

Retour en Iroise

« **Qui voit Molène
voit sa peine,
qui voit Ouessant
voit son sang,
qui voit Sein
voit sa fin** »



Qui voit Molène...
Tout familier de la côte Atlantique connaît ce dicton, mais il est sans doute plus rare de l'entendre, mis en musique, résonner dans la salle des fêtes d'un charmant village des Yvelines. C'est pourtant sous la forme d'une complainte sentant le goémon et empreinte de cette irrépressible mélancolie qui marque la Bretagne profonde, que cet air est devenu sorte de fétiche pour la chorale de Maurecourt.

Il m'arrive d'assister, au moins avec une périodicité annuelle, à ces soirées à vocation philanthropique dont les premières vocalises me font à chaque fois le coup de la madeleine.

L'Iroise... Car il s'agit bien de cette zone si l'on se reporte à la définition du *Dictionnaire de l'océanologie* publié en 1989 par le CILF (Conseil international de la langue française) : « *Espace maritime situé à l'ouest des côtes du Finistère entre les îles d'Ouessant, de Molène et la chaussée de Sein. L'Iroise communique avec la rade de Brest par un étroit goulet et avec la baie de Douarnenez. Les limites vers l'ouest sont imprécises.* »

C'est une zone hérissée d'îlots et d'écueils et parcourue par de très forts courants, dangereuse pour la navigation. Elle comporte le réseau de feux, phares, bouées lumineuses... le plus dense de France. »

Ouessant, côte ouest

« *Bloc de terres et de pierres perdu par l'Europe occidentale et abandonné comme bris-lames à la violence des houles qu'affolent les vents d'ouest* ». Henri Queffélec.

Jacques Darchen

Rédacteur en chef honoraire de *Met Mar*

Jacques Darchen

J'ai souvent croisé en Iroise. Je me souviens...

Vers le milieu des années cinquante, j'embarque pour quelques jours à bord d'une frégate, glorieuse rescapée de la dernière guerre et qui peut encore servir, ici comme bateau d'entraînement pour stagiaires soucieux de compléter leur savoir-faire en navigation.

Nous appareillons de Plymouth (côte sud-ouest de l'Angleterre, comme chacun sait...) pour rentrer à Brest. Nous allons traverser la Manche cap au sud (Plymouth est à peu près à la même longitude que Roscoff), passer par le chenal du Fromveur, laissant donc Ouessant par tribord et Molène par bâbord, avant d'embouquer le goulet de Brest.

Il s'agit d'une route classique et, en quelque sorte, familière, quoique semée d'embûches en forme d'écueils plus ou moins à fleur d'eau. Mais c'est précisément la tâche à surmonter lors d'un entraînement qui n'est pas vraiment destiné à ressusciter la maestria des « pilotes de la Flotte », officiers mari-

niers dont la formation durait des années et qui étaient capables d'identifier n'importe quel caillou des côtes de France et de reconnaître d'un simple coup d'œil des centaines d'alignements. Cette spécialité, unique en son genre, a aujourd'hui disparu ; elle a d'abord été remplacée par des chefs de quart dans la spécialité de timonier ou de bosco auxquels on faisait parfois briller l'espérance d'un commandement qui se soldait le plus souvent par celui d'une navette portuaire ou d'un pinardier au petit cours. De nos jours, la spécialité nouvelle de « navigateur » offre sans doute aux impétrants de plus vastes perspectives...

Revenons à nos moutons marins.

Un peu avant 4 h du matin, un planton, fanal au poing, me secoue. Je m'extirpe de ma couchette (communément « banette »), aussi peu confortable que possible car on aura remué toute la nuit sous l'effet d'une houle d'ouest génératrice d'un roulis épuisant à la longue. Où est donc mon hamac d'antan, à la verticale rigoureuse, permettant un sommeil réparateur ?

Ambiance passerelle

Je débouche bientôt sur le passavant tribord de la frégate où l'air me remet les idées en place. Nous sommes en mai et la nuit est claire. Quelques échelles encore et j'débouche sur la passerelle, relativement étroite mais largement ouverte sur les ailerons de chaque bord. Une brise force 3 ride la mer qui reste parcourue de cette gênant houle que l'on prend par le travers, à tribord.

