

**L'épopée du Vagad Tud,  
barque bretonne de deux familles pionnières  
parmi les Hoedicaïs d'adoption**

**par Emmanuel Buttin**

*« Oh blanche étoile qui luit toujours  
Guide ma voile, garde mes jours »  
L'angélus des marins*

**La genèse**

« Dis Henri, j'ai un plan sympa à te proposer »

Henri, interloqué, resta coi.

« J'ai bien envie de faire construire une barque bretonne pour la pêche et je te propose qu'on le fasse ensemble » poursuivit Michel

« Ça alors, quelle idée ! », lui répondit Henri, « mais je te préviens : la dernière fois que j'ai été aux commandes pour naviguer, c'était comme pilote de Marauder en 1945 ! »

« Un Maraudeur, tu faisais dans le clandestin, Henri ? »

« Allons Michel ! Tu sais bien que j'ai piloté un bombardier, un B26 Marauder, à la fin de la guerre »

« Mais oui je le sais bien même si tu n'aimes pas trop en parler »

Michel poursuivit : « En tout cas, je te rassure : c'est un projet très sérieux d'une belle barque en bois comme ces bateaux de pêche des hoedicaïs qui sont dans la rade du port La Croix »

« Ah oui ! », lui répondit Henri, « ces bateaux qui portaient auparavant tous des noms de saints bretons et qui maintenant portent de plus en plus souvent des noms bretons de roches autour d'Hoedic. ».

« Et bien justement, j'ai même déjà songé à une idée de nom qui est celui d'une roche dans l'ouest d'Hoedic, juste à côté de la balise Er Palaise. Quand on l'observe depuis la plage Port Blanc, on dirait un bateau rempli d'hommes, d'où son nom breton ».

Henri s'esclaffa : « Ah oui, c'est sûr, nos deux grandes familles réunies rempliraient ta barque au risque de la faire sombrer ! ».

« Ce n'est pas 'ma' mais 'notre' barque ! » rétorqua Michel, confiant qu'il parviendrait à convaincre Henri de le suivre dans son projet.

« Bon, en bon Nantais, tu maîtrises mieux Le Breton que moi », enchaîna Henri. « Alors, tu me le dis ce nom de ce rocher et de 'notre' barque ? ».

Michel prit son temps pour ménager son effet avant de s'écrier : « notre barque sera le Vagad Tud ! »

**L'étymologie du nom**

Deux mots bretons accolés pour baptiser un bateau plein d'hommes bien réel, là où il n'y avait jusque-là à Hoedic qu'un récif, que seule une imagination fertile pouvait faire songer à une telle interprétation.

On ne peut entendre le mot 'Vagad' sans penser au fameux Bagad de Lann Bihoue. Et en effet, ces deux substantifs ont la même étymologie : 'bagad' exprime la notion de groupe, tandis que 'bag' désigne un bateau. Dès lors, deux sens proches mais distincts, peuvent être attribués au mot *bagad* en breton : l'un qui désigne une « barquée », le féminin entraînant la forme 'vagad' par mutation consonantique, tandis que l'autre, masculin, désigne un groupe, une troupe, un troupeau.

Le complément 'tud – prononcé 'teud' –, 'dud' en forme adoucissante désigne les 'gens'. 'Tud' est le pluriel de 'den' qui désigne l'homme, au sens être humain. 'Ecce homo', voici l'homme qui prend son destin pour naviguer bravement, jeter son filet à droite de la barque pour réaliser la pêche miraculeuse. En latin encore, 'tud' s'apparente à 'totus' et donc à la formulation chrétienne : 'totus tuus', 'tout à toi'. En effet, bien des heures de plaisir, plus rarement de peine, seront consacrés à cette barque ; une véritable passion.



Le Vagad Tud au vieux port à Hoedic

### **Les deux familles pionnières**

Le Vagad Tud était d'abord l'histoire d'une amitié ; celle de Michel et de Henri qui avaient appris à se connaître depuis quelques années et à s'apprécier. Pourtant, tout différait entre eux ; la complémentarité de leur personnalité aura forgé une solide amitié et nourri un respect mutuel.

Michel était un personnage haut en couleur – ses pommettes étaient d'ailleurs bien illuminées – doté d'un visage et de mains burinées par le vent et par la mer. Il était représentant de commerce à Nantes pour quelques produits phares dont les fameuses clés 'Denys' ; on imaginait sans difficulté son verbe truculent convaincre ses clients. Il avait un fils aîné, puis trois filles. Le fils se passionnant pour les régates, moins à la pêche. Quant aux filles, en ces temps reculés, elles se réservaient pour les promenades qui étaient organisées aux beaux jours.

Henri était un personnage tout autre. Conseiller juridiques en entreprise sur les grands contrats internationaux, il avait davantage le profil d'un intellectuel. Il se passionnera pour les recherches historiques sur Hoedic, qui constitueront le fond inépuisable de la revue Melvan lancée par son fils Pierre. Henri avait deux filles aînées, qui, ainsi que les filles de Michel

participeront aux sorties en promenade. Par contre, quatre fils suivaient qui, chacun à leur tour, deviendront des utilisateurs assidus du Vagad Tud au cours de leur deux mois de vacances estivales.

Michel portait, vissé sur sa tête une casquette de marin : la fameuse casquette de laine Bouillé. Cet attribut caractérisait en permanence sa silhouette, si ce n'est de rares incursions de sa main par temps chaud pour éponger la sueur accumulée sous cette chaufferette. On aurait pu imaginer qu'il la portait depuis qu'il était jeune homme. Henri n'avait adopté le même couvre-chef que tardivement ; la même casquette Bouillé, que Michel avait achetée pour lui chez ce fournisseur nantais. Ce nouvel attribut lui convenait comme à Michel ; il la portera à chaque séjour à Hoedic.

