



Histoire maritime de Bretagne Nord

1863, une excursion de chasse aux Duon à bord d'un cotre Kerenfors

Dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème} siècle, la chasse en mer à bord de petits voiliers était assez courante.

Le 7 décembre 1863, Monsieur Paul Jegou du Lac, propriétaire à St Pol de Léon, envoie un courrier au Journal des chasseurs racontant une de ces expéditions à l'ouvert de la baie de Morlaix, au vu des conditions cette expédition aurait pu mal tourner c'est ce que nous allons découvrir dans la reprise quasi intégrale de l'article publié dans cette revue.



Roscoff Aout 1913, départ pour la chasse en mer à bord d'un petit sloup de pêche affrété pour l'occasion

« Jugez-en plutôt, et frémissez au récit le plus véridique des dangers où m'a entraîné cette passion que vous me connaissez pour la chasse de la sauvagine.

C'est vers la fin novembre, et généralement aux approches de la pleine lune de ce mois, qu'arrivent dans nos eaux ces myriades de Bernaches et de Penrus chassés par les frimas des pays de leur naissance. Tant que les glaces et les neiges n'ont pas encore fait leur apparition, rares sont ceux de ces oiseaux qui se hasardent à rallier la côte. Leurs bataillons épais se cantonnent dès leur arrivée dans les remous de flot et de jusant formés par les marées le long des rochers et écueils situés à trois ou quatre lieues au large. C'est donc là que le chasseur doit se porter pour procéder aux premiers essais de la saison.

Janvier 2024 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Mais, il ne faut pas s'y tromper, rares sont les chasseurs privilégiés qui ont la disposition du matériel obligé pour pratiquer avec succès cette chasse, l'une des plus émouvantes que je connaisse.

Je passe sur la question des armes et celle des munitions ; j'en ai parlé au long dans des articles précédents. Le gros fusil double pesant de cinq à six kilogrammes, le canardier simple de même poids : voilà des armes convenables.

Tout chasseur peut être en règle sur ce point ; mais où gît la difficulté ; et celle-là est d'une solution peu facile, c'est dans les moyens de se procurer l'embarcation en condition d'être utilisée pour ce genre de chasse.

Car, il ne faut pas se tromper ; ce n'est ni avec le lourd bateau dragueur qui se rencontre dans les criques et ports du rivage, ni même avec la péniche aux formes sveltes et élancées des pilotes de Roscoff et de l'île de Batz, que l'on peut trouver sécurité et espérer chances et succès.

Il faut absolument le yack ou embarcation de plaisance, et encore le faut-il dans les meilleures conditions de marche et de solide tenue à la mer.

Or, cette heureuse condition, si difficile à rencontrer, elle a été mise à ma disposition par la gracieuse obligeance d'un de mes amis.

Le marquis de L... est propriétaire du yack le plus délicieux qu'il soit possible d'imaginer. La Nathalie, construite à Roscoff, dans les chantiers de l'habile constructeur M. Kerenfors, jauge 11 tonneaux 36 centièmes ; elle mesure 8 mètres 60 centimètres entre les perpendiculaires ; elle est bordée à clin et grée en côte. Sans parler de la perfection du travail d'assemblage, qui défie toute critique, il n'est pas possible de présenter un type mieux réussi comme ensemble de construction.

Ainsi la Nathalie a-t-elle le privilège de conquérir à première vue les sympathies et les suffrages de tous les hommes, quelque peu marins, qui ont eu occasion de l'examiner.

Je me hâte d'ajouter que les épreuves sans nombre auxquelles elle a été soumise dans les conditions les plus délicates, permettra d'affirmer hardiment que nulle embarcation du tonnage de la Nathalie ne saurait lui en remonter, ni pour rapprocher du vent, ni pour se tirer d'affaire alors que la brise a forcé et que la mer est devenue houleuse.

Grâce à l'obligeance du marquis de L..., je fais tous les ans mon ouverture de chasse de mer à bord de son charmant yack.

