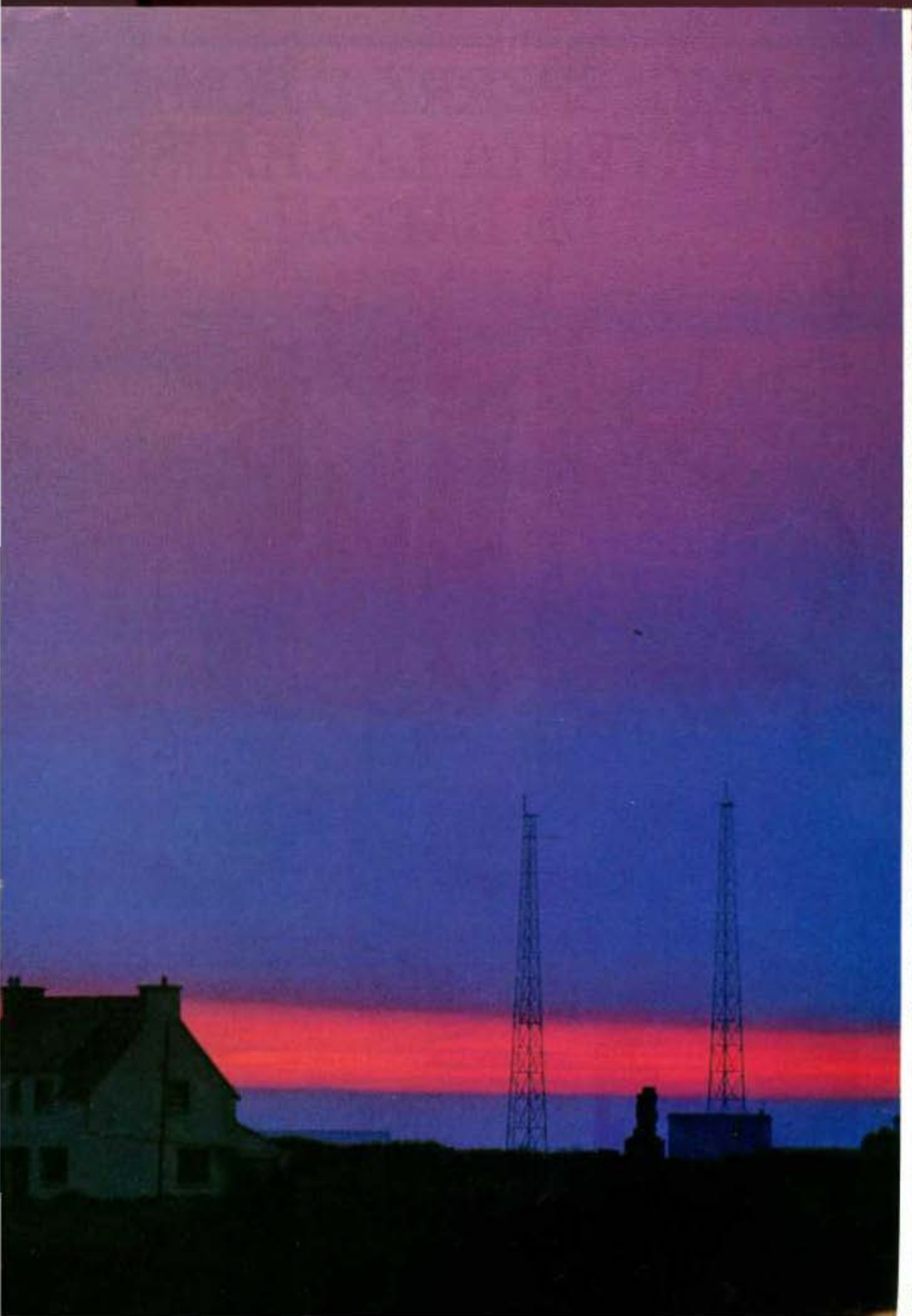




SEIN, BRUINE, SOURIRES ET CRACHIN...

Soleil, exotisme et cartes postales: les îles ont souvent le tempérament riant. A l'opposé, il en est une dont la réputation a fait frémir des générations de marins. Récifs, courants et mauvais temps, c'est l'île de Sein, à la pointe de Bretagne. Pourtant, avec un bon ciré, elle ne manque pas de charme!



