utopie !

En février 2022, au « one ocean summit » de Brest, Victorien Erussard a présenté le projet d'Energy observer 2, « le premier navire marchand zéro émissions » dit-il. Long de 120m, 22 m de large, 5 000 tonnes de chargement, il succédera au navire laboratoire Energy Observer, capable de faire le tour du monde en utilisant l'énergie solaire, l'hydrogène obtenu par électrolyse à partir de l'eau de mer et l'énergie du vent grâce à des ailes rigides automatisées. Le Energy Observer 2 sera entièrement électrique, doté de réservoirs d'hydrogène liquide pour générer l'électricité, et également d'une assistance vélique. Il devrait être construit avec des partenaires comme Air Liquide et CMA CGM. Et si tout va bien, lancé en 2025…

©Kadeg Boucher





À l'horizon 2030 – c'est-à-dire demain- plus de 10 000 navires de charge dans le monde devraient utiliser partiellement ou totalement l'énergie du vent…
Que Neptune et Éole les accompagnent !

Un passé industriel méconnu : “ l’usine ” de Kertugal

Qui se souvient de l’existence dans le secteur de Kertugal d’une fabrique très discrète où pendant pratiquement 80 ans (de 1926 à 2005) on travaillait l’or pour en faire des bijoux ?



©Clal Info Le perçage et la finition des anneaux ressorts

L’usine était située au 51 du boulevard du Littoral, en face du camping Bellevue. Sur le grand portail, aucune enseigne, aucune plaque, rien qui puisse laisser penser que derrière les hauts murs de la propriété était installés de vastes bâtiments de fabrication sur une superficie de 1143 m², dont 300 m² dédiés aux ateliers proprement dits.

L’histoire de cette entreprise si particulière débute en1926 par l’installation par Monsieur LE FILS d’une fabrique de bijoux à Saint-Quay-Portrieux.

Concurrente de l’entreprise créée à Paris en 1920 par Monsieur Marcel ALBERT, elle est rachetée par celui-ci en 1943.

En 1966-1967, “l’Usine” s’agrandit avec la construction d’un nouveau bâtiment. Un an plus tard, l’effectif est de 32 personnes.

La crise de la bijouterie au début des années 70, oblige à une diversification des activités vers la sous-traitance électronique (téléphonie). L’effectif passe à 160 personnes.

Dix ans plus tard, profitant du rebond de l’activité dans le secteur de la bijouterie, la Société MARCEL ALBERT se recentre sur son cœur de métier et abandonne la sous-traitance électronique. L’effectif est alors de 51 personnes.

En 1987, l’entreprise dépose le bilan. Elle est reprise par le COMPTOIR-LYON-ALLEMAND-LOUYOT (CLAL), via sa filiale CAMUS et devient la Société ALBERT & CAMUS.



©Clal Info Mme Odile Person au montage des colliers-boules

En 2000, CLAL intègre le groupe COOKSON, leader mondial de la transformation des métaux précieux. CLAL devient alors COOKSON- CLAL.

En 2005, le groupe COOKSON décide l’arrêt complet de l’activité quinocéenne de sa filiale ALBERT & CAMUS et la fermeture définitive du site.

Ouest-France dans son édition du 1er février 2005 relate l’événement sous le titre « Délocalisation silencieuse à Saint-Quay-Portrieux » :

« L’usine à bijoux de Saint-Quay-Portrieux a arrêté de tourner depuis le début de novembre. Le propriétaire du site, le groupe anglais COOKSON, a délocalisé sa fabrication, principalement à l’Île Maurice. La fermeture de « l’usine d’or », comme l’appelaient les salariés, est passée inaperçue. L’une des anciennes employées confie : « C’était une bonne boîte. On y entrait sans diplôme et on apprenait sur le tas. » L’ancienne directrice ajoute : « À une époque, on avait envisagé de créer une école de bijouterie au collège voisin, mais ça n’a pas suivi. »



©Clal Info l'établi de montage de fermoirs et colliers

Monsieur Jean-Michel ANTONA, directeur des ressources humaines à COOCKSON France, explique la décision de mettre fin à l'activité de l'usine costarmoricaine. « Si nous avons fermé cette usine, c'est parce que notre branche métaux précieux perd de l'argent depuis trois ans... La fabrication a été transférée en Grande-Bretagne, en Espagne, à l'île Maurice où la production est moins chère ».