Il y a du monde... Je risque un mouvement de réptation derrière l'homme de barre (un belle carrure... Charles Vanel dans « Pêcheur d'Islande », 1933) qui a les yeux rivés sur l'aiguille du répétiteur de gyro compas, en vue de gagner l'aileron bâbord sans me faire remarquer du pacha. Pein perdue ; celui-ci, juché sur son fauteuil surélevé et pivotant, est du genre « voit tout entend tout, délègue peu ». Efficace et pe-

Cette vue est un symbole. Elle réunit le légendaire phare du Crac'h, ange gardien des navigateurs, et le sémaphore de la Marine nationale qui, étroitement associé au système de sécurité, surveille le littoral et assure une veille météo attentive. Ce sont d'ailleurs les mesures exécutées au sémaphore d'Ouessant qui m'ont permis d'établir les moyennes présentées dans ce texte.

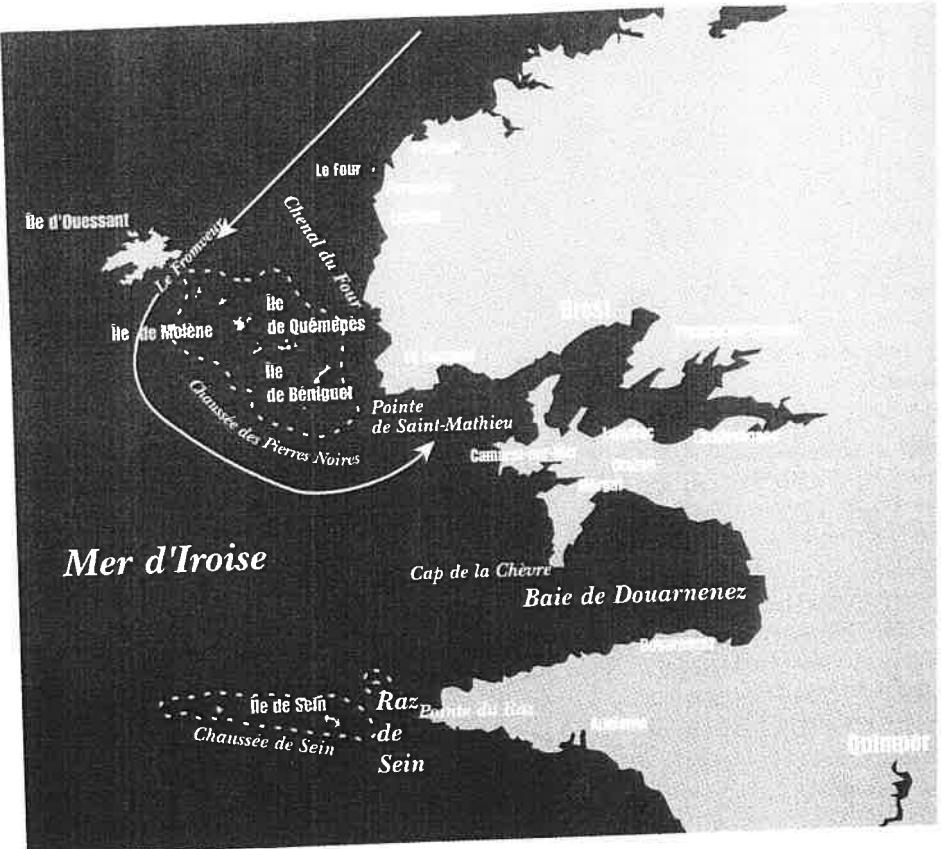


disert, il ne quitte guère sa passerelle, se contentant de courtes périodes de sommeil passées dans sa minuscule « chambre de veille » immédiatement attenante (une méthode qui réussissait bien à Napoléon...). L'officier de quart, un vieux routier, est d'un calme olympien ; accoudé sous l'auvent qui protège le meuble faiblement éclairé sur lequel s'étale la carte marine immobilisée par des plombs, presse-papiers bien inutiles en l'occurrence, il est manifestement satisfait de ce « 4 à 8 », « le quart du chef », le meilleur, c'est bien connu. Rien à voir avec les affres du « minuit à 4 ».