Henri aimait à répéter que ce sont les femmes qui dominant le monde, et peut-être même leur époux. On n'omettra donc pas Violette, de son petit nom Barbotte, l'épouse de Michel et Marie-Paule, l'épouse de Henri. Chacune avec leur personnalité attachante, auront également contribué à créer ce lien si fort qui unissait les deux familles. Comment oublier ces grandes tablées à quatorze pour la fête de Noël et pour la fête de Pâques. Tous riaient souvent tandis que Michel entonnait de sa voix chaude les chants marins, repris en chœur par tous : 'Le 31 du mois d'août' et son fameux : « merde au roi d'Angleterre » du refrain ou encore la longue saga de 'Jean Quemeneur' dont on se demandait comment il avait pu retenir l'interminable litanie des couplets. La proximité des âges des dix enfants les rapprochait naturellement dans une ambiance d'amitié faite de simplicité et de bonheur. Cette proximité unira, bien des années après, une fille de Michel à un fils de Henri. Mais c'est une autre histoire.

Une anecdote illustrera le ton de ces échanges joyeux tout en mettant en relief les quelques différences de style des deux couples. Barbotte et Michel avaient le tutoiement facile. Marie-Paule et Henri ne se livraient pas facilement à cette pratique avec leurs amis. Si Michel et Henri se tutoyaient depuis longtemps comme il sied entre hommes, les autres se vouvoyaient tous. Au cours d'un de ces grands repas de fête, Michel se laissant emporter par son verbe commit la bévue, inévitable pour lui, en glissant un tutoiement dans sa conversation avec Marie-Paule. Loin d'en paraître gêné, il sauta sur l'occasion pour faire la déclaration suivante :

« Marie-Paule, m'autorisez-vous à vous dire 'tu' ? » sur un ton et une posture de jeune soupirant, du plus haut comique.

La dulcinée d'un instant, au fond charmée, voulut marquer son approbation comme une concession à laquelle elle consentait : « Dit comme cela, je ne peux pas le refuser » répondit-elle donc avec le ton d'une condescendance feinte.

Michel, tout heureux de son effet et de son résultat, entreprit d'illustrer le bien-fondé de son choix par la remarque suivante : « Tu comprends, Marie-Paule, quand je suis sur un bateau, je ne peux pas dire à Henri, si le besoin s'en ferait sentir : « Henri, vous m'emmerdez ! » »

Évoquer une situation sur un bateau était d'ailleurs sa tactique pour préparer le terrain au Vagad Tud, proposé plus tard à Henri.

## **La coque**

Le Vagad Tud fut donc assemblé dans un chantier naval qui savait manier le bois pour construire un bateau de pêche. Ce qui était courant à l'époque a disparu depuis, si ce n'est quelques amoureux de cette technique ancestrale. Le dessin prévoyait une barque pontée, avec un coffre à l'avant pour ranger le matériel mais pas de cabines. Cette dernière caractéristique se révéla précieuse pour la pêche au bar lorsqu'il fallait frôler la roche où se cache ce noble poisson. En revanche, elle exposera les occupants du Vagad Tud aux crachins bretons, qui comme on le sait, apparaissent souvent sans prévenir, ainsi qu'aux embruns toniques des vagues plus ou moins scélérates selon l'ampleur de la houle. Les allonges de la membrure, non bordées sur le flanc interne de la coque, apparaissaient comme un squelette à nu. Au niveau du pont, le bordage était percé de quatre petites ouvertures – les 'dalots' – pour que l'eau embarquée puisse se vider dans la mer, le pont étant au-dessus de la ligne de flottaison. Nous aurons l'occasion de revenir sur ces dalots qui ont participé, d'une manière inattendue à l'histoire du Vagad Tud. Deux béquilles complétaient ce dispositif pour maintenir la barque droite à basse mer.

La couleur intérieure était d'un gris bleu uniforme. Le franc-bord était peint en vert foncé, une couleur remarquable au sein de la flottille hoedicaise de barques de pêche. Le Vagad Tud était ainsi facilement reconnaissable. Une bande blanche, comprenant en son centre une ligne orange, distinguait le bord du franc-bord. Les parties vives de la coque étaient couvertes de la couche de protection de goudron noir, communément désigné par le terme 'black'.

## **La propulsion**

Pour faire avancer cette barque bretonne, il était prévu principalement un moteur mais également, à titre subsidiaire, une voile et deux avirons.

Si la coque du Vagad Tud était neuve, son moteur était d'occasion. Il s'agissait d'un moteur à essence Couache, marque rachetée par Renault Marine, doté de quatre pistons. Le réservoir en laiton était situé sous le pont avant, à côté du coffre de rangement. Détail qui aura toute son importance pour l'utilisation du Vagad Tud : à défaut de démarreur, il fallait lancer le moteur à la manivelle. Une manœuvre à laquelle un temps d'adaptation, variable selon les personnes qui s'y sont risquées, permettait d'obtenir une certaine aisance. C'était tout de même un rude effort physique qu'il fallait répéter plusieurs fois, le temps que le bruit de crachotement laisse enfin place au ronronnement accéléré et strident du moteur. En effet, à défaut de carburateur, la technique consistait à augmenter fortement la commande d'arrivée d'essence pour obtenir le démarrage du moteur en actionnant les tours de manivelle. Ensuite, il fallait exécuter une véritable danse en se projetant à toute vitesse sur la commande d'arrivée d'essence, pour la diminuer aussitôt le moteur démarré, tant le moteur tournait à plein régime provoquant un bruit insupportable, accompagné de vibrations trépidantes.

Le maniement de la manivelle était un supplice pour Henri qui n'en avait pas la force. Il en fut très dépité au début, mais se consola rapidement en se joignant aux parties de pêche de ses fils. Plusieurs années après, une fois l'aventure du Vagad Tud achevée pour Michel et Henri, Henri aura acquis un bateau de pêche et promenade équipé d'une cabine pour se protéger des embruns et d'un démarreur pour acquérir son autonomie.