En novembre et décembre, tous le savent, les abords de nos côtes, hérissées de rochers et parsemées d'écueils, offrent de fréquents et sérieux dangers que l'on ne peut braver qu'à l'aide de marins habiles et d'embarcations de choix ; La Nathalie ne laisse rien à désirer sous le rapport des garanties de sécurité. On doit en dire autant de son équipage, composé d'un habile patron, et de deux matelots aussi entendus qu'entrepreneurs ; le tous assaisonné du mousse le plus délicieux qu'il soit possible d'imaginer.

Le lundi 30 du mois dernier, Jacou Belet, toujours chargé de la mission de guetteur, était venu me prévenir de l'arrivée de nombreuses bandes de bernaches. Les pêcheurs au chalut qui fréquentent les parages des rochers de Duon l'avaient avisé de ce fait.

Or, comme ces oiseaux sont d'autant moins difficiles à approcher qu'ils n'ont pas encore pu se remettre des fatigues de leur long voyage aérien, je n'avais pas à tarder ni à hésiter. Mes ordres furent bientôt donnés, et la Nathalie fut mouillée au point de marée auquel il importait de dériver le lendemain.

Janvier 2024 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Bernache photographiée à Roscoff en novembre 2023 par Daniel Rousseau

Le mardi, 1^{er} du présent mois, vers sept heures du matin, la brise soufflait mollement de la partie O-S-O ; nous avions à faire cap vers le Nord ; aussi, vent sous vergues, et filant environ dix nœuds, la Nathalie eut bientôt franchi les vingt kilomètres qui nous séparaient, j'allai dire du terrain, mais je dois plutôt dire des eaux de chasse.

Il n'y avait réellement pas d'exagération dans le rapport des pêcheurs ; le chenal du Bizec et celui de Duon étaient littéralement couverts de bernaches et de penrus. Les croassements des premières, mêlés aux sifflements des penrus, formaient le concert le plus discordant et le plus assourdissant, et de nature à faire fuir les moins mélomanes. Pour nous vous le comprenez, c'était tout autre chose ; nulle harmonie ne pouvait charmer plus délicieusement nos oreilles de chasseurs.

Pour procéder avec chances de succès, il importe de savoir que les bernaches ne peuvent s'envoler qu'en s'affalant sous le vent ; et ce n'est qu'alors qu'elles ont développé leur essor, qu'elles reviennent le bec dans le vent, conditions dans lesquelles elles développent la plus grande puissance de leur vol.

La connaissance de ce fait indique clairement la manœuvre à effectuer à bord de l'embarcation en chasse. Aussi faut-il, autant que possible, se mettre au vent du gibier, puis porter plein de toute la vitesse de l'embarcation. Cette manœuvre a pour résultat infaillible de vous faire tirer dans la bande au coup du roi, c'est-à-dire dans les meilleures conditions.

Tous chasseurs et tous marins nous supputions avec satisfaction les chances favorables qui se présentaient : abondance de gibier, absence de concurrents, belle mer, brise maniable ; tout, en un mot semblait se réunir pour nous pronostiquer une journée complète de plaisirs et de succès.

