

En passant par l'île de Sein...

Croisière inaugurale pour notre First 210
de Brest à Sainte-Marine, et vacances initiatiques
pour trois jeunes équipiers avides de découvertes !

Texte : F.-X. de Crécy. Photos : Jacques Le Gall et l'auteur.



IL ÉTAIT TEMPS! Temps pour nous de mettre en pratique ce credo développé à longueur d'articles et d'éditos : l'amour immodéré qu'on porte à la croisière et aux petits bateaux. Enthousiasme facile, teinté de nostalgie, tant qu'il reste théorique. Une fois qu'on a dit tout le bien qu'on pensait de cette navigation élémentaire, sans artifices ni confort superflu que représente le First 210, il ne reste plus qu'à se lancer ! Oser le retour aux sources, en famille, à cinq... A vrai dire, ce ne fut pas si difficile. Notre principale motivation, paradoxalement, ce sont ces enfants encore à un âge où ils se soucient peu de confort mais apprécient la découverte, l'aventure à sa juste valeur. Nous les avons déjà emmenés sur de gros bateaux de location et ils ont pris du bon temps mais là, c'est différent. Tout est différent, à commencer par les sensations, tellement plus intenses, plus immédiates.

QUAND ON BORDE, ÇA GITE!

Quand on borde la grand-voile, ça gîte franchement, tout de suite. Un peu comme sur les 420 du stage de voile. Tout est plus facile aussi, à la mesure de leurs petits bras. Tout est possible enfin, à commencer par ces escales confidentielles qui vous font rapidement comprendre que le vrai luxe, en croisière, c'est un tout petit bateau. Soyons francs, nous n'avons pas été immédiatement exaltés par les proportions exiguës du First 210. Quand nous avons regroupé nos affaires sur le ponton du Moulin Blanc où il nous attendait, nous nous sommes même demandé comment tout cela allait trouver sa place à bord ! Nous avions pourtant tout minimisé, les affaires de rechange, l'avitaillement... L'avantage de ne pas avoir de cuisine, c'est qu'on se limite naturellement au petit-déjeuner et à quelques plats lyophilisés,



▲ En escale au Guilvinec, impossible de rater la principale attraction : le retour de la pêche.



« Dès le goulet de Brest, les enfants s'approprient ce bateau à leur mesure. »

qui se révéleront bien utiles quand on arrivera à l'escale après la fermeture des crêperies. Au final, cet avitaillement trouve facilement sa place sous les banquettes arrière. Les cirés sont rassemblés dans un gros sac étanche

qu'on ne craint pas de laisser dans le cockpit pour la nuit. Le reste des affaires de rechange reste en sac dans le triangle avant. Quant au petit matériel de sécurité et de navigation, il trouve sa place dans les vide-poches latéraux et dans l'un des deux bacs de rangement achetés la veille dans un magasin de bricolage. Coup de chance : ce bac est exactement à la cote de la petite console tribord dans laquelle nous l'enchâssons. Conclusion : finalement, ça tient ! Et nous voilà partis, pressés de quitter la canicule bretonne et de tirer profit de cette jolie brise de noroît. Elle nous offre un bord direct dans le goulet de Brest, au bon plein. Nous sommes chargés, c'est sûr, mais la marche du First ne semble pas s'en ressentir. Il va bien, très bien

même notre petit 210 avec ses dessous propres et siliconés (revêtement Uniflow), son lest lisse et surtout sa botte secrète : ce petit génie Incidence en D4 qui fait des miracles... Un vrai bonheur à mener, et les enfants

qui se succèdent à la barre ont la banane. Euphoriques, nous ne pouvons nous résoudre à nous arrêter à Camaret, qui était notre première option.

C'est un peu un crève-cœur car on adore ce port du bout du monde gardé par sa tour Vauban et nous savons que nous ne reviendrons pas sur nos pas. Mais le vent, la marée et l'enthousiasme de l'équipage nous poussent à poursuivre la route vers la baie de Douarnenez, d'autant que le vent devrait bientôt tourner au sud. On fait l'intérieur des roches du

Toulinguet, face à la pointe éponyme, cap sur les Tas de Pois qui sont vite avalés, et le spi rouge aussitôt envoyé. La brise se renforce alors à l'approche du cap de la Chèvre, et la fin de la journée tourne à la cavalcade sous spi à 8 nœuds et plus... Difficile d'imaginer un meilleur prologue





▲ Incroyable, mais vrai : tous les bagages trouveront leur place à bord !