Sur chaque aileron, un veilleur, jumelles au poing, est affalé sur la lisse, à la recherche d'obstacles d'ailleurs déjà repérés au radar. Il attend surtout ce moment sublime, sorte de merveilleuse récompense que représente le lever du soleil sur la mer.

Dans le « PC Trans », qui donne sur l'« abri de navigation » (terme synonyme de « passerelle », en gros), le timonier met à jour son « registre chronologique des messages », le coude posé sur le « compteur », montre de précision dépositaire à la passerelle de l'heure rigoureusement juste (au battement de cil près) pieusement conservée par le « chronomètre étalon » suspendu à la cardan et couché dans la ouate dans le ventre du navire, à l'endroit le moins sensible aux mouvements liés à la mer. La navigation astronomique ne peut, en ce domaine, se contenter d'approximations.

Du monde, décidément... Car il faut encore compter avec un instructeur et deux stagiaires sur chaque aileron.



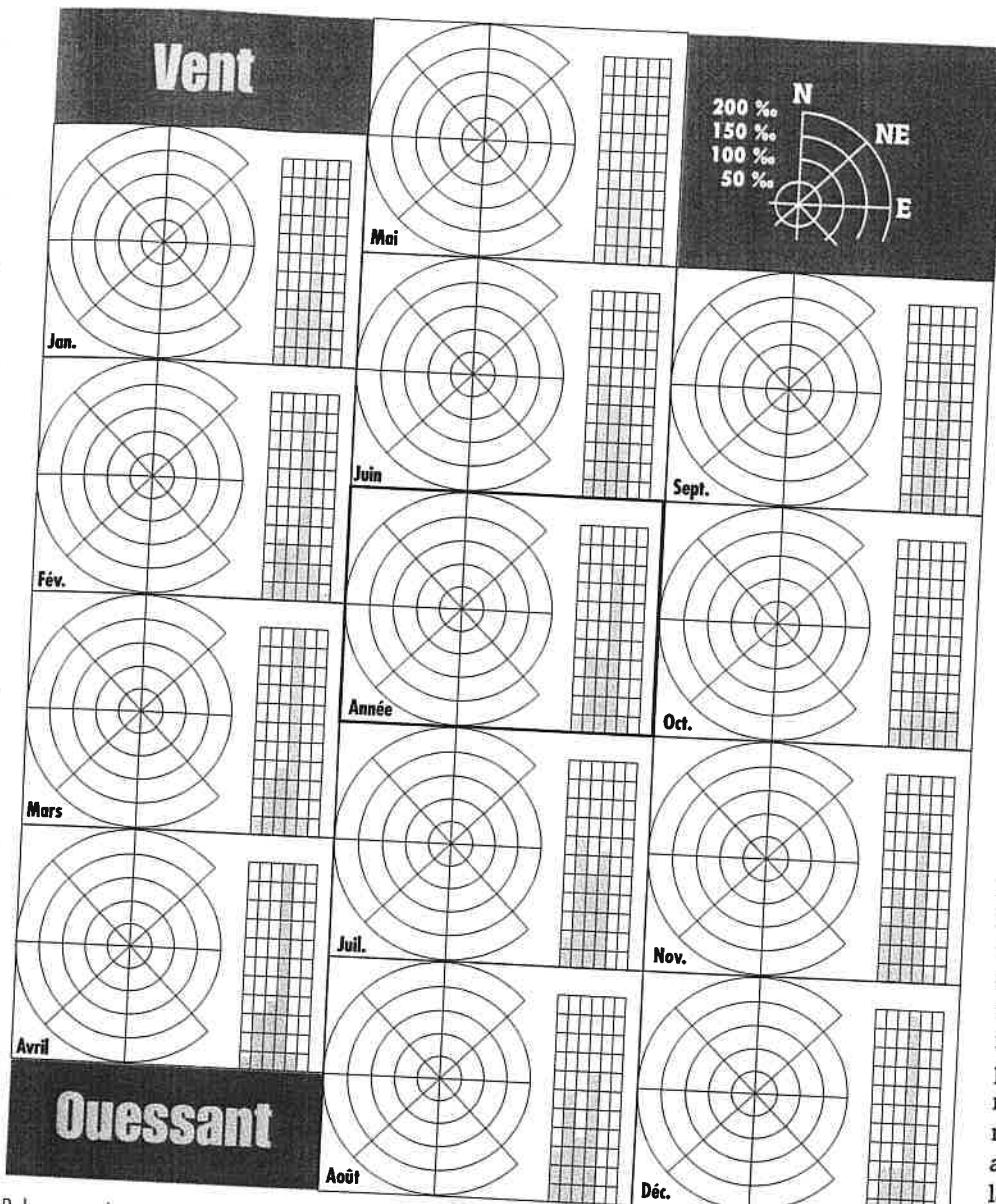
Mer d'Iroise

On ne se sent cependant pas bousculé et je commence à jouir de l'heure présente quand une voix, celle d'un pilote de la Flotte, dont la douceur s'accorde à l'ambiance bleutée de la passerelle, murmure à mon oreille : « reconnaissiez le feu de la Vierge... ». Le contexte est clair. Il ne s'agit évidemment

pas pour moi d'émettre le moindre préjugé philosophique sur le tempérament d'espèce en voie de disparition mais d'identifier le phare de la Vierge dont les feux marquent la très imaginaire frontière qui sépare la Manche de l'Atlantique. Simple, à première vue...

Trompe-l'œil ou vue de l'esprit, l'artiste a traduit le désir sans doute confus des habitants de concilier ciel bleu et valeurs traditionnelles.





Polygones de vent à Ouessant basés sur les observations journalières (06, 12 et 18 h UTC) exécutées au sémaphore d'Ouessant de 1950 à 1959. Extrait de la monographie n° 59 de la Météorologie nationale *Éléments climatologiques concernant les côtes de la France métropolitaine*, Jacques Darchen, 1967.

Atterrir à Ouessant