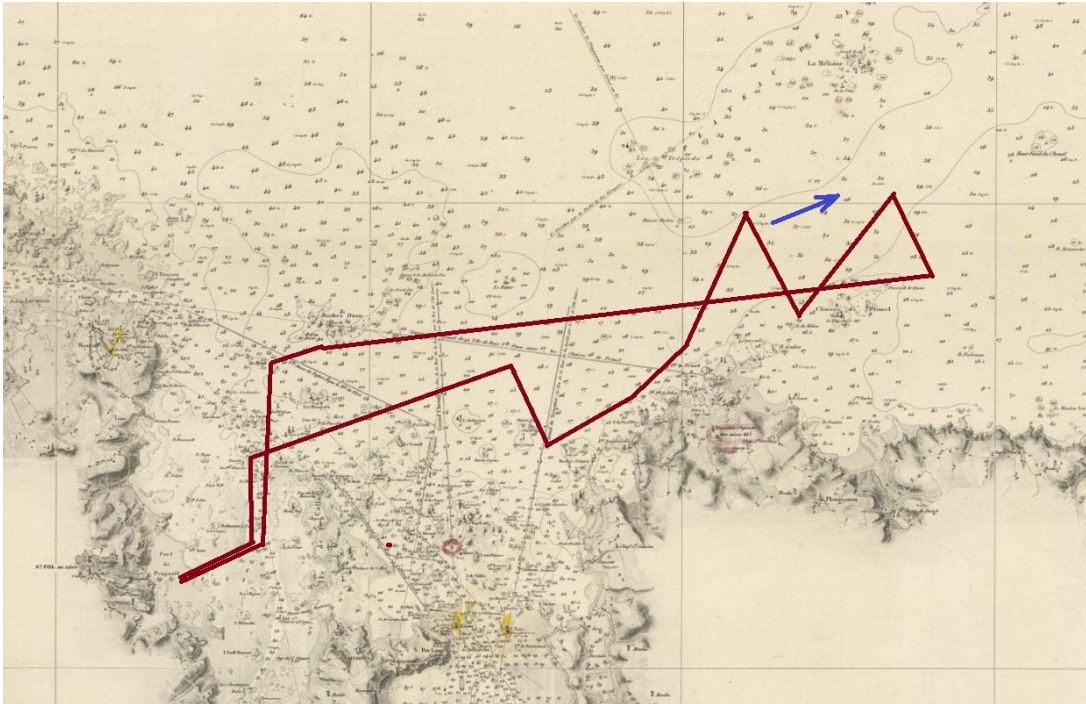
Janvier 2024 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Périple de la Nathalie entraînée, au-delà de la pointe de Primel, et revenant en tirant des bords contre le courant de flot, représenté en bleu (Carte archives SHOM)

Malheureusement, dans ce bilan nous avons compté sans M ; Mathieu de la Drôme et ses sinistres prédictions, et peu s'en fallu, je le répète, que nous n'ayons eu à payer cher cet oubli. Nous vivions ce jour-là, je l'ai dit, au premier du présent mois de décembre ; nous avons vingt jours de lune, c'est-à-dire cinq de déclin. Par conséquent, l'état de la basse-mer, moment indiqué pour entrer en chasse, avait lieu vers dix heures trente-six minutes. Nous avons donc une heure et demie d'attente. Vous comprenez que nous eûmes le bon esprit de l'utiliser à nous lester d'un solide déjeuner que nous savourâmes avec délices, mollement balancés par le léger tangage de la Nathalie mouillée sur sa maitresse ancre.

Au moment indiqué, nous levons l'ancre, et, toutes voiles dehors, la chasse commençait. Nous étions, je le répète, les premiers de l'année à entrer en campagne ; aussi, grâce à cette circonstance, et aussi à une brise fort rude qui permettait à la Nathalie d'atteindre son maximum de vitesse, nous obtenions des résultats au-dessus même de nos espérances. Nous avons déjà vingt-six pièces à bord, dont dix-huit bernaches et un énorme plongeon qui était venu se fourvoyer malencontreusement dans nos eaux...

Il était environ une heure, c'est-à-dire aux approches de la demi-marée de flot. Emportés par l'ardeur de notre chasse, nous ne nous étions pas aperçus que la poursuite du gibier nous avait déjà entraînés en pleine côte de Saint Jean du Doigt, c'est-à-dire sous le vent des rochers de Primel.

Cependant la brise fraîchissait et la mer grossissait ; les vents avaient sauté à O.-N.-O. Pour regagner notre port d'attache, nous avions à doubler ces rochers de Primel, déjà à quatre kilomètres au vent à nous.

Notre position, et, en marins exercés, nous ne fûmes pas longs à nous en rendre compte, était loin d'être rassurante. Il ne s'agissait plus, en effet, de nous laisser aller à l'impulsion d'un vent-arrière qui nous aurait entraînés fatalement en pleine mer. Il fallait absolument, et malgré



Histoire maritime de Bretagne Nord

une mer déjà houleuse, refouler en louvoyant le courant de foudre qui emporte les eaux du chenal de Duon vers la haute-mer.