▲ On l'espérait, c'est validé : trois enfants ont assez de place pour dormir dans le lit breton.

L'ÎLE DE SEIN VOUDRAIT VIRER AU VERT

Le paradoxe de l'île de Sein, c'est d'être à la fois terriblement exposée au risque de marée noire, comme l'ont rappelé les 20 000 tonnes de pétrole de l'*Erika* ramassées sur l'île en 1999-2000, tout en étant entièrement dépendante du fioul au plan énergétique. Pour l'électricité de l'île, EDF brûle dans ses groupes électrogènes pas moins de 420 000 l de fioul par an. Conscients de cette absurdité et du coût de cette dépendance énergétique (env. 450 000 €/an), des Sénans ont décidé de lancer leur propre projet de transition énergétique. Un projet aux multiples vertus, écologiquement correct, mais pas que : l'idée est aussi d'implanter localement une unité de production d'énergie renouvelable qui créera des emplois stables. Emplois susceptibles de remplacer ceux qui se perdent, notamment dans la pêche, et de maintenir la population sur l'île. Solaire, éolien, hydrolien... les sources d'énergies ne manquent pas et rien n'est encore arrêté quant au « mix énergétique », mais les enjeux sont aussi réglementaires et administratifs, comme on s'en rend compte sur le site www.idsenergies.fr. Un projet à soutenir aussi sur Facebook (page Île de Sein énergies).



▲ Du soleil en été, beaucoup de vent en hiver et des marées tout le temps : l'île de Sein est bien dotée en énergies renouvelables.



▲ Un moment de grâce parmi tant d'autres : le port d'Audierne au petit matin, à la recherche d'une boulangerie alors que l'équipage dort encore.

à notre croisière. Ayant quitté Brest à 17 heures, nous arrivons quand même un peu tard à Douarnenez. C'est l'occasion de tester immédiatement le réchaud Kemper fourni par Uship et les nouilles chinoises lyophilisées qui remportent un franc succès. Reste à s'organiser pour la nuit, c'est-à-dire à faire place nette dans le triangle avant où dormiront les enfants, sans pour autant encombrer le centre de la cabine, car le passage doit rester dégagé pour accéder nuitamment aux toilettes. Les toilettes ? Oui, c'est-à-dire le seau (marqué à l'adhésif pour ne pas le confondre avec celui de la vaisselle) qui trône dans le cockpit... Cette équation de la vie nocturne en First 210 impose donc de stocker les affaires à l'arrière du cockpit. Mais même par beau temps, gare à la rosée !