Pour la population quinocéenne, c'était « l'Usine », sans plus de précision. En effet, peu nombreux - à l'exception de ceux qui y travaillaient et de leur famille - en connaissaient l'activité exacte.

Dans le plus grand des secrets on y produisait essentiellement des anneaux à ressort, mais également des fermoirs de toutes sortes (cliquets, barrettes, cylindriques, plats, annelés), des chaines de sûreté pour colliers ou bracelets.
Parfois, y étaient fabriquées des perceuses, autrement dit des petites créoles (anneaux pour oreilles).
L'or, qu'il soit jaune, rose ou gris, constituait la base principale de la production.

Ainsi, la dernière directrice de l'établissement, indiquait en 2008 à Ouest-France : « Pendant plus d'un siècle, on a travaillé l'or dans cette fabrique. Ici on a fondu l'or sur place et on faisait nos alliages, c'était tout un savoir- faire. On fabriquait des créoles, chaînes, colliers et fermoirs. On travaillait pour les bijoutiers de la place Vendôme à Paris ».

Parmi les produits-phares de l'entreprise, le fermoir " Albert " était considéré, par la profession, comme la Rolls du fermoir. Réalisée de façon artisanale, entièrement à la main, sa production, destinée à la bijouterie haut de gamme, était de grande qualité et reconnue pour sa fiabilité ; ce qui ne pouvait être le cas avec des fermoirs fabriqués en grande série et mécaniquement. Les clients disaient fréquemment : " on préfère venir chez vous, c'est plus cher, mais au moins on est certain de ne pas revenir vous voir pour des réparations".

Le fermoir pivotant Albert



À compter de 1987, la Société ALBERT & CAMUS, nouvellement constituée, va bénéficier du transfert d'activités jusqu'alors réalisée à Paris, au sein d'autres entités du Groupe CL.
Les ateliers de Kertugal vont alors intégrer dans leur fabrication, des fermoirs de grand luxe. Sertis de diamants, de pierres précieuses, de perles, on les retrouve par exemple sur des colliers de perles.
On va aussi y fabriquer divers autres produits :

- des épingles-sports (sortes d'épingles à nourrice en or), à porter sur des kilts, des foulards, des revers de tailleurs,
- des épingles à cravates,
- des anneaux pour clés
- des perles intercalaires en or (à Paris et à Saint-Quay).

En effet, pour éviter que les perles ne frottent entre elles, pour bien cacher le nœud entre chaque perle et pour rehausser la couleur de la perle, on utilisait parfois ces perles intercalaires qui pouvaient même être serties de diamants.
Cette production était tout d'abord destinée aux bijoutiers détaillants. Le fermoir de votre chaîne ou de votre bracelet rendait l'âme, votre bijoutier pouvait naturellement vous le remplacer en s'approvisionnant auprès des ateliers ALBERT & CAMUS. Peut-être est-ce arrivé à l'un ou l'une d'entre vous, sans qu'à aucun moment vous n'ayez imaginé que votre nouveau fermoir avait été fabriqué à Saint-Quay-Portrieux...
Les perliers étaient également clients d'ALBERT & CAMUS, notamment pour les fermoirs-barrettes, les fermoirs empierrés et les perles-intercalaires.
Enfin, les plus grands joailliers de la place Vendôme et de la rue de la Paix : Chaumet, Cartier, Mauboussin, Van Cleef & Arpels et bien d'autres ont passé commande au modeste atelier quinocéen dont la renommée, y compris à l'étranger, n'était plus à faire.

Albert & Camus

C'est à la qualité des personnels employés dans les ateliers de Saint-Quay-Portrieux, dont une large majorité de femmes de Kertugal, que l'entreprise doit avant tout cette renommée.