La voile était un équipement original pour une barque de pêche, voulue par Michel qui avait davantage navigué à voile sur son Muscadet. Un mat était donc planté à l'avant du Vagad Tud, juste derrière le coffre avant ponté. S'il permettait aux occupants de se tenir par mer forte, il n'aura pas souvent porté son gréement, une voile de forme aurique. À défaut de servir à son usage, ce mât sera surtout une charge de manutention pénible au moment d'armer le Vagad Tud en début de saison et de le désarmer en fin de saison. Ce mât aura en tout cas toute son importance dans l'histoire du Vagad Tud, ainsi que nous le verrons plus loin.

Il fut une occurrence où le gréement fut hissé pour son usage. L'un des fils d'Henri entrepris de faire participer le Vagad Tud à la course à la voile organisée par le Club Nautique Hoedicais, la grande affaire de Michel et de son amis Jeannot : La Coupe E Kreiz Er Mor. Cette course entraînait quelques habitués, ainsi que quelques plaisanciers en séjour, dans une régates dont le parcours faisait le tour de l'île, en passant au sud au large du phare des Cardinaux. Faut-il préciser que le Vagad Tud brilla davantage par son originalité que par sa performance ?

Pour compléter cet équipement, il était prévu deux avirons avec trois dames de nage, situées sur les deux côtés de la lisse du franc-bord et une sur le tableau de la poupe. A l'usage, un seul aviron était en permanence à bord, attaché au mât, pour permettre, en secours, de manœuvrer la barque à la godille. Ce dispositif présentait cependant des limites : il fallait savoir godiller, une technique qui demande un savoir-faire que tous les utilisateurs du Vagad Tud ne maîtrisaient pas, tandis que l'inertie de cette grosse barque épuisait rapidement le godilleur.



## La livraison

Plein d'entrain, Michel et Henri se rendirent à Riec sur Belon où se situait le chantier pour prendre livraison du Vagad Tud, à peine achevé et fraîchement peint. Ce chantier se présentait en un surprenant capharnaüm, où seul son dirigeant, un homme déjà fort âgé, pouvait s'y retrouver entre ses différents chantiers en cours. Cependant, en ce jour solennel de sa livraison, il ne retrouva pas immédiatement le Vagad Tud. Après avoir observé attentivement l'espace au bord du quai, il réalisa, en se penchant, que le Vagad Tud était bien à son amarrage ... mais gisant au fond de la rivière de Belin.

On imagine sans peine la déconvenue des deux propriétaires. Michel, davantage familier avec le monde marin, ne s'inquiéta pas sur l'issue de ce malheureux incident du jour de baptême du Vagad Tud. Après tout, ces deux hommes de foi chrétienne savaient bien que la cérémonie du baptême se réalisait, en des temps plus anciens, par la plongée du corps entier du nouveau baptisé dans l'eau baptismale. Henri, qui découvrait le milieu marin en fut très affecté ; sa joie de découvrir l'objet de leur rêve commun se heurta à cette déconvenue sérieuse et improbable. Il en fut tellement perturbé qu'il égara sa sacoche de travail et son contenu comprenant des badges professionnels d'accès sécurisés. Par chance, il put récupérer sa sacoche au bureau de poste, où elle avait été obligeamment remise.

Une fois renflouée à la basse mer qui s'ensuivit, la cause de ce naufrage apparut : le presse-étoupe qui assure normalement l'étanchéité entre l'arbre d'hélice et l'intérieur de la coque, n'avait pas rempli sa fonction ; il fuyait. La réparation de cet équipement fut aisée mais la livraison du Vagad Tud dû être différée pour exécuter le travail fastidieux de nettoyage du

moteur qui avait été immergé : vidanger l'huile, sécher la magnéto d'allumage... Ce naufrage s'annonçait comme un mauvais présage.

Michel et Henri entreprirent de conduire le Vagad Tud de la rivière de Belon dans le Golfe du Morbihan à Quiberon. Las, les ennuis recommencèrent. Le moteur, un vieux CLM – Compagnie Lilloise de Moteurs – crachotait de la suie par l'échappement tandis que parvenu à destination il fut impossible de redémarrer le moteur. Le Vagad Tud fut laissé aux bons soins du père Frantz, le mécano de Quiberon.

Pendant la traversée du retour vers Hoedic, Michel entreprit de raconter sa mésaventure à Guitan, le commandant de bord de l'Enez Houad, le valeureux courrier assurant la liaison des îles de Houat et de Hoedic, depuis Quiberon. Superbe, Guitan s'exclama : « Ah le CLM ! C'est de la merde, c'est bien connu ! ». La conversation reprit, lorsque Guitan eut une illumination : « Moi, j'ai un moteur disponible, si tu veux Michel » reprit-il « un moteur Couach CL2 ». Guitan songea un instant avant de poursuivre : « Mais il est au fond de l'eau à Houat sur un bateau qui a coulé ! ». Ce n'est pas ce détail qui arrêta Michel. Au point, où ils en étaient. Le moteur Couach fut repêché, confié aux bons soins du père Frantz qui l'installa sur le Vagad Tud à la place du récalcitrant CLM.

En définitive, échaudé par ces incidents, Michel estima plus prudent de ne pas faire faire au Vagad Tud la traversée du golfe du Morbihan pour rejoindre Hoedic, par ses propres moyens. Il s'entendit avec Guitan pour que le Vagad Tud soit remorqué par l'Enez Houad. Ce fut une traversée épique, Michel à bord du Vagad Tud subissant les embardées provoquées par la traîne de l'Enez Houad. C'était encore le temps des pionniers ; on n'imagine pas aujourd'hui la compagnie maritime Océane, qui assure aujourd'hui cette liaison, accepter un tel dispositif de remorquage.