Il n'y avait pas de temps à perdre : en peu d'instant, tout l'attirail de chasse était mis à l'abri dans la cabine ; comme d'habitude, je pris la barre, et peu après la Nathalie naviguait au plus près du vent sous sa brigantine au deuxième ris, au milieu d'une mer déjà tourmentée.

« M. Paul, il serait peut-être prudent de crocher le troisième ris et de remplacer le second foc par le tourmentin. Vous voyez combien nous avons de peine à franchir la pompe, et avec quelle peine notre brave embarcation se relève sous l'effort de la risée ? »

Il n'y avait rien que de très judicieux dans les observations de mon premier matelot, aussi j'y prêtais une sérieuse attention ; mais, d'un autre côté, je comprenais facilement que pour refouler la violence du courant dans lequel nous naviguions, il fallait torcher de la toile, et mordicus ! La Nathalie, je vous en réponds, en torchait rudement en ce moment.

Je navigue depuis vingt-cinq ans, de jour comme de nuit, en hiver comme en été, j'ai donc dû contracter une certaine habitude pour manier une embarcation. Je connaissais la Nathalie de vieille date, et je savais qu'elle pouvait beaucoup. Aussi, sans perdre de vue les conseils de prudence, je tenais à lui conserver autant d'aire que possible. Porter près et plein, telles sont les immuables prescriptions en dehors desquelles en dehors desquelles il ne saurait y avoir de véritable timonier : dans les circonstances présentes, je jugeais qu'il était impérieusement commandé de s'y conformer strictement.



*Le Sparfel cotre construit par les frères Kerenfors en 1883
Ce cotre à clin est de dimension plus modeste que la Nathalie*

Cependant la mer continuait à grossir sous la violence croissante du vent menaçant de tourner en tempête. Le moment était venu de décharger la Nathalie, qui menaçait de sombrer sous les efforts auxquels je l'astreignais. Je donnais mes ordres, et avec toute la célérité compatible avec notre situation, mon brave équipage avait déchargé le yack d'une partie de sa voilure. Nous n'étions plus qu'à un kilomètre de la pointe qu'il nous fallait doubler : comme distance, ce n'était rien ; mais que d'incidents imprévus, dont le moindre, la rupture d'une manœuvre, par exemple, pouvait compromettre le salut de tous. Il fallait absolument réussir à doubler, ou bien nous étions irrévocablement affalés sur une côte hérissée de brisants.



Histoire maritime de Bretagne Nord

Est-il nécessaire d'ajouter que les dangers de la situation n'étaient ignorés d'aucun de nous. Mais, en pareil cas, les commentaires sont inutiles ; je dirai plus, ils offrent presque toujours de graves inconvénients. Aussi chacun concentrait toute son attention sur la partie de la manœuvre qui lui était confiée. J'avais un homme en permanence à la pompe, j'en avais un autre près de moi, prêt, au besoin, à filer la grande écoute ; un troisième avait la main sur l'écoute de foc. Quant à Jacou Belet, le moins marin de tous, je l'avais attaché au service de la pompe, où il devait relayer le matelot qui en était chargé.

Jacou Belet, je dois l'avouer, Jacou Belet, l'homme que j'ai vu vingt fois risquer son existence en se jetant à la nage pour saisir le gibier tué ou blessé, était le seul à ne pas faire contre fortune bon cœur. Ses impressions étaient, il me l'a avoué depuis, de la pire espèce. Je saisisais d'ailleurs sur sa physionomie altérée des expressions qu'il s'efforçait vainement de cacher, et qui trahissaient ses craintes et ses angoisses.

Du reste, cela se conçoit facilement, surtout chez celui qui, bien que familiarisé avec les bords de mer, n'avait jamais eu occasion de se trouver à pareille fête.

Malgré la gravité de la situation, je ne pus résister au désir de lui rappeler le ton passablement dégagé avec lequel, dans notre traversée du matin, il avait traité les prédictions de M. Mathieu de la Drôme.