Le journal interne du Groupe CLAL (n°81 du 4ème trimestre 1991) décrit ainsi la situation au sein des ateliers :
« Ces ouvrières, extrêmement qualifiées et compétentes, sont toutes polyvalentes. Apprêteuses, monteuses, soudeuses, finisseuses et même chainistes (les fabricantes des chaînes de sûreté) : chacune d'elles était apte à occuper indifféremment tel ou tel poste.
Interviewée par Ouest-France dans son édition du 20-21 septembre 2008 Annie Le Breton, qui fut employée par ALBERT & CAMUS raconte « J'y ai travaillé l'or et le platine, j'y ai soudé tant de fermoirs ! Le soir en vélo, je partais à la poste avec dans mes sacoches des colis précieux... sans escorte ».

©Clal Info Quelques produits Albert et Camus



"Tout ce qui ferme bien", tel est le slogan de la Société Albert et Camus, rachetée en 1987 par le Groupe CLAL, via sa filiale CAMUS. Slogan plutôt énigmatique, direz-vous. Tout s'éclaircit en fait quand on découvre l'activité de cette Société. Albert et Camus "travaille" le fermoir et les systèmes de fermeture de bijoux depuis 70 ans.

Les hommes, certes peu nombreux, ont également chacun, leur spécialité : polissage et entretien, apprêtage, fonte et découpe. Ils peuvent aussi facilement passer d'une tâche à une autre sans problème. »
La fabrication de cent anneaux à ressorts ne nécessitait pas moins de huit heures d'un travail minutieux. Pour ce faire, deux qualités étaient indispensables : la dextérité manuelle et... une bonne vue. En effet, les « grains » ou « pièces de pousse » qui servaient à bloquer l'anneau-ressort étaient vraiment minuscules, ou encore les « bélières », petits anneaux permettant d'accrocher la médaille - ou autre pendentif- à la chaîne. C'est assez fascinant d'imaginer des mains agiles manipulant à longueur de journée ces minuscules objets ; de là à considérer, comme à l'époque que « seules des mains féminines étaient capables de réaliser un tel travail » ...

Aujourd'hui, plus aucune trace de l'activité passée. À la place de l'usine un lotissement a été réalisé. Le camping est toujours là, mais le « mystère » de l'usine d'or n'est plus qu'un souvenir, que de moins en moins de personnes peuvent partager.
L'idée à l'origine de cet article est née de la lecture d'un article de Jeannine N. BLONCHE paru dans le bulletin de liaison n°85 du Centre Généalogique des Côtes d'Armor paru en janvier 2010. Merci à eux de nous en avoir donné l'autorisation de largement nous en inspirer.
Outre cet article, nous avons eu recours aux numéros du journal OUEST-FRANCE déjà cités et surtout au journal interne du Groupe CLAL (n°81 du 4ème trimestre 1991) qui consacrait un dossier complet sous le titre « ALBERT & CAMUS, nos cousins d'Armorique ».



Les chemins du Tro Breizh,

Au gré de chemins creux à la découverte d'un petit patrimoine

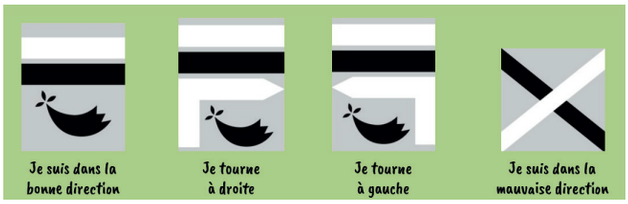
Le Tro Breizh était traditionnellement un tour de Bretagne reliant les villes des ses sept saints fondateurs. Il guidait les croyants en pèlerinage pour prier les reliques des moines vénérés chacun dans leur évêché d'origine. Ces sept étapes étaient Saint Malo, Dol de Bretagne (saint Samson), Saint-Brieuc, Tréguier (saint Tugdual), Saint Pol de Léon (saint Paul Aurélien), Quimper (saint Corentin) et Vannes (saint Paterne).