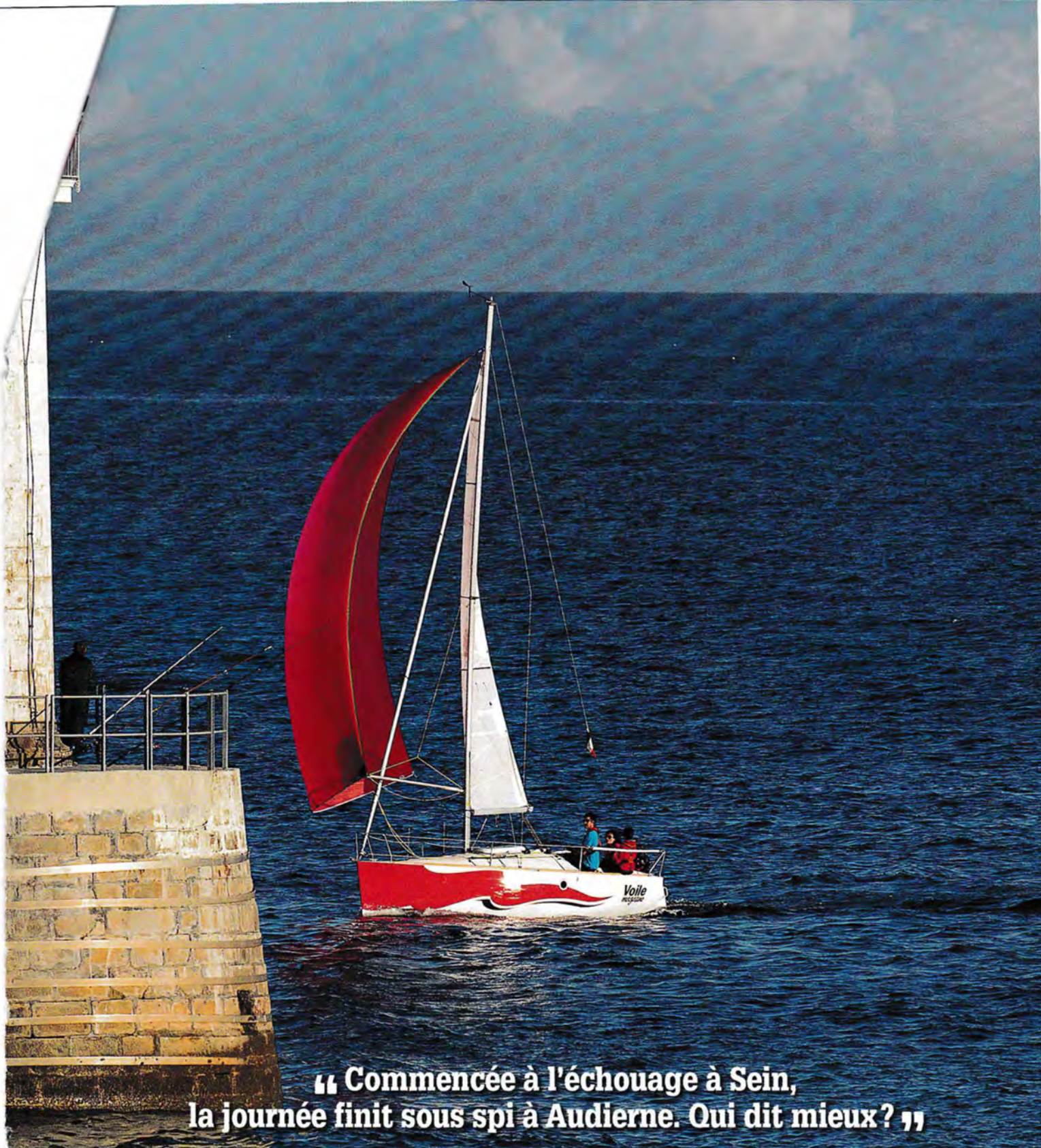
L'INDISPENSABLE BACHE DE CAMPING

C'est là qu'intervient la petite bache de camping également dénichée la veille dans une grande surface de bricolage. Elle se révélera indispensable, soit à cheval sur la bôme façon tente canadienne, soit bordée autour des sacs façon cocon protecteur. Au matin, c'est la manœuvre inverse : les affaires retournent dans la pointe avant et on peut prendre le petit-déjeuner dans le cockpit, en utilisant le panneau de descente comme table jetée entre les bancs. Très, mais alors très agréable... tant que le beau temps est de la partie. Or si l'on en croit les prévisions météo, ça ne sera pas toujours le cas. Dilemme : faut-il se précipiter à l'île de Sein, notre objectif sur la route du Finistère Sud, avant le front qui s'annonce et ses forts vents de suroît ? Faut-il au contraire temporiser en baie de Douarnenez, où les activités à terre ne manquent pas pour les enfants ? Après mûre réflexion, nous