Sein, une île si fine que les lueurs du couchant semblent passer par-dessus son liston ! Et son grand phare éclaire des parages bien délicats...



Sur le quai des Français Libres, les maisons grises du bourg tournent le dos aux vents dominants. Pour profiter du petit havre qu'offre le port de Sein, il faut d'abord franchir le raz (page de droite). Ses courants, ses remous, ses dangers et ses humeurs légendaires ont fait frémir des générations de marins !



Ici, l'ennemi, c'est le vent. Se calfeutrer est le premier commandement. Les petits potagers se cachent derrière les murs de pierres sèches, les volets des maisons sont fermés par de grosses barres de bois, et les ruelles ont été dessinées comme des coupe-gorge. Même l'école primaire préserve son intimité derrière ses crayons de bois.





J'ai souvent remarqué que le meilleur souvenir d'une croisière vers l'Irlande ou l'Angleterre était encore l'île de Sein, pour peu que l'on ait eu la chance d'y faire escale sur la route du retour ! La petite île de la pointe de Bretagne est aux navigateurs ce que les Grandes Jorasses sont aux montagnards. Un mythe. Il suffit, pour s'en convaincre, de regarder une carte de navigation. Sein est noyée au milieu des cailloux et des courants. D'un côté, la pointe et le raz de Sein, de l'autre, le capharnaüm des roches et des hauts-fonds de l'interminable chaussée. L'île est cernée par tous les dangers, et les phares de Tévenec, de la Vieille ou d'Ar Men, fussent-ils les plus prestigieux, n'y pourraient rien changer. Partout, les cartographes parlent de brisants, de courants violents et de remous. Claironner dans les conversations de yacht-club : « J'y suis allé ! » ne relève pas de la gloire ou de la fanfaronnade. D'ailleurs, les statistiques le prouvent : Sein est l'une des escales les moins visitées par les plaisanciers français. A ce côté inhospitalier s'ajoute une ambiance singulière, où l'on reçoit le choc de la rigueur, de l'âpreté et de la rudesse du paysage. L'indispensable besoin de chaleur humaine se heurte alors aux secrets et aux mystères d'une population recluse sur elle-même et qui semble, au premier contact, bougonne et taciturne. Pour dépendre cet état de solitude, les cli-

chés ne manquent pas : île perdue et inaccessible, radeau de sable et de roches... Et puis, il y a ce dicton, sinistre comme une épitaphe, mais connu de tous les marins : « Qui voit Sein, voit sa fin ». On n'incarne pas, pendant des siècles, le bout du bout du monde sans en garder des séquelles ! Heureusement, à la faveur d'une manœuvre dans le port, ou d'un coup de rouge sur le zinc, on découvre la vraie nature des Sénans : des gens de mer plus accueillants qu'il n'y paraît. L'hiver, ils sont deux cent-vingt, qui forcent l'admiration par leur entêtement à vivre au milieu des tempêtes, parfois coupés du continent pendant des semaines, par leur dextérité

Sein : la commune la plus décorée de France !

de marins — ne sont-ils pas reconnus comme les plus habiles et les plus audacieux de Bretagne ? — par leur courage aussi. On cite souvent en exemple l'épisode de la dernière guerre, où les cent trente hommes de l'île s'embarquèrent, en juin 1940, pour rejoindre l'Angleterre. De Gaulle, passant en revue ses premiers compagnons, demanda d'où venaient ces cent trente-là. « De l'île de Sein », répondirent-ils. Considérant le reste de sa troupe, le Général s'écria : « Mais alors, c'est le quart de la France ! » Ajoutez, à cette page glorieuse, tous les hauts-faits du sauvetage maritime, dans