Aujourd'hui des circuits touristiques s'inscrivent dans la tradition du Tro Breiz ou Tro Breizh pour permettre de cheminer à travers la Bretagne, dans les cinq départements, pas seulement en pèlerinage, mais aussi à la découverte d'un riche petit patrimoine de fontaines, moulins, lavoirs, routoirs à lin et chapelles dans un paysage bocagé, plein de charme.

Plusieurs topo-guides sur ces chemins historiques ont été édités en partenariat avec l'IGN et la fédération française de randonnée, l'association *Mon Tro Breizh* se préoccupe de baliser les circuits et d'entretenir localement l'histoire, pour en permettre à tous la découverte.

Quoi de mieux que la randonnée pour découvrir un territoire !

Voici deux suggestions de balades tout près de Saint-quay-Portrieux, à pied pour les courageux, à faire aussi en voiture en dehors des chemins creux, grâce à deux guides édités par l'association qui remet ces itinéraires oubliés à la portée de pèlerins ou de simples randonneurs.



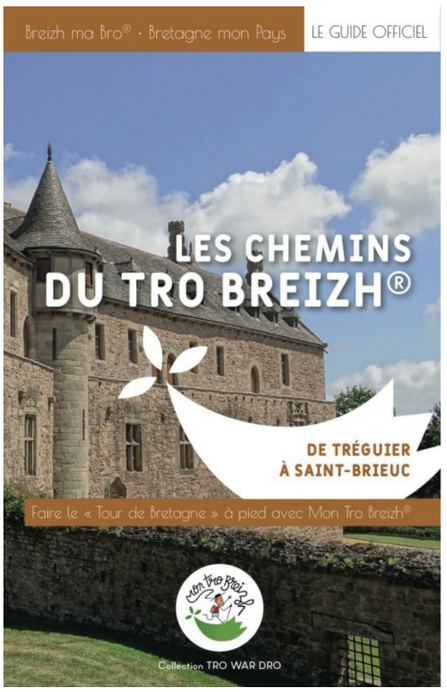
De Lanleff à Lantic

Une boucle complète de 33 km le long du Leff avec ses nombreux moulins, le château de Boisgelin et son golf, Kermaria et sa danse macabre, Notre Dame de la Cour et ses vitraux, sur des sentiers sinueux bucoliques bordés de noisetiers et de saules.

Un balisage noir et blanc et une hermine noire vous guideront à travers champs et forêts.

De Tréguier à Lanleff

Pour découvrir un passé dédié à la culture du lin, le château de la Roche Jagu, Pontrieux et ses lavoirs à travers un paysage de bocage boisé, 34 km pour s'imprégner d'une histoire rurale, découvrir quelques personnages comme Fleuriot de Langles, navigateur du XVIIIe siècle né à Quimper-Guézennec, embarqué dans la tragique expédition de Lapérouse.



Laissez-vous guider dans cette itinérance grâce à ces topo guides plein d'anecdotes sur les lieux et personnages qui les ont habités.

Vous découvrirez un arrière pays parfois oublié pendant les vacances.

Les Moulières de Portrieux en beauté !



Depuis quelques semaines on observe des travaux sur les Moulières, devant la plage de la Comtesse.

Plusieurs petits bateaux, des échafaudages… Activité intense qui n'est pas l'activité plongée habituelle. Que se passe-t-il donc ? Interrogée, la station des Phares et Balises de Lézardrieux, nous a envoyé ce mail reproduit intégralement :

Il s'agit de travaux d'entretien de "Aides à la Navigation Maritime" (ANM) couramment effectués sur le littoral costarmoricain par la subdivision des Phares et Balises basée à Lézardrieux.
Sur la tourelle des petites moulières nous avions un retrait de moellons et un début d'affouillement dus à la vétusté des joints en ciment.

Cette situation est due au manque d'effectif imposé par le ministère ; nous n'avons actuellement qu'un seul maçon pour 50 tourelles, 48 feux et 6 phares.
Notre équipe est intervenue pour
- renforcer le corps de tourelle
- rechausser les moellons
- réaliser la rénovation complète des joints
- réaliser la mise en peinture de la tourelle
Exploitant la disponibilité d'une place au port de St-Quay-portrieux (ce qui n'est pas chose aisée) nous devrions continuer l'entretien des tourelles des abords de St-Quay-Portrieux, rénover la coupole et repeindre le phare du Grand-Léjon dans la foulée.