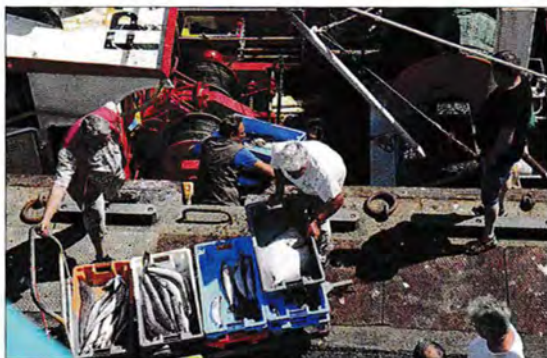
penchons pour la première option, ce qui nous conduit à abrégé notre escale à Douarnenez. Pas question de snober Port-Rhu et ses bateaux-musées, mais sans l'écluse, nous y allons à pied, avec un œil sur la montre et l'autre sur les horaires de marée. Nous quitterons quand même le port de Treboul avec un temps de retard sur le timing idéal pour l'île de Sein. Un premier signe. Nous sommes ensuite cueillis par une brise de suroît qui produit déjà de méchantes rafales, surtout vues depuis le pont d'un petit bateau qui nécessite de réduire très tôt. Nous avions en outre mal préparé les bosses de ris, qui s'avèrent un peu courtes. Deuxième signe... Quand la pluie s'y met, nous estimons que la coupe est pleine et mettons le clignotant à droite, cap sur Crozon-Morgat, au portant. On est quand même en vacances ! Mais force est de constater que nous n'avons pas pris la bonne décision. Au final, c'est donc à Morgat que nous laisserons passer le mauvais temps. Nous profiterons de la piscine et un peu aussi des sentiers de randonnée... Mais avec le recul, nous aurions mieux fait d'aller prendre une place au Port-Rhu. Soyons francs, ces trois jours de pluie et de vent sont le point dur de la semaine. C'est là, quand le temps se gâte, qu'on se heurte aux limites, au propre comme au figuré, de notre petit bateau. Pas de partie de cartes dans le carré tandis que la pluie tambourine aux hublots, pas de sieste ou de lecture en cabine, pas de cockpit abrité où boire un verre, il faut trouver autre chose. Les repas, petit-déjeuner compris, se prennent de préférence au café : il s'agit de soutenir le moral des troupes. La nuit, la bache « en mode tente canadienne » se révèle extrêmement bruyante : il faut trouver autre chose. Et il faut surtout repartir ! Ce que nous faisons dès que la pluie cesse et que le plafond s'élève, d'abord pour un mouillage de jour spectaculaire sous la pointe de Pen-Hir,



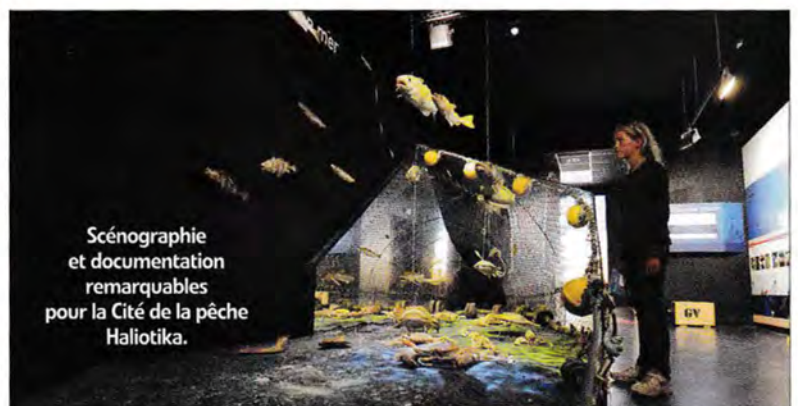
▲ En baie d'Audierne, pas de vent mais les dauphins ont le bon goût d'animer la journée.



“ Commencée à l'échouage à Sein,
la journée finit sous spi à Audierne. Qui dit mieux ? ”



▲ Au Guilvinec, on assiste au débarquement de la pêche depuis la terrasse d'Haliotika. Un bon préliminaire à la visite.



Scénographie
et documentation
remarquables
pour la Cité de la pêche
Haliotika.



▲ Les afficheurs B&G Triton ne mentent pas : 9,3 nœuds au portant, et en pleine charge...

puis pour de bon, cap sur l'île de Sein ! Un bout du monde qui se mérite. Le vent est tombé, et même un peu trop : il faut nous contenter d'un faible flux de sud-ouest pour tirer de longs bords de près dans une houle qui ne s'est pas encore amortie. C'est une navigation patiente et inconfortable que les enfants supportent pourtant bien, aidés par le Mercalm que nous leur administrons sans complexe. Notre pharmacien nous a rendu un fier service en nous faisant remarquer que ce médicament anti-mal de mer n'était pas réservé aux adultes...