lesquels on trouve inévitablement un Sénan, et vous aurez la commune la plus décorée et la plus médaillée de France. Sein, c'est une perpétuelle réunion d'anciens combattants ! Paradoxalement, cette île perdue dans l'Atlantique est aussi l'endroit le plus visité par les personnalités politiques. Son Livre d'Or est, à ce sujet, tout à fait éloquent. Il décline au fil des pages tous les clichés et lieux communs du courage et du patriotisme. C'est donc avec beaucoup de déférence que j'ai débarqué sur le quai des Français Libres. La traversée du raz fut sans surprise, c'est-à-dire épouvantable, dans une mer hachée et un brouillard à couper au couteau. J'ai juste eu le temps d'apercevoir les fantomatiques silhouettes de La Plate et de La Vieille avant qu'elles ne disparaissent à nouveau dans le sillage. Comme si de rien n'était, l'*Enez Sun* a embouqué le chenal oriental : Cornoc-ar-Vas-Nevez était au rendez-vous de notre estime. La suite restera pour moi un mystère. Nous avons foncé dans ce dédale de cailloux. J'ai aperçu quelques remous sur tribord, et nous sommes tombés nez à nez avec la masse imposante de Nerroth, que nous avons contournée par le nord. Sur les quais, chaque famille attendait, avec sa petite charrette à bras, celui des siens qui travaille ou étudie sur le continent. Quelques brèves embrassades et les charrettes pleines de sacs et de valises se sont faufilées à travers les ruelles du bourg. Je n'étais pas en haut de la cale que tout

le monde avait déjà disparu. J'ai eu alors l'impression d'être pris au piège. «Tas voulu voir ce qu'était Sein en février? Eh bien voilà!» Les grandes façades des maisons paraissent encore plus grises dans la brume. Seuls quelques volets, soigneusement fermés par une barre de bois, donnaient un peu de couleur au paysage. Des gouttières suintaient doucement sous la bruine, et, dans le port, le ressac n'était qu'un léger chuchotement. Pas un bruit, pas une voix, pas une mouette. Seul le mugissement d'Ar Gueveur déchirait ce silence, à intervalles réguliers. Un coup toutes les trente secondes, parfois timidement repris en écho par les aboiements d'un chien, de l'autre côté du port. Il faut du temps pour accepter cette grisaille et ne pas sombrer dans le calard. «Ça peut durer des jours et des nuits. En février, c'est souvent comme ça; sinon, c'est la tempête», me confiera plus tard un îlien. Par chance, cela s'est arrêté le lendemain. Le grand phare est apparu et la vie s'est animée. Sein avait perdu sa tronche des mauvais temps. J'ai alors fait la connaissance de quelques habitués des bistrot du port. Ainsi, Jean La Bolée, qui commence ses histoires en français et les termine en breton. Je suis aussi allé rendre visite à Jeanne de la Cale, qui vague à ses occupations pendant que son poste de télé recite la messe du dimanche. Ça lui donne bonne conscience! Bien sûr, je suis monté voir la lanterne du grand phare: la vue de la chaussée à marée basse est impressionnante. J'ai secrètement fait le serment de ne jamais venir naviguer par ici! En reprenant l'*Enez Sur*, j'ai retrouvé les mêmes passagers et le brouillard, en prime, qui recommençait à faire gueuler

Ar Gueveur... Il arrive, parfois, qu'en traversant le raz, on découvre une petite île riante et ensoleillée, où les touristes se pressent sur les quais. Cette fois-ci, ce n'était ni le jour, ni la saison, et Sein n'a

pas failli à sa réputation. Mais même dans ces pires conditions, je vous jure qu'elle ne manque pas de charme!

Jean-Louis Guéry

AR MEN, QUEL ECLAT!



Ar Men ne se distingue pas des autres phares par une hauteur ou une portée exceptionnelle. Il brille surtout d'être là, au bout de la chaussée de Sein, symbole de la plus farouche bataille que les hommes aient jamais

menée contre la mer. L'histoire d'Ar Men commence le 13 novembre 1865, lorsque les ingénieurs des Ponts et Chaussées, Joly et Lacroix, s'embarquent, en compagnie de deux pilotes de l'île de Sein. But de l'expédition, déterminer s'il est possible de construire un phare au bout de la chaussée, sur une roche cotée à 2,50 m au-dessus du zéro des cartes, c'est-à-dire découvrant seulement à la mi-marée. Elle s'appelle Ar Men et représente un réel danger pour la navigation. Ce jour-là, la mer est agitée et nos quatre hommes ne voient d'Ar Men qu'une vague silhouetée dans un nuage d'écume. Conclusion, après cette première reconnaissance, à la possibilité de construire un phare relève de la pure folie. C'est pourtant ce que décident nos deux ingénieurs! Ils peaufinent leurs études et leurs observations pendant plus d'un an, et le 17 mai 1866, l'ingénieur Joly, sanglé d'une ceinture de sauvetage, pose, pour la première fois, le pied sur Ar Men. Les travaux débutent en 1867.