En réalité, pour qui manquerait d'habitude, la situation par cette nuit claire ne laisserait pas d'être « effarante » (c'est le mot !). Car, sur l'horizon sud, cela clignote de tous les côtés ! « Le réseau de feux le plus dense de France », c'est bien vrai... On n'a que l'embarras du choix, depuis les vedettes incontestées que sont les géants célèbres : les Héaux de Bréhat, dont la lanterne s'élève à 57 m, Batz (43 m), la Vierge (83 m !) jusqu'aux innombrables feux qui signalent, les uns les « atterrages », le plus souvent dangereux, les autres les « atterrissages » (attention, ces deux mots ne sont pas synonymes !) permettant l'accès aux nombreux ports de la côte.

Quoi qu'il en soit, et pour en revenir au présent moment, l'identification est simple tant la Vierge, phare le plus haut d'Europe, domine véritablement dans le féerique paysage lumineux, avec son éclat blanc toutes les 5 secondes et sa portée de 27 milles (50 km) ; mais son pinceau est visible bien plus loin, de l'autre côté de l'horizon géographique).

Au fil des heures suivantes, les stagiaires seront affrontés à nombres d'épreuves classiques : point par relèvements, alignements, calculs de marée et des courants concomitants...

Le Fromveur, à la réputation inquiétante, se franchit de nos jours sans histoire si l'on dispose de radar et sondeur et prend la précaution de passer au moment favorable de la marée car il est vrai que la force des courants engendrés peut, dans certains secteurs, tenir du maelström...

J'ai déjà parlé de Ouëssant dans *Met Mar*. Je n'insiste donc pas, sinon pour rappeler que cette île de légende mérite d'être parcourue, à pied ou à bicyclette, depuis la pointe orientale qui n'était pas, à l'époque, dominée par la tour de 72 m des Affaires maritimes, mais plus symboliquement par le phare du Stiff (32 m), jusqu'à l'autre extrémité ponctuée du célébrissime phare de Créac'h (55 m) avec son tricot rayé noir et blanc.

Entre les deux, on parcourt un sol arasié où se penchent bien peu d'arbres dans le sens du vent, avec des côtes acérées qui, face à la mer, jouent le rôle d'un prodigieux brise-lames.

Ces dernières lignes méritent sans doute un arrêt technique.