SEIN EST UN NAVIRE DE PIERRE BAS SUR L'EAU

Ni nausées, ni somnolence excessive, les enfants ne se sont pas plaints du traitement non plus. Et la récompense est là, à l'heure du coucher du soleil. Même à courte distance, l'île de Sein n'est qu'un bouquet de maisons grises au ras de l'eau, presque un mirage. Et on songe qu'une communauté humaine, deux cents âmes, s'accroche encore et toujours à ce caillou que l'Atlantique, même par temps calme, semble pouvoir engloutir à chaque instant... 1,50 m, c'est l'altitude moyenne, 6 m, le point culminant : Sein est un navire de pierre terriblement bas sur l'eau, dont l'accès est compliqué par les violents courants de la pointe Bretagne, en l'occurrence ceux du raz de Sein. Nous avons planifié notre navigation de façon à profiter du début du jusant, qui nous porte de l'Iroise centrale (disons, le large de la presqu'île de Crozon) vers la passe de l'île de Sein. Mais le vent plus mou que prévu nous a retardés, et nous arrivons entre chien et loup, à mi-marée

NAVIGATION, CONFORT : UNE INSTALLATION ELECTRIQUE AU TOP !

Sur le First 210 d'origine, l'installation électrique était plus que rudimentaire... et alimentée par une simple pile jetable ! C'est évident, en 2016 il fallait faire mieux, sans non plus en faire trop. Nous avons opté pour une installation offrant un minimum de confort (éclairage, recharge des téléphones mobiles et autres VHF portables) et permettant de naviguer avec des outils électroniques fiables. La batterie choisie ? Une Stormline d'une capacité de 85 Ah développée pour le nautisme avec des plaques de plomb plus épaisses garantissant leur longévité. Largement suffisant pour alimenter l'électronique pendant deux ou trois jours, mais il faut quand même prévoir des générateurs. Nous avons opté pour un chargeur de quai Cristec Ypower (12 V/16 A), un nouveau modèle parfaitement adapté à nos besoins, qui a en outre l'avantage d'avoir été spécifiquement calibré pour la charge optimale d'une batterie Stormline. Pour être autonome au mouillage ou étaler en mer la consommation du pilote, nous sommes aussi équipés d'un panneau solaire Solbian semi-rigide à régulateur intégré (sept cellules Sun Power, 23 W), facile à placer sur le pont en fonction des besoins et de l'exposition avec ses œillets dans lesquels nous passons de simples sandows. Très pratique et parfaitement opérationnel ! Pour l'électronique, nous avons fait confiance à Navico qui nous a fourni une centrale de navigation et un GPS traceur Vulcan V. Son écran (5 pouces) n'est pas immense mais suffisant pour nos balades côtières, et il a l'avantage d'être tactile, donc particulièrement convivial. Côté carto, on aurait peut-être préféré une Navionics en lieu et place de la C-Map fournie (les deux sont compatibles)... Question d'habitude sans doute, et aussi de paramétrage. Sur C-Map, du fait de la taille de l'écran peut-être, un grand nombre de données se superposent et produisent un fouillis toponymique illisible. Il est possible de réduire



▲ La batterie Stormline dans son bac, son coupe-circuit et le chargeur Cristec Ypower. Et un grand merci à l'ami Gérard R. pour l'installation...

la quantité d'informations affichées, mais c'est alors un peu vide... Nous n'avons pas su trouver le réglage intermédiaire. Mais le matériel, pour sa part, nous a donné entière satisfaction, et c'est aussi vrai pour le pilote de cockpit TP22, indispensable notamment s'il faut se résoudre à une longue étape au moteur. Côté table à cartes toujours (c'est une image, il n'y en a pas...), nous avons assuré nos arrières en chargeant également l'appli Navionics sur un smartphone, elle est parfaitement fonctionnelle. Même en cas d'improbable « black out », nous pouvions encore charger le smartphone directement grâce à un deuxième panneau solaire nomade (Solbian Energy Flyer 4, 13 W) à sortie USB fourni par Batterie Marine Système. Ce panneau carré de 27 cm de côté, comportant quatre cellules Sunpower haut de gamme, permet de charger un smartphone à plat (de 0 à 100%) en environ une heure trente, par beau temps, un peu plus par temps couvert (env. 150 €, bientôt fourni par BMS). On vous recommande d'ailleurs le site, très riche en infos, de ce spécialiste de la batterie : www.batterie-marine-systeme.com.