Au cours de cette première année, ils réussissent à accoster sept fois, à travailler huit heures et à percer quinze trous! L'année suivante est un peu plus rentable: dix-huit heures de travail! En 1869, à force de persévérance, la roche est recouverte d'une maçonnerie de trente centimètres d'épaisseur. Les travaux continuent à ce rythme jusqu'en 1873 (quinze heures passées sur la roche). Une fois les soubassements hors de l'eau, la cadence augmente considérablement et le phare est inauguré en 1881 sans triomphe et sans joie. En effet, les ingénieurs sont effrayés du résultat et hantés par la crainte de voir le phare emporté par la mer. C'est la première fois que l'on construit une tour aussi étroite (7,30 m de diamètre pour 34,50 m de hauteur)! Pendant seize années, ils vont entreprendre des travaux de consolidation. Le phare est même ceinturé d'un mur de protection jusqu'à 11,20 m de hauteur. Ce n'est qu'en 1897, trente-deux ans après l'enquête de l'ingénieur Joly, que l'on considère enfin Ar Men comme un phare à part entière. Ses trois faisceaux tournent toujours, toutes les vingt secondes, au-dessus de l'une des régions les plus dangereuses du monde. Mais quel éclat!

J.-L. G.

L'ARTISTE DU CRU

ROGER-LUCIEN DUFOUR

Peintre de la mer, Roger-Lucien Dufour a consacré une grande partie de son œuvre à l'île de Sein. Nous

l'avons un peu abusivement appelé «artiste du cru» bien que ses origines soient plus méridionales. Mais Dufour a si bien recréé les ambiances de l'île que son nom et son œuvre y resteront attachés. La sobriété du dessin et la vérité des couleurs retracent la rude intimité de Sein. Henri Queffelec a écrit de lui: «Il sait, lui aussi, tout ce que doit le charme sénéen à la violence et à la joie colorées de l'élément marin; mais après avoir perdu son regard sur la mer, et sans oublier jamais la mer, il contemple les Sénans et les Sénanes. Une terre infiniment maritime, mais une terre des hommes et des femmes.»

Expositions: 12, quai Kador, à Morgat, pendant l'été, et aux Galeries Ariane, à La Baule et Nantes.





« Jeanne de la cale », une figure typique de l'île !

DEUX OU TROIS CHOSES QUE JE SAIS D'ELLE...

● Mains dans les poches, la tête enfoncée dans le col de ma veste, j'ai arpenté les six petits hectares et le kilomètre huit cents de l'île, en me demandant si le vent de nord-est n'allait pas bientôt s'arrêter. Sein est en réalité composée de deux îlots reliés par un isthme de sable et de galets.

● Parmi les nombreux dictons que l'on apprend en venant à Sein, j'ai retenu ces trois-là : « Nul n'a jamais franchi le raz sans éprouver peur ou dégâts », « Entre l'île et la pointe, c'est le cimetière des hommes », et, bien sûr, le fameux : « Qui voit Sein, voit sa fin ». La petite île bretonne a encore du chemin à faire pour changer son image de marque !

● En montant voir la lanterne du grand phare, j'ai compris que Sein n'était que le point culminant d'un vaste plateau sous-marin qui s'étend sur trente kilomètres vers l'ouest, au-delà du raz. Ce que l'on appelle la chaussée ou le pont de Sein.

● Le point culminant de l'île est à six mètres, et l'altitude moyenne est à 1,50 m. Pas de doute, Sein a le fiston dans l'eau ! Au point qu'il fallut la défendre avec un réseau de digues. À la suite d'un raz-de-marée qui envahit les ruelles et les maisons du bourg en 1756, le gouverneur de Bretagne fit

entreprendre les premiers travaux d'endiguement. En 1830, un autre raz-de-marée obligea les Seinans à se réfugier sur les toits de leur maison et le recteur de l'époque crut même de son devoir de leur donner l'absolution. Revenue à la raison, la mer se retira et l'on ordonna de nouveaux travaux. Malgré cela, l'île fut coupée en deux en 1924, et un troisième désastre eut des conséquences tragiques, au point qu'une étude des ingénieurs des Ponts et Chaussées concluait, cette même année 1924, à la nécessité d'évacuer l'île définitivement !