« Oh ! M. Paul, ce Mathieu-là est bien habile, et il faut qu'il ait lu plus de livres que pourrait contenir cette embarcation, pour savoir tout ce qu'il sait. Si j'étais empereur, certainement le lui donnerais la croix. Quel malheur, mon bon M. Paul, que nous ayons douté de lui ; nous serions sans cela bien tranquillement appuyé sur le quai de Pempoul, au lieu d'être dans ce maudit chenal que je voudrais voir à tous les diables. »

Faut-il ajouter que je trouvais dans les lamentations de mon compagnon de chasse un thème sérieux de reproches que je m'adressais mentalement sur mon imprudence et ma légèreté à ne pas avoir pris en considération les prédictions du célèbre astronome ; imprudence d'autant plus impardonnable que l'état du baromètre semblait dès le matin donner créance à ces menaçants pronostics.

Mais, vains regrets ! La situation était faite, et il fallait en subir les conséquences, tout en utilisant de notre mieux les moyens de salut dont nous avions la disposition.

Ces réflexions, qui n'étaient pas de rose, on le comprend, ne m'empêchaient pas de concentrer toute mon attention sur l'œuvre si importante qui m'était dévolue, celle de gouverner l'embarcation.

Jusqu'à ce moment, la position, quoiqu'offrant quelques apparences menaçantes, ne constituait pas un danger immédiat. Elle pouvait même être envisagée de sang-froid par des hommes aussi habitués que les miens aux dangers de la navigation d'hiver. Malheureusement nous avions encore à traverser la phase la plus inquiétante, je dirai même plus périlleuse de notre excursion.

Nous étions à peu de distance de la pointe que nous espérions désormais doubler en deux autres bords. Tout homme du métier sait que nous devons, par conséquent, nous trouver dans une mer encore plus tourmentée.

D'un côté, il y avait grand danger à trop rapprocher les brisants ; de l'autre, en laissant courir au large, nous tombions sur les formidables écueils du Groug, où la mer se mangeait avec une telle furie que notre vaillant petit yac y aurait été infailliblement englouti. C'était l'occasion de mesurer bien exactement les distances. Tous avaient compris que le moment critique était arrivé ; aussi le silence le plus profond régnait à bord.

Janvier 2024 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Nous courions bâbord amures, portant cap sur le Croug. Au moment où la Nathalie, plongeant son étrave jusqu'au bittes de beaupré, m'avertit que le danger était imminent, j'ordonnais le virement de bord. Malgré la hauteur de la lame qui commençait à déferler, la Nathalie, docile à l'impulsion de sa barre que j'avais progressivement mise sous le vent, fit son abattée, et le yac reprit immédiatement sa course effrénée, tribord amures.

Dès ce moment, la question était posée dans les termes les plus catégoriques. Nous avions les brisants par notre bossoir de bâbord, et nous ne pouvions les parer en les doublant ; arriver sous le vent à eux était désormais impossible.

Si la marée avait été seulement étale, nous doublions largement, ce n'était point douteux. Mais je ne devais pas oublier que la violence du flot nous drossait sous le vent. Il fallait de nécessité absolue porter plein et tenir de l'aire.

La pauvre Nathalie se tordait littéralement sous la violence de la pression à laquelle je la soumettais, en raidissant sa barre. De terre, dont nous n'étions éloignés que de quelques encâblures, on ne distinguait que notre grément ; la coque de l'embarcation disparaissait dans un nuage d'écume. C'était réellement merveille de voir le vaillant petit cotre incliner brusquement, sous l'effort de la rafale, sa mâture fine et élancée, pour se redresser, plus hardi encore, et pour suivre sa course vertigineuse à travers les lames déjà écumeuses qu'il labourait de sa puissante étrave.