Un peu de climato

Au milieu des années soixante, dans le souci de faire ressortir la spécificité de la climatologie côtière de la France, je me lance, de façon artisanale, dans la publication d'une monographie basée sur les seules observations des sémaphores. Ces derniers sont armés de toute éternité par des guetteurs, corps de la Marine nationale dont on ne soulignera jamais assez la conscience professionnelle. Sorti en 1967, ce travail reçoit un accueil favorable, ce qui m'incite à me remettre sur le métier ; au cours des années suivantes, je publie, seul ou en collaboration, plusieurs autres ouvrages, d'un tabac plus « affiné » et répartis sur... une quinzaine de fascicules dont certains sont toujours en vente aujourd'hui à la librairie de Météo-France.

Or, au cours de l'élaboration de cette tâche, je suis surpris de relever que les vents mesurés à Ouessant ne correspondent pas à une écrasante domination du flux d'ouest tel qu'on aurait pu l'imaginer. Certes, la tendance y est bien, tant sur la moyenne annuelle que sur une période saisonnière, mais les autres secteurs ne se font pas oublier pour autant.

Ultérieurement et « dans la foulée » de ces monographies, les « jeunes Turcs » de la section clim/mar de la Météorologie nationale, enthousiastes en diable, reprennent et complètent ces travaux et étendent même aux zones du large le champ d'investigation, utilisant alors les mesures exécutées par les navires sélectionnés. L'accueil des usagers fut, là encore, favorable, à telle enseigne que ces données sont toujours utilisées aujourd'hui, notamment dans les ouvrages de nos cousins du Shom (Service hydrologique et océanographique de la Marine).

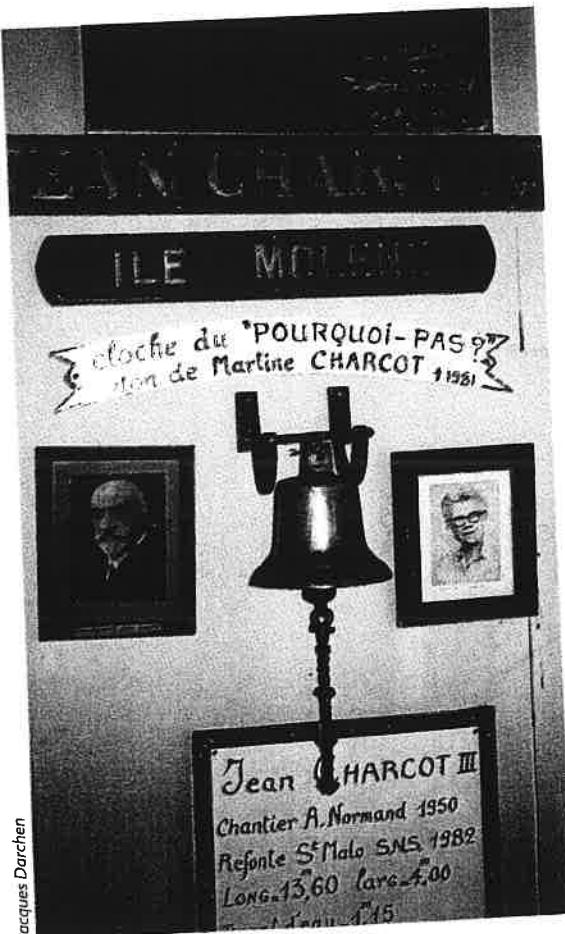


Jacques Darchen

Le village de Molène intra-muros descend en pente douce vers la mer ; cette vue contraste avec l'aspect de l'île vue du large, basse et comme vulnérable face aux assauts de l'océan.

J'ai ainsi relevé qu'au large d'Ouessant, la rose des fréquences de vent ne différait guère de mes données sémaphoriques, avec une répartition montrant une dominante du demi-cercle ouest mais sans exagération. En revanche, en ce même site, la présence de la houle d'ouest est remarquable, ce qui n'est pas étonnant d'ailleurs puisque la zone génératrice ne peut que se situer sur la haute mer atlantique. Je me souviens avoir publié dans *Met Mar*, il y a vingt ans (n° 113), les extraits de la thèse d'un jeune scientifique plein d'avenir, Pierre Queffeuilou, qui indiquait clairement la présence, toute l'année, de fortes vagues sur l'Atlantique central à la latitude de la Bretagne. Cette houle de propagation poursuit d'ailleurs son déplacement dans toute la Manche, ce qui explique au passage le mouvement imprimé au navire mentionné dans le présent regard.