● Au nombre des péripéties de la relève des phares d'Ar Men et de la Vieille, il faut citer le record du gardien Fouquet, qui est resté 101 jours dans le phare d'Ar Men sans pouvoir être relevé à cause du mauvais temps !

● À la littérature, l'île de Sein a donné « L'Amour marin » et « Un Recteur de l'île de Sein » par les plumes de Paul Fort et d'Hern Quélélec interposées.

● J'ai observé la particularité de l'urbanisme du village : les ruelles débouchent toutes sur la mer. Mais elles forment un dédale si compliqué qu'elles coupent le vent, quelle que soit sa direction. La largeur de ces ruelles a été calculée de telle sorte que l'on puisse encore y rouler un tonneau...

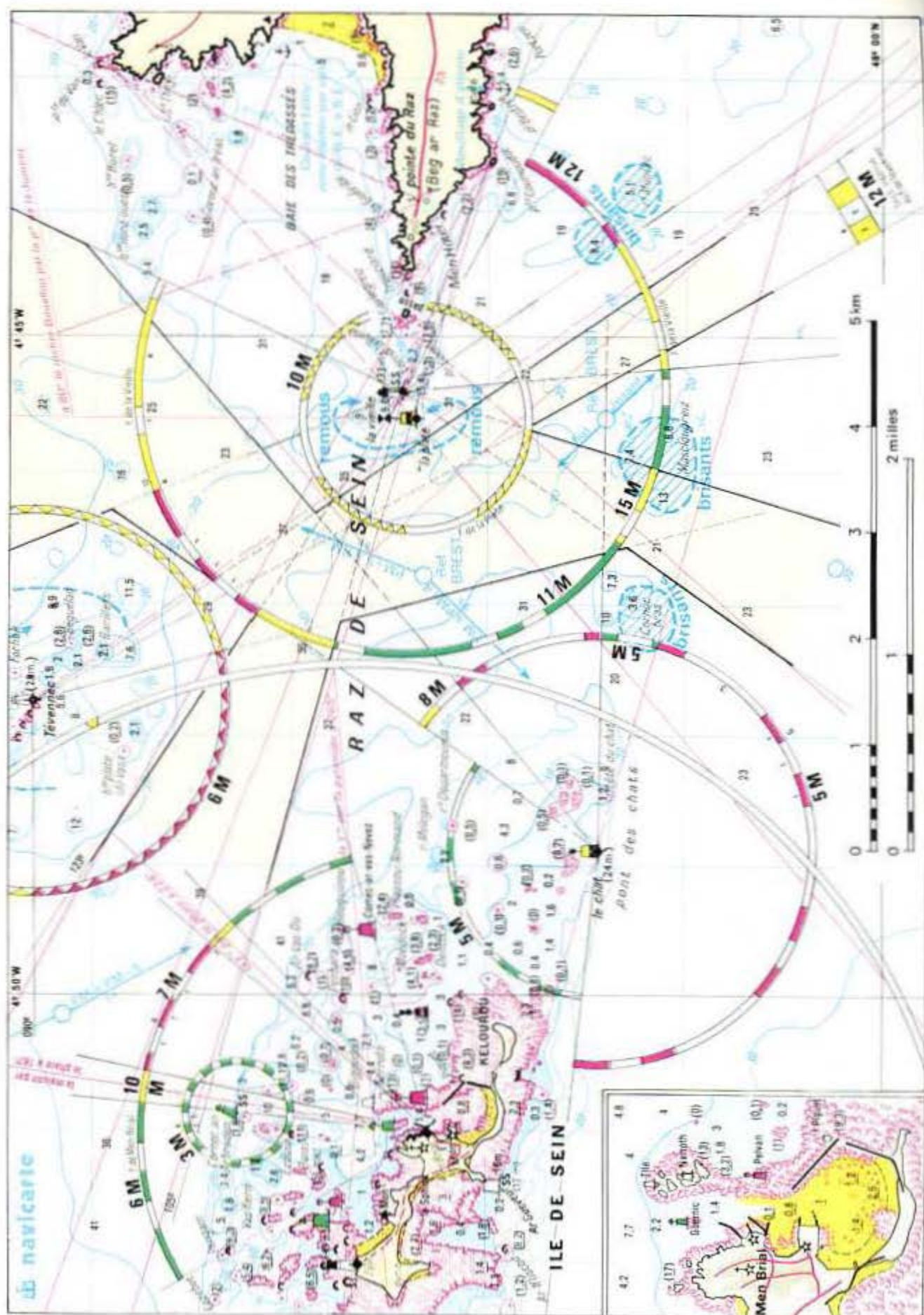
Restons pratiques !