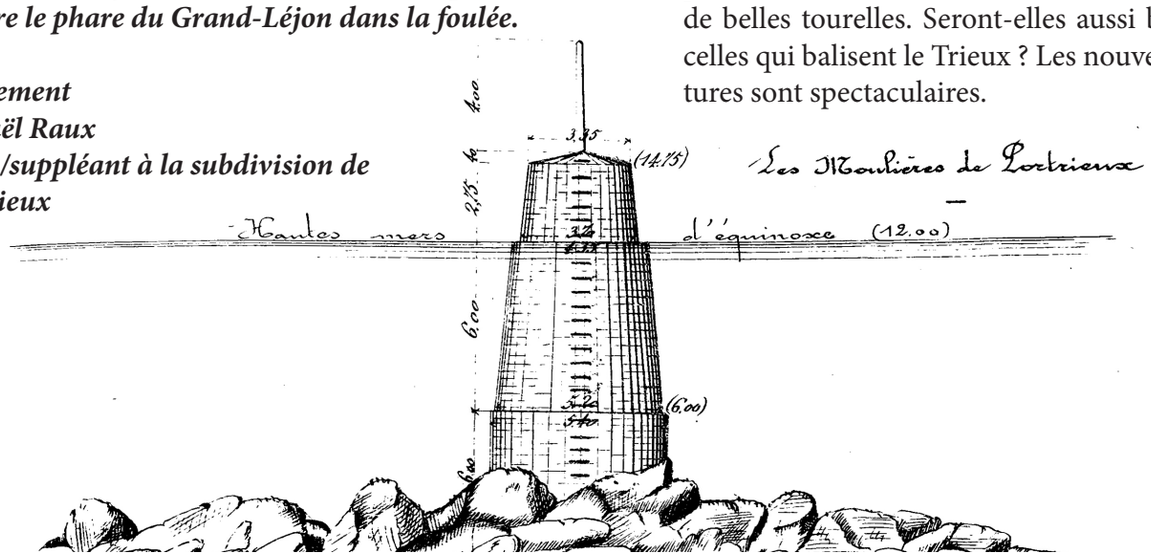
Cordialement
Gwenhaël Raux
Adjoint /suppléant à la subdivision de Lézardrieux

Il est vrai que cette tourelle des Moulières de Portrieux en avait bien besoin. Elle est abîmée, des brèches sont visibles lorsqu'on la longe en bâteau et elle avait perdu sa couleur, il était temps !

Elle aura retrouvé un bel aspect pour cet été. Ensuite, ce sera le tour des autres tourelles... Gros chantier.

Ces balisages sont anciens, ils ont été mis en place progressivement, en commençant par le phare de l'île Harbour en 1850. Le premier fanal du Portrieux a suivi en 1853. L'atlas reproduit indique 1865 pour les Moulières, cependant les rapports de l'époque semblent montrer que malgré l'insistance des capitaines et des armateurs, la tourelle n'a été réalisée que vers 1887. Le Portrieux était alors un centre important de cabotage et de pêche lointaine. Les navires, à la voile, arrivaient souvent de nuit. Louvoyer dans le chenal sans balisage des écueils des Moulières et des Noirs était un exercice périlleux. Les « accidents » étaient nombreux, les rapports des ingénieurs des Ponts et Chaussée témoignent de leur fréquence.

Aujourd'hui même si la navigation est moins périlleuse, nous serons heureux de retrouver de belles tourelles. Seront-elles aussi belles que celles qui balisent le Trieux ? Les nouvelles peintures sont spectaculaires.



Les expositions de l'été

PAIMPOL

Paimpol sous le regard de Faudacq
Cette exposition vous propose de découvrir plus de 80 dessins et tableaux de Louis-Marie Faudacq comme un témoignage visuel détaillé d'un Paimpol aujourd'hui disparu. Pour accompagner l'événement, des reproductions remises dans leur contexte sont exposées partout en ville jusqu'à l'Abbaye de Beauport.