## **Le mouillage**

Parvenu à sa destination, il fallut installer le dispositif d'amarrage du Vagad Tud. Le port La Croix, ainsi désigné à raison du calvaire qui se situe à proximité, est à sec à basse mer, et ce quelque que soit le coefficient de marée. Pour pouvoir naviguer sans se préoccuper de l'heure des marées, les barques de pêche étaient mouillées dans la rade du port, dont l'accès était signalé par une balise tribord noire, puis verte avec l'harmonisation internationale du code de la mer, et par un mât bâbord rouge. L'accès à la rade, pavé de roches, était facilité par l'alignement de deux amers.

Pour rejoindre le Vagad Tud dans la rade, une annexe – une 'plate' dans le langage local – était maniée à la godille pour les initiés, ou avec deux avirons pour les autres. Le mouillage – le 'corps-mort' – est constitué d'un bloc de béton muni d'un anneau, auquel est accroché une chaîne et une bouée, à laquelle était arrimée l'aussière du Vagad Tud. Corvée pénible, dont l'utilité n'apparaissait pas évidente à tous : le mouillage était démanillé et rangé à terre pour l'hiver. Les coefficients élevés des marées d'équinoxe permettaient cette manœuvre en début et en fin de saison.

Le génie militaire avait bien mené une opération de désensablement du port La Croix en 1970, sans que cela change la profondeur du port. À cette occasion, le génie militaire remonta sur la dune une dizaine de vieilles barques de pêcheurs, ayant terminé leur parcours

de vie. Paradis de jeux des enfants, ces barques perdront progressivement leur franc-bord laissant subsister pour quelques temps encore leur squelette et leur moteur. Parmi ces derniers, un engin était composé d'un immense piston unique, dont on imaginait la puissance de compression. On pouvait admirer également la magnifique poire en bronze qui était chauffée par temps froid pour permettre au gazoil de s'écouler et à ce prodigieux cylindre de démarrer.

Un nouveau port au nord à l'Argol fut créé en 1973 mais les barques de pêches, comme le Vagad Tud resteront au mouillage de la rade du port La Croix, évitant le contournement de l'île pour rejoindre les zones rocheuses du sud, plus propice à la pêche.

### **L'exploit**

Le Vagad Tud fut employé de manière héroïque pour équiper ce nouveau port de 'corps-morts' à usage collectif pour les pêcheurs et les plaisanciers de passage : les 'tonnes' ainsi dénommé en raison du poids du bloc de béton auquel était attaché la bouée d'amarrage. Ces blocs étaient non seulement très lourds mais également impressionnants par leur dimension : un bloc d'un mètre cube. À cette époque pionnière, ce fut le Club Nautique Hoedicaïs qui prit à sa charge leur pose, et de quelle manière !

Michel et son gendre furent à la manœuvre. Les blocs de béton avaient été posés au bas du quai de la grande jetée du nouveau port, à la basse mer. Le bloc de béton avait été préparé en faisant passer dans son anneau une dizaine de boucles de cordes. Avec le flot, le Vagad Tud, fut positionné au-dessus d'un des trois blocs de béton de manière à ce que les cordes enveloppent sa coque. Une large planche avait été posée à plat sur les deux bords de la coque de manière à ce que les cordes soient positionnés à plat, bien alignées cote à cote.

C'est alors que le tour de force fut entrepris. Le quai était noir de monde qui, prévenu de l'opération, ne voulait en manquer le spectacle à aucun prix. Avec le flot, le Vagad Tud s'éleva progressivement jusqu'à ce que les boucles de cordes soient tendues à craquer. Le public guettait, haletant, le moment de vérité : la force de flottaison, issue du bon vieux principe d'Archimède, allait-elle suffire pour lever la 'tonne' de béton ? La coque du Vagad Tud s'enfonçait dans l'eau lentement mais sûrement. Pour éviter que l'eau de mer n'infiltrât le pont, les dalots avaient été colmatés hermétiquement. Un silence assourdissant envahissait la scène. Michel et son gendre étaient eux-mêmes aussi tendus que les cordes qui devaient soulever la 'tonne'. La coque s'enfonçait jusqu'au milieu de son franc-bord. Et puis, au grand soulagement de tous, le vaillant Vagad Tud se remit à flotter lesté de son impressionnante charge sous-marine.

Dès lors, le Vagad Tud put manœuvrer, avec une infinie précaution, pour se rendre sur le lieu désigné pour le mouillage. Parvenu en ce lieu, un deuxième tour de force, plus impressionnant encore que le précédent, s'annonçait. Il ne pouvait être question de laisser les cordes coulisser pour faire plonger sur le fond cette lourde masse. La manœuvre devait être plus chirurgicale. La disposition des cordes bien alignées sur la planche posée sur les deux bords de la coque, avait été conçue pour que la dizaine de boucles de cordes soient tranchées subitement, toutes ensemble. On pouvait imaginer le risque d'une telle manœuvre : si certaines cordes avaient résisté, la tension exercée sur elles à raison de la



rupture des autres les aurait inévitablement brisées avec un décalage qui pouvait s'annoncer fatal à la coque du Vagad Tud.

En préparation de cette manœuvre hardie, la longue lame de la machette destinée à cette redoutable opération avait été affûtée avec grand soin. Cette précaution fut judicieuse car, à l'instant décisif de cette manœuvre, lorsque Michel, la voix ferme, donna son ordre, son gendre, sans hésitation, abattit sa machette d'un geste décidé. La longueur de la lame de la machette conjuguée à la disposition alignée des cordes, permit de les trancher toutes ensemble instantanément. Tandis que la tonne chutait vers sa destination, la coque du Vagad Tud fut projetée en l'air pour retrouver enfin sa ligne de flottaison. Comme ce fut le cas pour les cordes, la tension des nombreux spectateurs se relâcha brutalement. Des cris de soulagement et de joie jaillirent à l'unisson, précédant les 'hourra' et les applaudissements.