● L'île était, dit-on, un grand centre druidique où neuf vierges sacrées rendaient des oracles. Après leur mort, les druides étaient embarqués dans la baie des Trépassés pour être ensevelis dans l'île. C'est l'une de ces vierges, Velleda, que Chateaubriant immortalisa.

● J'ai poussé mes pas jusqu'à la pointe Est de l'île. Sur l'îlot de Kélourou, on trouve les vestiges des petits champs que les femmes cultivaient encore il n'y a pas si longtemps. Grands comme des draps de lit, ils étaient entourés de petits murs en pierres sèches pour les protéger du vent.

● À la suite d'une épidémie de choléra, qui ravagea l'île à la fin du siècle dernier, les femmes décidèrent de porter définitivement la « jiblinenn », la coiffe noire des veuves.

● Le jeune cinéaste Alain Kaminher, frère de Simone Signoret, est enterré dans le cimetière de l'île. Il tournait un film sur le sauvetage en mer, « La mer et les jours », à bord du canot *Vice-Amiral Touchard*, lorsqu'il fut emporté par une lame. Le film de Raymond Vogel obtint le Prix du Festival de Lugano.



SEIN PRATIQUE

Cartographie

Carte n° 5252 et 6594 du SHOM et carte n° 541 des ECM.

Des numéros de téléphones utiles

Météo : 98.94.00.43. Affaires Maritimes : 98.70.03.33. Service maritime départemental (liaison journalière avec Audierne) : 98.70.02.38.

Le passage du raz de Sein

Le préalable, pour venir à Sein, est de se présenter dans le raz à l'heure des étales de pleine mer ou de basse mer. On évitera les horaires approximatifs, car les accalmies provoquées par ces étales durent très peu de temps ! L'opposition du vent et du courant, ou même de la houle et du courant, lève une mer hachée et brutale, dangereuse pour les bateaux de plaisance. Lorsque l'on vient du sud, de la baie d'Audierne, on choisira de s'engager dans le raz à l'étales de basse mer (1 h 30 à 1 h avant la basse mer de Brest), surtout si le vent ou la houle sont de secteur sud. Il faut passer dans l'ouest du raz, près de la tourelle du Chat. A cet endroit, le début du flot porte au nord-ouest et le seul danger, la Tête du Chat, est le plus souvent émerge et visible. En faisant route au nord-ouest, on arrive devant la tourelle rouge de Cornoc ar Vas Nevez, qui marque l'entrée du chenal oriental. Venant du nord, de la rade de Brest ou du chenal du Four, il est préférable de se présenter à l'étales de pleine mer (1 h 30 à 1 h avant la pleine mer de Brest), surtout si le vent et la houle sont de secteur nord. On laissera le phare de Tévenec largement à bâbord pour aborder Sein par le nord. Le début du jusant, dans ces parages, porte au sud-sud-est. Il suffit alors de reconnaître la bouée à sifflet de Cornoc an Arbraden, qui marque l'entrée du chenal d'Ezaudi, ou d'identifier le gros rocher arrondi (8,20 m) d'Ar Vas Du, qui marque l'entrée du chenal du même nom.