Je ne ferai pas l'injure au lecteur de penser qu'il a oublié sa théorie, mais je rappellerai cependant qu'il ne faut pas confondre courant et houle (oh !). Le courant correspond à un déplacement des eaux et, la force de



Jacques Darchen

déviation terrestre intervenant dans sa dynamique, il obéit à des classiques en météorologie : la houle, propagation d'une onde sans déplacement de matière, se déplace en ligne droite sans intervention de force déviant. Bref... Ces explications, peut-être un peu longues, mais sans être utiles, permettent de concevoir le rôle d'exceptionnel brise-lame que constitue la côte ouest d'Ouessant. Mais il est grand temps de faire route sur la Penfeld. On contournera d'abord les Roches noires, tables mais familières, et l'on pourra au passage une pensée

La cloche du Pourquoi Pas ?, mythe du commandant Charcot sur la côte islandaise en 1936... à contempler cette relique dans le sémaphore de Molène. Émouvant

habitants de ce lopin dont le nom rime si bien dans le dicton qui forme le titre de ce texte : Molène...

Voir Molène

J'ai satisfait au cours d'années récentes ma curiosité de visiter à pied sec cette terre longtemps inabordable mais aujourd'hui régulièrement desservie par les bateaux modernes et efficaces de la compagnie Penn-ar-Bed ("le Bout du Monde").

Certes, Molène n'est pas vraiment à l'écart de ce monde, précisément, et il n'y croît pas des espèces singulières liées à une évolution néo-darwinienne digne des Galapagos, mais il faut reconnaître qu'il existe bien ici quelque chose d'une atmosphère tribale.

Au contact des habitants, au nombre d'environ 300, un peu plus en été car un hôtel (de très bonne tenue) s'est installé, l'impression de dépaysement ne se dément pas, que l'on converse avec eux ou que l'on se lance dans un tour de l'île balisé au départ par un dérisoire panneau qui prévient que cela prendra... trois-quarts d'heure.

On saisit mieux encore l'individualité de Molène quand on parcourt les rues et les ruelles du village, étroites, proprettes, avec une population serrée autour du clocher et du cimetière aux tombes ornées de grilles argentées ; "malheureusement, on ne trouve plus de cette peinture très spéciale", me confie, soucieuse, la veuve d'un pêcheur.

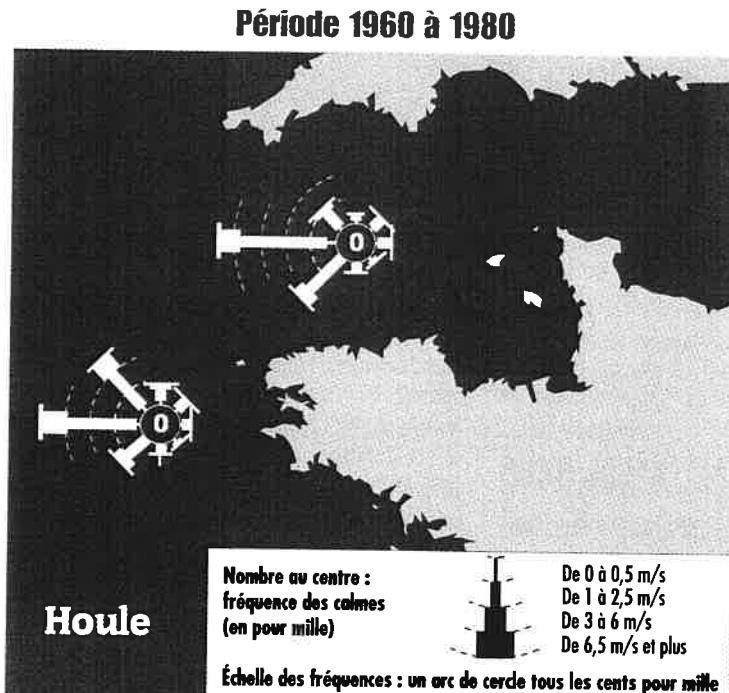
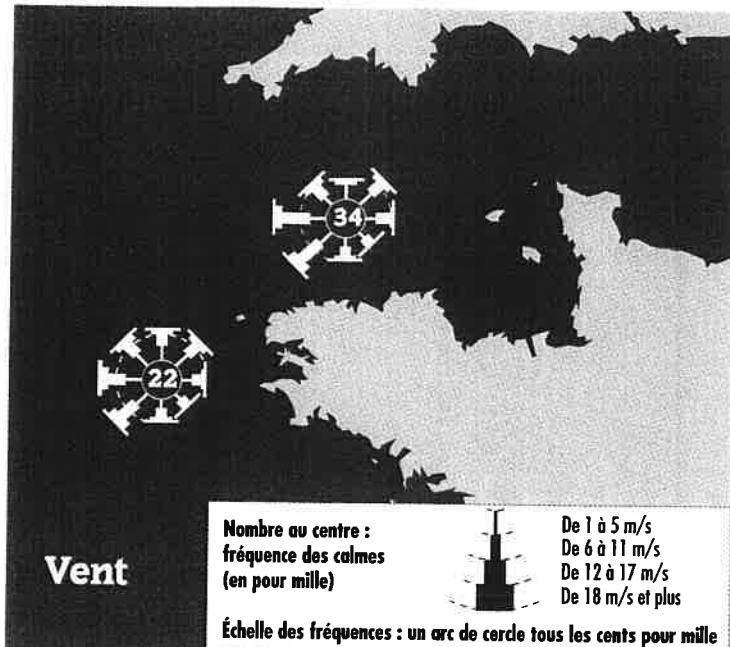
Le haut du village est dominé par l'ancien sémaphore désormais transformé en un musée minuscule mais intéressant. Alors que j'en grimpe les marches en colimaçon, je reçois un choc en débouchant sur le niveau intermédiaire. Rien à voir ici avec le coup de la madeleine. Exit Proust mais bonjour à des souvenirs récents où j'eus l'occasion d'évoquer le souvenir de Jean Charcot.