Cette incroyable manœuvre délivra un résultat qui aura traversé le temps : cet équipement est toujours en usage. Il est aujourd'hui complété par un ponton flottant qui permet un accès à terre plus confortable. En revanche, il paraîtrait aujourd'hui peu vraisemblable qu'une telle opération soit exécutée de manière aussi artisanale ; une entreprise spécialisée serait sollicitée. Ce fut vraiment une ère de pionniers.

## **La pêche**

Exceptionnellement affecté à ce chantier de travaux publics ; occasionnellement voilier de régate, le Vagad Tud était avant tout destinée à son activité principale : la pêche. Si Hoedic accueille quelques pêcheurs du bord particulièrement doués, la grande affaire des hoedicaïs d'origine ou d'adoption, c'est la pêche en mer. Activité professionnelle, loisir ou sport, la pêche en mer alterne des techniques de piégeage et des techniques de chasses.



Le piégeage est réalisé selon trois techniques.

Le filet, comme son nom l'indique, est constitué de mailles d'un filin robuste. Le modèle le plus usité est le 'trois maille' qui alterne trois épaisseurs : une première maille large, une deuxième maille plus serrée, enfin une troisième maille à nouveau large. Ce dispositif complexe permet de piéger efficacement les proies. Le filet est donc un long ruban de ces mailles tendues entre deux mouillages constitués chacun d'un poids relié à une bouée en surface. La bouée est elle-même reliée à une 'contre-bouée' ; l'alignement des deux bouées permettant de repérer le sens du courant. Une bouée est en effet relevée dans le sens contraire du courant en vue de s'en saisir plus sûrement et d'éviter de prendre le 'bout' dans l'hélice du moteur. Ces bouées sont des objets ronds en plastique. Les professionnels ajoutent un fanion qui permet un repérage plus aisé à distance. Dans les temps plus anciens, ces bouées étaient ces merveilleuses boules de verre soufflé entouré d'une maille qui permettait de les arrimer. Ce sont aujourd'hui des objets antiques prisés des décorateurs d'intérieur.

Le filet est généralement 'mouillé' en fin d'après-midi dans une zone sableuse entourée d'une anse rocheuse, de manière à fermer l'accès de cette anse pour capturer les proies qui entrent ou sortent de cette anse. Les captures sont essentiellement les poissons dont les écailles se coincent dans les mailles, mais aussi les crabes dont les pattes et les pinces subissent le même sort. Les filets sont ensuite relevés le lendemain matin pour collecter les proies de la nuit.

Le pose et le relevage du filet constitue la part sympathique de cette technique. Vient ensuite la terrible tâche du 'démaillage', une activité fastidieuse dont la durée est variable selon l'état de la mer, la durée de mouillage du filet et l'intervention de certains prédateurs. Une mer agitée produira un entortillement des mailles, ainsi qu'une collecte d'algues pléthoriques indésirables. Une durée de mouillage trop longue collectera des prises anciennes, souvent abîmées. Enfin l'intervention de prédateurs, le congre principalement, produira l'effet redouté des démailleurs de filets : les 'mêches' qui sont un entortillement particulièrement serré des mailles du filet. Il faut pour en comprendre l'effet, se représenter un congre, poisson longiligne d'une longueur qui peut dépasser le mètre, se saisir de sa proie puis se rouler sur lui-même pour tenter de l'extraire du piège des mailles. Le congre aura disparu lors du relevage laissant la mèche et un poisson déchiqueté. Dénouer ce sac de nœud de mailles exige patience, expérience et doigté. Une fois propre et remis en ordre, le filet est ensuite mis à sécher pour pouvoir le remiser jusqu'à prochain mouillage.

Le casier est un piège d'une nature très différente. Il s'agit d'un panier muni de mailles d'acier ou de plastique. Les proies accèdent par une forme en entonnoir qui les piègent. Le casier est destiné à la pêche aux crustacés ; la maille sera serrée pour les casiers à crevettes et plus espacées pour les casiers à crabe et à homard. Une porte à la surface du casier permet de saisir la proie, opération de toute évidence plus délicate pour les crabes et homards que pour les crevettes. Un appât est fixé à l'intérieur du casier au moyen du filin : la 'bouette' qui est constituée d'un morceau de poisson qu'on aura laissé s'avarier quelques jours avant de l'utiliser pour que son odeur attire davantage les proies. La manipulation de cette chair avariée n'est certes pas une partie de plaisir.

Comme les filets, les casiers sont mouillés en fin de journée, puis relevés le lendemain matin. En plus des proies attendues, un importun aura pu également être piégé : le congre qui parvient à se faufiler dans l'entonnoir à raison de sa forme longiligne. Hôte malvenu malgré sa nature de proie recherchée, le congre aura dévoré les crustacés piégés tandis que son extraction du casier se révèle une opération complexe et dangereuse tant le congre est nerveux et vorace.

Le 'bao' – la palangre en Méditerranée – est constitué d'un long filin auquel sont fixés des hameçons espacés, appâtés comme les casiers avec la bouette. Comme le filet, le bao est tendu entre deux mouillages constitués chacun d'un poids relié à une bouée. Comme le filet ou le casier, il est mouillé en fin de journée puis relevé le lendemain matin. Toutefois, les pêcheurs professionnels peuvent parfois mener ces deux opérations dans la même journée à quelques heures de distance.

On distingue le bao de surface du bao de fond selon le type de proie recherchée. A nouveau, le congre peut intervenir de manière inopportune en dévorant la proie piégée par l'hameçon. Le bao est une technique de pêche introduite plus récemment à Hoedic, qui se révélera particulièrement performante.

La technique de chasse est davantage prisée que celle de pièges : comme la pêche du bord, c'est une lutte entre la proie et le pêcheur qui mobilise l'instinct de chasse de ce dernier. Elle est réalisée selon deux techniques.