Les trois chenaux de l'île de Sein

Il existe trois chenaux pour accéder à l'île de Sein. Si les amers qui les jalonnent sont faciles à reconnaître, la largeur des passes est souvent étroite et il est difficile d'y tirer des bords. Heureusement, ces trois chenaux ont des orientations différentes (45° entre chacun), et il est toujours possible d'en emprunter un, sans avoir à louvoyer.

Le chenal d'Ezaudi : après avoir reconnu la bouée latérale tribord de Cornoc an Arbraden, on fait route au 187° en suivant l'alignement de la maison au

pignon noir et blanc par le phare de Men Brial. Le seul danger se trouve à une cinquantaine de mètres dans le sud de la bouée de Cornoc an Arbraden (roche à 1,80 m). On recommande de donner un peu de tour vers l'est à cet endroit. Cette passe est conseillée par vent de secteur nord, même fort.

Le chenal d'Ar Vas Du : il débute au nord du gros rocher arrondi d'Ar Vas Du et suit l'alignement au 224° de l'amer blanc (le plus sud) de Nerroth par le phare de Men Brial. Nerroth est un énorme rocher de 400 m de long qui culmine à 13 m, et porte deux pyramides blanches qu'il convient de ne pas confondre ! Dans ce chenal, les courants ne sont pas gênants, car ils sont presque orientés dans l'axe : le flot porte au nord-nord-est et le jusant, au sud. En arrivant sur l'île, il faut contourner Nerroth par le nord en se mêlant du haut-fond de Bigoudou.

Le chenal oriental : c'est le plus pratique pour les bateaux venant du sud, mais il présente, au nord de la tourelle d'entrée de Cornoc ar Vas Nevez, un haut-fond (1 m) très proche de l'alignement à suivre de l'amer blanc de Nerroth (le nord cette fois-ci) par la pyramide de Plas ar Scout, au sud du grand phare. Cet alignement au 265° mène au nord de Nerroth, qu'il faut arrondir comme précédemment.

Le port

L'entrée du port est encombrée par le plateau rocheux de Guernic, balisé par une tourelle verte. La passe principale est à l'est, mais il est également possible de longer l'île de l'autre côté. Trois possibilités s'offrent aux plaisanciers de passage.

Le mouillage à flot dans l'avant-port : devant le phare de Men Brial, à l'abri du môle de Guernic, existe une fosse dans laquelle quelques coffres ont été mouillés sur des chaînes traversières. Ils sont en principe réservés aux pêcheurs et au courrier de l'île, mais il est tout à fait possible de mouiller à cet endroit à condition de ne pas encombrer la cale du canot de sauvetage et d'avoir pris soin d'oranger son ancre.

L'échouage dans l'arrière-port : au-delà du terre-plein existe une vaste zone d'échouage bien protégée par les digues. Les posées sont franches, sur des fonds de sable et d'algues. De nombreux pêcheurs y laissent leur bateau, mais il reste toujours de la place.

L'échouage devant le quai des Français Libres : c'est probablement le meilleur endroit pour échouer ; les fonds sont sains et durs. On y embosse, comme les bateaux de pêche, en mouillant par l'arrière et en amarrant le nez aux anneaux du quai. L'échouage dure longtemps



La petite île du bout du monde vue de la lanterne de son phare.

(pour un bateau calant 1,20 m il faut compter quatre heures d'échouage avant et après la basse mer, en vive eau)

L'autre mouillage

En dehors du port, l'île de Sein offre un seul mouillage forain. Il s'agit de l'anse de Men Naj, située au pied du grand phare. Les Ponts et Chaussées y ont une tonne et une cale. On y mouille sur des fonds de bonne tenue de 1,50 à 2 m. Ce mouillage est mal protégé des vents de nord-ouest.

Les bonnes tables

Sein possède deux restaurants sans grande réputation. Bien sûr, on y déguste coquillages et crustacés pêchés par les îliens.

Les autres ressources

Les ressources sont maigres, mais il est possible de se ravitailler dans les épiceries de l'île, qui sont en général bien achalandées. Aucun professionnel de la plaisance n'est installé à Sein. Tout juste peut-on faire le plein de fuel auprès de la coopérative des marins-pêcheurs. L'eau est ici une denrée rare et il vaut mieux prévoir de faire le plein dans d'autres ports de la côte. On trouve des cabines téléphoniques sur le port et dans les ruelles du bourg.