Conso en navigation	Conso	Temps d'utilisation	Conso sur 24 h
Pilote TP 22 Simrad	0,5 A	10 heures	5 A
Centrale de nav 2 afficheurs Triton	0,2 A	10 heures	2 A
Ecran plotter Vulcan 5	0,95 A	10 heures	9,5 A
Feux de nav (tricolores)	0,2 A	5 heures	1 A
2 plafonniers LED	0,4 A	5 heures	2 A
Recharge phone/tablette	0,4 A	8 heures	3,2 A
		Conso 24 h	22,7 A

Conso au mouillage	Conso	Temps d'utilisation	Conso sur 24 h
Pilote TP 22 Simrad	0,5 A	0 heure	0 A
Centrale de nav 2 afficheurs Triton	0,2 A	15 heures	3 A
Ecran plotter Vulcan 5	0,95 A	0 heure	0 A
Feux de mouillage	0,2 A	12 heures	2,4 A
2 plafonniers LED	0,4 A	5 heures	2 A
Recharge phone/tablette	0,4 A	8 heures	3,2 A
		Conso 24 h	10,6 A



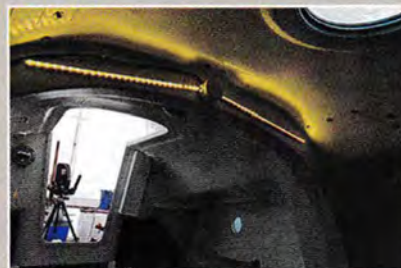
Ce panneau Solbian (23 W) à régulateur intégré est facile à disposer avec ses œillets.



▲ Le pilote (Simrad TP22) fait parfaitement son office quand la barre n'est plus un plaisir.



▲ Le tableau électrique Navylec à cinq entrées est parfaitement dimensionné pour notre 210.



▲ Les rubans à LED disposés derrière la porque illuminent le triangle avant à moindres frais.



▲ Précieuse, la prise double USB + allume-cigare pour charger tablette et VHF (32,80 € chez Uship).



▲ Le plafonnier est basique, mais il comporte une LED à la place de l'ampoule à filament.



▲ Petit écran, grands services : le Vulcan 5 de B&G a même le bon goût d'être tactile.



▲ C'est dans le triangle avant qu'on branche le câble du panneau solaire baladeur.



▲ Très efficace, ce chargeur solaire à sortie USB (Solbian Flyer 4, 150 €).

descendante. Heureusement pour nous, il y a encore assez d'eau pour accéder au port. Deux heures plus tard, nous étions bons pour mouiller dans la zone d'attente située entre la passe et le port... et bouchonner toute la nuit dans la houle ! Le port d'échouage, lui, est un lac. Nous gréons rapidement les béquilles avant d'aller partager les désormais traditionnelles nouilles lyophilisées dans la cabine. Le clapotis de l'eau s'estompe, les mouvements d'évitage s'arrêtent : nous sommes presque posés. Quelques minutes plus tard, un bruit incongru suivi d'un petit coup de gîte nous fait sursauter... Rien de grave, la garde arrière de la béquille bâbord n'était pas assez tendue. Pour éviter que le bateau ne s'affaisse davantage, on passe une sorte de barber sur la garde, et on le reprend au winch. L'effet arbalète joue à plein sur la garde, et la béquille retrouve une position proche de la verticale. L'équipage, lui, aspire à l'horizontale après cette longue journée de près. Il dormira mieux qu'au port de Morgat où les concerts l'été durent parfois tard le soir !