La pêche à la traîne, comme son nom l'indique, consiste à traîner une 'ligne', filin dont la vitesse est calée sur celle de la barque : une vitesse lente qui vise à reproduire celle de la nage des proies recherchées. Le filin est long pour que l'intérêt de la proie ne soit pas détourné par le bruit et les vibrations du moteur. Au bout de la ligne, un ou des plusieurs hameçons sont dotés d'appâts artificiels. L'ensemble visant à produire la nage d'un poisson de petite taille, proie naturelle pour le poisson de plus grosse taille recherché.

L'appât peut, selon la proie recherchée, être une reproduction réaliste d'un petit poisson, ou une simple petite guirlande colorée. Dans le premier cas, la ligne comprend un ou deux gros hameçons ; dans le deuxième cas, la ligne comprend une succession plus nombreuse de petits hameçons, dénommés 'mitraille' de manière imagée. La prise de plusieurs poissons sur une même ligne constitue pour le pêcheur un exploit – un coup de chance selon l'interprétation de son compétiteur – dont il n'est pas peu fier. La profondeur de la ligne, selon la proie recherchée est produite par une 'paravane', lest de forme hydrodynamique qui nage en surface ou en profondeur selon son réglage.

Le filin peut être attaché directement à l'étambot et relevé à la main. Le pêcheur gardera le contact avec le filin au moyen de ses doigts. Ceux-ci ressentiront la brusque tension sur le filin signalant une prise. Il remontera alors la ligne avec ses mains et ses bras ; l'effort étant plus ou moins intense selon la taille et la combativité de la proie. En effet, comme la chasse du gibier terrestre, cette technique de pêche est un combat qui met en œuvre l'instinct et l'expérience du pêcheur. Le poisson qui aura mordu l'hameçon va initialement résister, exerçant alors une tension plus forte sur la ligne. Le pêcheur devra alors ne pas exercer lui-même une tension contraire en voulant remonter la ligne, ce qui risque de produire une rupture de la ligne, résultat désastreux par lequel tant la proie que l'équipement du bas de ligne sont perdus.

Fatigué par son effort de résistance, la proie finit par relâcher son effort en nageant dans le sens de ligne. La tension de celle-ci se relâchant, le pêcheur remontera avec précaution la ligne jusqu'à la prochaine étape de résistance. C'est un exercice grisant tant le combat fait appel au sens et à l'attention soutenue du pêcheur. Lorsque la ligne est suffisamment remontée, on distingue nettement le poisson qui saute à la surface de l'eau. L'effort du pêcheur est alors moins intense car l'inertie de l'eau ne produit plus son effet de résistance.

Pour autant, l'affaire n'est pas 'pliée' : il reste à remonter le poisson. Celui-ci dont le poids n'est plus soulagé par la portance de l'eau, devient subitement plus lourd à la sortie de l'eau, avec le risque que la ligne se brise. Auquel cas, le désespoir du pêcheur est sans limite pour avoir laissé échapper par négligence sous ses yeux le poisson pour la prise duquel il avait mobilisé toute son attention et toute son énergie. Pour éviter cet écueil, le pêcheur avisé est doté d'un haveneau, poche de mailles au bout d'une perche. Il pourra saisir le poisson dans ce filet pour soulager son poids et assurer ainsi sa prise.

L'équipement d'une ligne de traîne peut être complété par un moulinet. La ligne, retenue par le frein du moulinet réglé avec précision, défile lorsque la prise exerce une force que le frein ne retient plus, déclenchant un vrombissement qui alerte le pêcheur. La technique de remontée est identique, mais l'effort est soulagé par la mécanique du moulinet. Des tangons,

hautes perches fixées dans des pièces métalliques ajustables, permettent de multiplier le nombre de lignes sans les emmêler.



### **L'année de pêche miraculeuse**

À ce stade, il convient de préciser que la convoitise du pêcheur vise le bar, poisson sportif dont la chair fine est fort appréciée. L'année 1976, année de sécheresse intense qui resta imprimée dans la mémoire de ses contemporains, fut également une année de pêche de bar miraculeuse, tout aussi mémorable. Ce fait remarquable est resté inexpliqué, sauf à noter la coïncidence de ces deux phénomènes. Cependant, les nombreuses années récentes de sécheresse n'ont malheureusement jamais produit le même effet. Il est vrai que le bar s'est raréfié dans les eaux hoedicaïses, probablement par l'effet d'une sur-pêche.

À ce stade du récit, il convient de présenter un personnage savoureux qui se lia d'amitié avec quelques pêcheurs, hoedicaïs d'adoption. Lili Bouiche avait la pêche dans le sang comme certains terriens ont la chasse dans le sang. Sa gentillesse naturelle était parfois étouffée par des colères aussi brèves que mémorables. Comme tous les hoedicaïs, un surnom était accolé à son prénom Lili, Louis pour les registres. Il y avait un Lili Bouiche comme il y avait un Lili Rongeur ou un Lili Paluden, du nom d'un petit hameau d'Hoedic. Si ces deux derniers surnoms étaient faciles à expliquer, celui de Lili Bouiche était d'une interprétation moins évidente. On peut seulement noter que le mot 'bouiche' est une forme ancienne du mot 'bouche', probablement en lien avec la propension de Lili à bavarder abondamment.

Lili était un personnage attachant. Issu d'une famille très modeste. Sa curiosité naturelle lui avait permis d'acquérir une culture générale, un robuste bon sens ainsi qu'un esprit d'ouverture, caractéristiques qui, réunies, étaient remarquables. Son visage était buriné par le vent et l'eau de mer. Une casquette de pêcheur, plus modeste que les 'Bouillé', était vissée sur sa tête. Sa bouche portait en permanence un sourire malicieux contagieux.