Enfin un soupir de soulagement s'échappe de toutes les poitrines. Nous avons la pointe extrême par la hanche de bâbord. Encore quelques secondes et la pointe est doublée ; tout à coup un cri d'effroi m'apprend que, par une fatalité inexprimable, l'écoute de foc est brisée. Avec toute autre embarcation qui n'eût pas possédé la supériorité de la Nathalie, nulle puissance humaine ne pouvait nous sauver ; grâce au ciel notre sang-froid nous a été conservé dans cette circonstance suprême. En un clin d'œil la grande écoute avait été mollie de quelques centimètres. J'avais mis la barre sous le vent, et la Nathalie, aussi docile qu'elle était brave, s'était lancée intensément dans le lit du vent.

Avant que son aire, diminuée par l'oloffée, ne fut entièrement perdue, la redoutable pointe de Primel était définitivement doublée. L'avarie survenue à notre écoute de foc fut immédiatement réparée, et désormais, hors de tous les dangers, nous eûmes plus qu'à courir large jusqu'à notre mouillage habituel. Nous y arrivâmes au moment où se déchainait avec une violence inouïe cette tempête qui a causé sur nos côtes un si grand nombre de lamentables désastres. Nous étions traversés, transis et moulus ; mais plus convaincus que jamais que, de toutes les embarcations de son tonnage, la Nathalie est la plus solide et la meilleure à la mer, comme aussi elle en est la plus coquette et la plus gracieuse.

Veillez croire, toutefois, que cette conviction ne m'empêchera pas désormais de tenir en sérieuse considération les pronostics ultérieurs de M. Mathieu de la Drôme, et je me permets même d'avertir ceux de mes amis qui veulent bien se joindre à moi dans mes excursions de pêches et de chasses maritimes, que je décline d'avance toutes propositions ayant pour le but d'appareiller, alors que les prédictions de l'astronome seront d'une nature alarmante.

Encore sous l'impression du danger grave auquel nous avons échappé, je viens de m'apercevoir combien je me suis écarté de mon sujet ; j'aurais dû, je le sens, épargner aux lecteurs le récit de mes péripéties maritimes, étrangères en grande partie à la matière que je voulais traiter. [...]

Paul Jegou du Laz

Saint-Pol de Léon , le 7 décembre 1863.



Histoire maritime de Bretagne Nord



*Hyacinthe Kerenfors 1815-1896
Constructeur naval à Roscoff*

Commentaires :

Paul Jegou du Laz né en 1816, est d'une grande famille noble bretonne, il est propriétaire à St Pol de Léon. Il est très impliqué dans l'élevage de chevaux et dans l'amélioration des races bretonnes de chevaux de travail. Chasseur émérite, avec les débuts de la navigation de plaisance en Bretagne, c'est aussi un yachtman, qui domine bien son sujet, on peut le constater dans l'usage du vocabulaire maritime dans cet article.

L'auteur de cet article ne cite pas nommément le propriétaire, il donne juste l'initiale de son nom : le marquis de L... Sur St Pol de Léon à la période concernée on peut supposer qu'il s'agit du marquis Jonathas Joseph Barbier De Lescoët né en 1819 dont l'épouse se prénomme Nathalie, ils sont d'ailleurs apparentés avec les de Kersauson, les de Kergariou et les Jégou du Laz. La noblesse locale du Léon s'intéressait aux prémices de la navigation de plaisance sur des petits yachts.

La Nathalie construite dans les années 1850 par Hyacinthe Kerenfors semble être le plus grand cotre à clin construit par le chantier. Ce même chantier avait construit en 1849 pour l'auteur de cet article un cotre à francs bord l'Espérance avec les caractéristiques suivantes : longueur 6,70m, bau 2,22m et creux 1,11m, pour une jauge de 4,44 tonneaux, bordé en orme et sapin sur membrure en chêne. Ce même constructeur avait construit en 1848 pour Le Comte Eudes de Guébriant , château de la Villeuneuve à St Pol de léon un « cutter à clain » cloués et chevillés en cuivre de 6,35m de longueur , 2,25 de bau et 1,10m de creux pour une jauge de 4,04 tonneaux , on peut penser que la Nathalie avait le même type de construction pour une taille supérieure.

Janvier 2024 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Tourelle des Duon le 31 décembre 2023 photo François Moal

Janvier 2024 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