Du 18 juin au 18 septembre, Halle de Paimpol, de 14h30 à18h30

PERROS-GUIREC

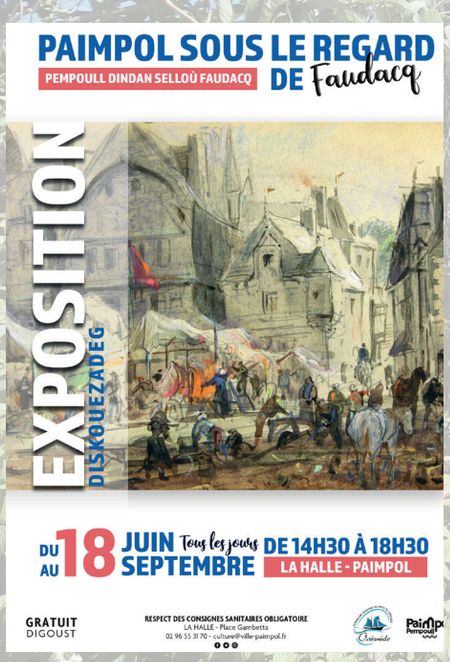
La femme égérie des peintres en Bretagne est une exposition qui regroupe des grands noms de la peinture bretonne autour de la thématique de la représentation féminine dans l'histoire de la Bretagne.
Retrouvez 140 œuvres de 62 peintres de renommée comme Robert DELAUNAY, René-Yves CRESTON, Yvonne JEAN-HAFFEN, Mathurin MEHEUT, Bernard BUFFET, Jean-Georges CORNELUIS, Jeanne MALIVEL, Henri RIVIERE, etc …

Du 26 juin au 4 septembre 2022, Maison des TRAOUÏRO de 10h30 à 12h30 et de 14h30 à 18h30, 7j/7 (fermé le mardi matin)

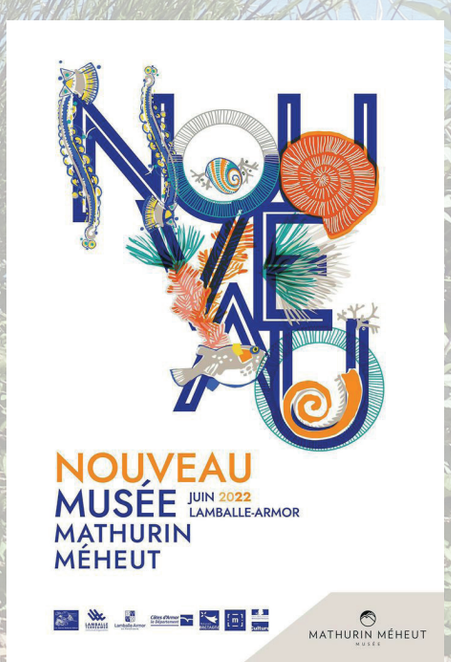
LAMBALLE

Musée Mathurin Méheut
Le tout nouveau musée Mathurin Méheut a ouvert ses portes le 18 juin dernier dans les anciens haras de Lamballe. Ce nouvel espace plus grand et plus accessible permet d'apprécier pleinement l'étendue de l'œuvre du peintre qui était un peu à l'étroit dans l'ancienne maison du Bourreau de la place du marché. L'exposition permanente présente désormais 260 œuvres sur une surface de plus de 300m², et près de 6000 œuvres restent encore en réserve.

Horaires d'été : Le lundi de 14h à 18h30 et du mardi au dimanche de 10h à 18h30 - Haras de Lamballe







Adhésion
20 €

Présidente : Véronique LACOUR
Vice Présidente : Marie-Hélène Scheidecker
Secrétaire : Jean-Pierre VIGNERON
Trésorière : Catherine Richard

amisstquayptx@orange.fr

Amis de Saint-Quay-Portrieux et ses environs