De contact simple et facile, il se lia facilement aux pêcheurs amateurs du Vagad Tud. Ne disposant lui-même que d'une barque modeste, il se proposa pour accompagner ces derniers sur leur barque plus conséquente. Il leur apprit les techniques de pêche, les lieux propices mais aussi la toponymie bretonne des innombrables tête de roches qui sillonnent la côte sud poissonneuse d'Hoedic. C'était un bonheur de compléter les noms révélés par la carte marine du Service Hydrographique et Océanique de la Marine – le fameux SHOM. Identifier avec assurance ces têtes de roche constituait un savoir précieux tant comme zone de pêche que comme objet d'attention pour éviter de les racler avec la coque du Vagad Tud, incident particulièrement périlleux lors du jusant.

La fréquentation de ces hoedicaïs d'adoption pouvait susciter en Lili des effets inattendus qui trahissaient une âme poétique, dont l'authenticité faisait sans doute part égale avec un effet de mimétisme obtenu par l'observation de ses nouveaux amis. Ainsi aimait-il répéter souvent sur le Vagad Tud en phase de navigation par beau temps, à notre attention : « vous ne trouvez pas qu'on est bien ici » sous-entendu par rapport à votre lieu principal de vie. À une certaine époque nous fûmes bien surpris de le voir nous montrer des œuvres de peinture au style très personnel, réalisées grâce au matériel fourni par un hoedicaïs d'adoption. Celui-ci était animé d'une louable intention pour faire participer les talents dont Lili était prodigue, à une activité davantage pratiquée parmi ses nouveaux amis.

En cette année 1976 de fréquentes parties de pêche de bar miraculeuse à bord du Vagad Tud, il n'était pas rare que les prises soient exceptionnellement nombreuses. Tandis que les hoedicaïs d'adoption, par prudence, ne voulait pas se vanter de leurs prises auprès des hoedicaïs d'origine, Lili Bouiche, au contraire, manifestait sa fierté en exhibant le produit de la journée de pêche. Il était gentiment vantard, tout en se montrant un compagnon précieux et généreux.





### **Les promenades en mer**

Moins fréquentes que les sorties de pêche, les sorties en promenade permettaient d'associer les autres membres des deux familles que les seuls pêcheurs. Chaque année une expédition mémorable de la flottille constituée du Vagad Tud et du Muscadet de Michel emmenait les deux familles au grand complet pour une excursion vers cet îlot alors connu par le seul toponyme de l'île aux Chevaux, depuis connu sous le toponyme breton Melvan. Comme son nom l'indique, cet îlot accueillait, en des temps reculés, des chevaux des deux îles en pâture.

L'île est un large rocher, sommet émergé de la chaîne montagneuse dont sont issues également Hoedic et Houat. Ce rocher est couvert d'une végétation maritime rase, paradis des oiseaux de mer, seuls habitants avant que des lapins se soient malheureusement introduits clandestinement sur l'îlot, faisant des ravages sur les œufs en période de nidation. Le tour de l'île était une étape obligée bien que rapide de l'excursion. Cependant, le point d'orgue de la journée était la baignade et le pique-nique à la seule plage, de sable fin, de

l'îlot. À cette époque privilégiée, l'île était un paradis privé pour les deux familles réunies, si ce n'est quelques autres plaisanciers de passage.

Une année, pendant que les autres s'ébattaient sur la plage avant le déjeuner, l'un des fils d'Henri alla traîner sa ligne aux alentours de l'île aux chevaux. Quelle ne fut sa surprise, puis celle de la joyeuse troupe, de remonter un bar d'un poids estimé de deux kilos. Aussitôt, cette prise miraculeuse fut vidée et préparée en vue d'être grillée sur un barbecue improvisé. Démuni du précieux fenouil qui donne au poisson ce léger goût d'anis, Michel puisa dans sa réserve personnelle de pastis. Ce bar magnifique put nourrir abondamment les deux familles.

Le retour à Hoedic ramenait des visages fatigués mais heureux de cette journée de communion entre les deux familles. Le plus souvent, ces mêmes visages portaient les stigmates rougeoyants et douloureux des coups de soleil.

Au cours d'une autre sortie en mer annuelle, le Vagad Tud participait à la flottille réunie pour la procession religieuse en mémoire des disparus en mer, le jour de la solennité du 15 août. Cette date, au cœur de la période estivale, réunissait les deux familles sur le Vagad Tud, qui justifiait alors pleinement la signification bretonne de son nom de baptême. Les fanions étaient exhibés fièrement tandis qu'une ferveur s'exprimait en silence lorsque la couronne commémorative était jetée dans les flots.

## **Le naufrage**

Le Vagad Tud avait survécu à son exploit de travaux publics dans le nouveau port de l'Argol. Ce fut une circonstance beaucoup plus banale qui lui fit subir un deuxième naufrage.

Le Vagad Tud était donc amarré à son corps mort dans la rade du port de La Croix. Contrairement au port lui-même, sa rade restait en eau lorsque les coefficients de marée, alignés sur les phases de la Lune, étaient faibles : les 'mortes eaux'. En revanche, en périodes de 'vives eaux' les coefficients des marées étant plus élevés, la rade pouvait se trouver à sec à la basse mer. Pour éviter que le Vagad Tud verse sur le côté, des béquilles étaient fixées de part et d'autre de la coque.

La conjonction de deux 'erreurs' produisit un événement malheureux, sinon désastreux. D'une part, la pose des béquilles avaient été oubliée au retour d'une partie de pêche en période de forts coefficients. D'autre part, un dispositif ajouté postérieurement à la construction du Vagad Tud se révéla mal inspiré. Les dalots, petites ouvertures au travers de la coque au niveau du pont avaient pour fonction de faire écouler dans la mer, l'eau embarquée par les embruns ou les vagues et par la pluie. Cependant, par forte mer, si l'eau embarquée s'échappait bien, l'eau brassée par les vagues s'introduisaient malicieusement sur le pont au travers de ces mêmes dalots. Pour remédier à cet inconvénient, un dispositif permettait d'obturer provisoirement l'ouverture des dalots au moyen de trappes amovibles. Or ces trappes ne furent pas retirées une fois le bateau mouillé à son corps-mort dans la rade.