SUR L'ÎLE, C'EST LA DOLCE VITA DES BEAUX JOURS

Au réveil, on commence par profiter de la pleine mer pour déplacer notre First 210 au plus près du quai des Français Libres, celui qu'ont quitté la totalité des habitants mâles de l'île dans les semaines qui ont suivi l'Appel du 18 juin. Oubliés, les jours gris : les éclaircies sont de plus en plus longues et le petit-déjeuner se prend à nouveau en terrasse. Celle du café Chez Bruno, à deux pas de notre spot d'échouage, nous tend également les bras. Bien loin des clichés et de l'austérité hivernale, l'île est livrée tout entière à la douce vita des beaux jours. Un rythme contemplatif qui lui va bien, accéléré par l'arrivée des touristes livrés par le bateau de la Pen Ar Bed, la compagnie des îles. Un navire modeste, mais l'île est si petite qu'elle semble soudain surpeuplée. A nous de trouver des chemins de traverse et des grèves confidentielles où les enfants ont tout le loisir d'étudier la faune de l'estran... La journée passe terriblement vite à l'île de Sein, et malheureusement il n'y en aura qu'une. Le temps perdu en début de croisière ne se rattrape pas. Pas plus que la marée, favorable dans le raz de Sein en fin d'après-midi. Un petit grain nous surprend du côté de Tévenec, mais nous sommes ensuite baignés dans une lumière féerique. La Plate et la Vieille défilent comme dans un rêve, nous passons et mettons le cap sur Audierne où nous arrivons sous spi, juste à temps pour remonter la rivière sans encombre. Décidément, quel timing... Et quelle journée mémorable, du lever du soleil sur le port de Sein à son coucher, sous spi dans la rivière d'Audierne, avec en point d'orgue le passage du Raz. De sacrés souvenirs partagés en famille ! La journée suivante aurait pu être nettement plus morne, la faute à



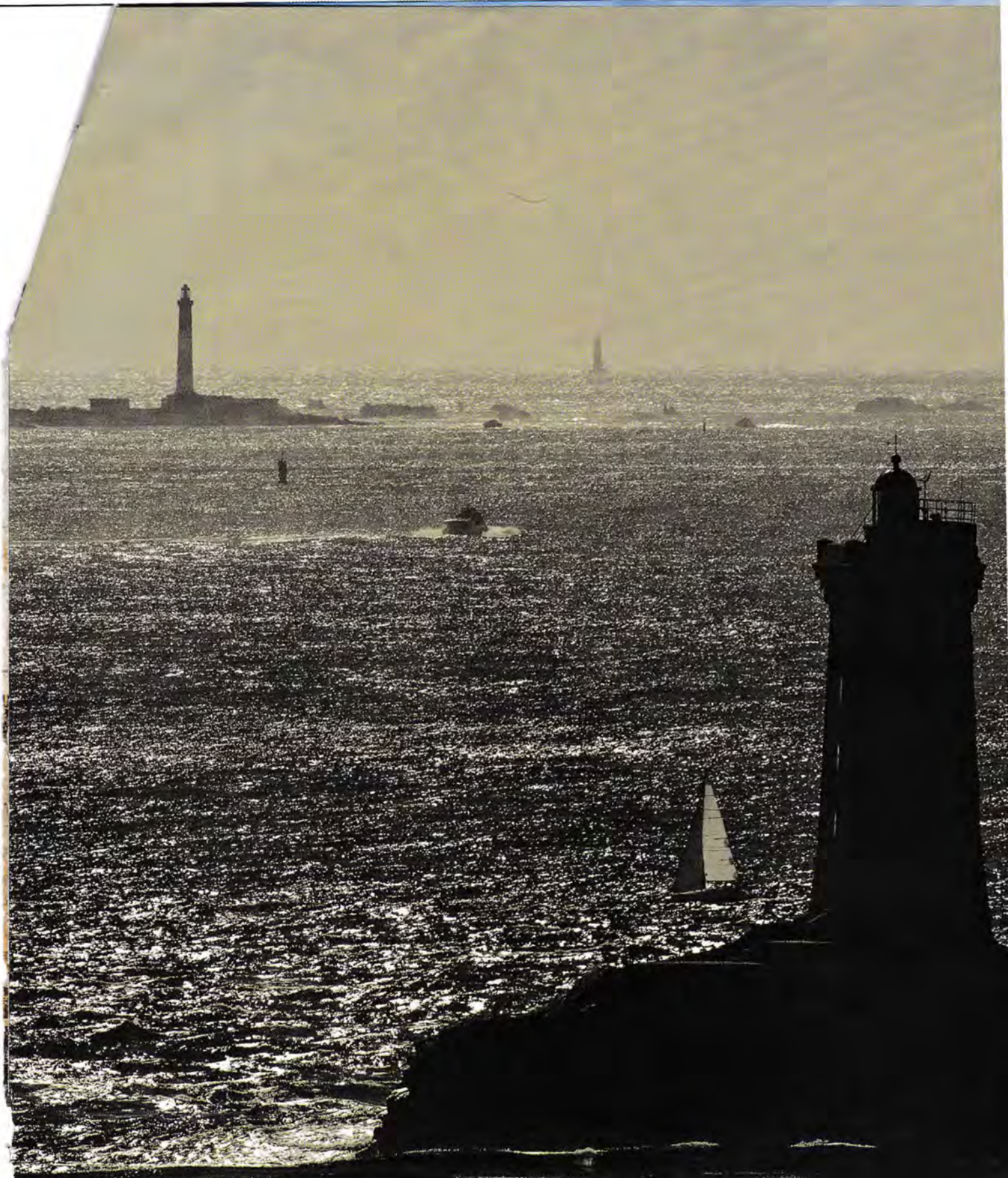
▲ Le front est passé, avec le soleil revient le temps des petits-déjeuners en terrasse, en attendant que la marée nous dépose sur le sable... Elles sont pas belles, les vacances ?