Or, me voilà brusquement en face de la cloche du *Pourquoi-pas* ?, le navire mythique avec lequel "le gentleman des pôles" disparut en Islande en 1936 avec son équipage ! Elle est là cette sublime relique, astiquée, étincelante, entre une photo de Charcot, une autre de sa fille Martine, la donatrice, et une troisième du canot de sauvetage de Molène précisément baptisé du nom du héros.

Le sauvetage en mer... Les Molénais s'y sont taillé une fameuse réputation et les batailles ont souvent été rudes au milieu des innombrables récifs qui parsèment la zone au nord de la chaussée des Roches noires.

L'une de ces actions a d'ailleurs valu à Molène l'estime, voire l'affection, de la reine Victoria.

En 1896, un paquebot anglais, le *Drummond Castle* est drossé sur ces roches peu hospitalières. Malheureusement, malgré l'extraordinaire dévouement des îliens, il n'y eut que



trois survivants sur 250 personnes. Les Anglais suivirent avec passion cette tragique fortune de mer ; la reine fit don à Molène d'une citerne pour recueillir l'eau de pluie, d'une horloge et d'un calice pour l'église.

Mais poursuivons l'ascension du sémaphore. En haut, sur la plate-forme panoramique, on jouit d'une superbe vue d'ensemble. Le village tient alors de la grosse bourgade, aspect qui tranche avec celui de l'île vue du large, basse, semblant se tenir difficilement au-dessus du niveau marin, victime toute désignée des tempêtes d'équinoxe. Rien à voir avec Ouessant, impérieusement posée sur la mer, inexpugnable avant-poste de l'Europe.

Au hasard de mon tour de Molène, je tombe sur un naturel, retraité de la Marine marchande, qui rentre chez lui poussant une brouette chargée de goémon. On cause. Il me

dit sa satisfaction de vivre ici, en son pays natal ; Pangloss frotté d'écologie, interrompu par des silences d'une grande densité, il opine : "rien n'est anodin, tout est conséquent dans une communauté quasi autarcique".

Je prends congé du philosophe qui me dit encore : "savez-vous qu'à Molène on ne paie pas d'impôts locaux ? La seule commune de France ! Un privilège accordé par Colbert pour services rendus à la Royale. On est un peu fier de cela". Il passe la main sur sa barbe de trois jours, regarde sa brouette, tapote un peu ses sabots l'un contre l'autre pour en détacher la terre, et il murmure : "vous vous rendez compte... de vrais Monégasques !".

À bientôt, matelot !