Sans béquille, le Vagad Tud versa sur le côté avec le Jusant. A la renverse, l'eau s'introduisit avec le flot au travers des dalots encore équipés de leur trappe. Malheureusement, si les



trappes se soulevaient avec l'eau qui entraît, elles se refermaient ensuite piégeant l'eau de mer qui ne pouvait s'échapper.

Le lendemain, Michel et Henri rejoignirent ensemble le port, pour une sortie en mer, la marée étant suffisamment haute pour que le Vagad Tud puisse quitter la rade. En arrivant sur le promontoire qui délimite la plage, ils eurent la mauvaise surprise de ne plus voir le Vagad Tud. Leur première pensée, funeste, fut que le corps-mort avait rompu laissant la barque dériver au large. Pour s'en assurer, ils tentèrent d'observer plus attentivement la bouée de corps-mort pour confirmer par sa disparition la justesse de leur première redoutable hypothèse. Cependant la bouée était toujours à sa place. Ils eurent alors la surprise de constater qu'un bout de bois émergeait de l'eau à proximité de la bouée. Encore quelques minutes s'écoulèrent avant qu'ils ne comprennent que ce bout de bois était le sommet du mât du Vagad Tud. Ils réalisèrent alors que leur Vagad Tud avait sombré.

Passé la phase de stupeur et de découragement, il leur fallut bien envisager l'opération de renflouage du Vagad Tud. Celle-ci était aidée par le même phénomène qui l'avait fait sombrer : il suffisait d'attendre la prochaine basse mer. La remise en flottaison ne requérait donc qu'un effort limité.

Une opération beaucoup plus pénible et longue s'ensuivit : le moteur avait été immergé dans de l'eau de mer, redoutable ennemi du métal du moteur. Le réservoir d'essence fut purgé et nettoyé à l'eau douce. En revanche, l'opération de révéla bien plus complexe pour le moteur lui-même : il fallut le déculasser pour nettoyer les pistons et les chambres de combustion. Cette opération fut menée de main de maître, mêlant technicité et improvisation. À titre d'illustration, le joint de culasse fut soigneusement découpé dans le carton d'emballage d'une boîte de céréales de petit déjeuner. Enduit d'un produit assurant l'étanchéité, le nouveau joint de culasse se révéla parfaitement étanche. Il fallut ensuite de très nombreux tours de manivelle pour purger tous les circuits avant que le moteur se mette à tousser puis finalement redémarrer au grand soulagement de l'apprenti mécanicien qui s'était dévoué pour cette tâche.

### **Le sous-marin vert**

L'année suivante, Michel et Henri se rendirent au vieux port pour une partie de pêche en période de forts coefficients. Quelle ne fut leur stupeur de découvrir le Vagad Tud disparu à nouveau et, à nouveau le bout de son mât émergeant de la surface de l'eau. La stupeur fit place au désespoir face à ce troisième terrible coup du sort. Henri, désespéré hurlait à qui voulait bien l'entendre que pour lui, l'aventure du Vagad Tud, était définitivement terminée.

L'incident connut cependant une issue heureuse quoi que facétieuse. Un des fils d'Henri eut pitié face à ces accents de désespoir ; il abrégua leur souffrance en avouant son malicieux et drôle forfait. Le matin même, il avait rentré le Vagad Tud dans le port pour le dérober à la vue de ses deux propriétaires. Ensuite, il avait démonté le mât pour l'immerger dans la rade en l'arrimant au bloc de béton du corps-mort, reproduisant ainsi l'apparence du naufrage de l'année précédente.

Michel et Henri, passé une première phase de réaction mitigée, rirent de bon cœur de l'habile tour qui leur avait été joué. Depuis cette date, le Vagad Tud se vit affubler, avec humour, du sobriquet : le 'sous-marin vert'.

## **L'adieu**

L'âge venant, Michel et Henri, voulurent se consacrer à d'autres formes de loisirs. Michel, la passion de la voile ne l'ayant jamais quitté, troqua son rustique Muscadet pour un plus confortable Mopelia, avant de céder au charme d'un Arpège. Henri voulut adopter un bateau de pêche, surtout pour ses enfants mordus, qui dispose d'une cabine confortable et d'un ... démarreur. Le Vagad Tud fut cédé à un étranger de l'île pour éviter un pincement de cœur à sa vue en d'autres mains que celles qui en avaient tant profité.

Leur passage dans cette vie étant achevée, Henri, puis Michel quittèrent successivement ce monde pour gagner un monde meilleur et jouir d'un repos mérité. Henri, le premier parti, fut inhumé dans le petit cimetière d'Hoedic, dans l'enclos de l'église de Notre Dame la Blanche et de Saint Goustan, le patron d'Hoedic. Michel fut inhumé à Nantes auprès des siens.

Ainsi s'acheva la vie bien remplie du Vagad Tud, ainsi que celle de Michel et Henri qui voulurent ce lien fort unissant leurs deux familles. Si Paris avait adopté la devise « fluctuat nec mergitur », le Vagad Tud ne put s'en prévaloir, ayant subi deux naufrages, heureusement non accidentels. Mais il avait comblé ceux qui l'avaient utilisé et entretenu avec passion.

Disparu de la vue de ceux-ci, le Vagad Tud n'exposa pas sur Hoedic les affres du temps qui rongent progressivement la coque des autres barques décommissionnées de l'île, remontées au cimetière des bateaux sur la dune qui surplombe le vieux port.

*Quand viendra l'heure, assiste-moi  
Fais que je meure, aimé de toi  
L'angelus des marins*