▲ L'arrivée crépusculaire à mi-marée ne nous permet pas de nous approcher du quai. Pas grave, nous nous replacerons à pleine mer, au petit matin. L'essentiel, c'est qu'on y soit !



▲ La meilleure amie des enfants en croisière, c'est l'annexe. La nôtre est une Round Twin Air 180 de 3D Tender, un modèle sans tableau intégré, tout léger (7 kg !) et parfaitement adapté à notre petit 210.



“ Le raz de Sein, c'est toujours un grand moment, surtout quand il réserve au 210 ses plus belles lumières. ”

un vent absent, si les dauphins ne s'étaient pas chargés de l'animer en baie d'Audierne. En tant que parents, on les remercie du fond du cœur. Mais ce n'était que la première bonne surprise du jour, l'arrivée au Guilvinec fournissant la deuxième.

LE GUILVINEC, UNE ESCALE DIFFÉRENTE

Voilà une escale hors norme, passionnante, loin des standards du nautisme mais au plus près des travailleurs de la mer et de l'économie maritime. Il est facile de s'arrêter au Guilvinec depuis que la mairie a aménagé quelques pontons d'accueil au fond de

ce grand bassin rectiligne traditionnellement dévolu à la pêche. Libre à vous de longer ce bassin soit sur la rive sud, cap sur l'immense terre-plein et son imposant travelift via le célèbre bistrot Les Brisants, soit sur la rive nord où on longe la flotte de pêche à quai pour trouver la criée et son espace muséographique, Haliotika. Là encore, l'important est de soigner le timing. L'idéal est de venir pour l'arrivée des chalutiers, en général à 16h30. On assiste aux premières loges au débarquement de la pêche depuis la terrasse qui surplombe le quai, avant d'enchaîner sur une visite guidée de la criée où les acheteurs inspectent les bacs, télécommande en main, puis de parfaire vos connaissances au gré du parcours didactique

d'Haliotika. Des salles à la scénographie soignée et très réussie, riches d'enseignements pour tous les âges : passionnant ! Le seul défaut du port du Guilvinec, mais il est de taille, c'est qu'il est tout proche de notre destination finale, Sainte-Marine. Eh oui ! C'est là, dans l'ambiance nettement plus cossue de l'embouchure de l'Odette, cette rivière bretonne, que s'achèvera notre petit périple bigouden. Faut-il vraiment se résoudre à poser ce point final ? Restons plutôt dans l'instant d'avant, comme si le soleil était resté suspendu juste au-dessus de l'horizon des vacances, embrasant les jolis chalutiers du Guilvinec. Tout en sachant, si cela peut nous rassurer, que les aventures de notre First 210, elles, ne font que commencer... ■

A voir ... et à revoir !



Génial ! Ces bacs de rangement sont pile à la cote...



Système D : le panneau de descente fait une table de cockpit très correcte... On peut même l'assurer avec un bout passé dans les louveres d'aération.



Très utile, la petite balle de cockpit (Blue, 56 € chez Uship).



Gare au vernis ! Une galette de bout protège le panneau de la bouilloire.



Simple et fiable, le réchaud plat Kemper (24,80 € chez Uship).



Une bouilloire, une soupe chinoise : vous avez un dîner familial.



La carte de zone NV Charts accueille dans sa pochette plastique le compas, la règle, des docs... Une vraie table à cartes portable.