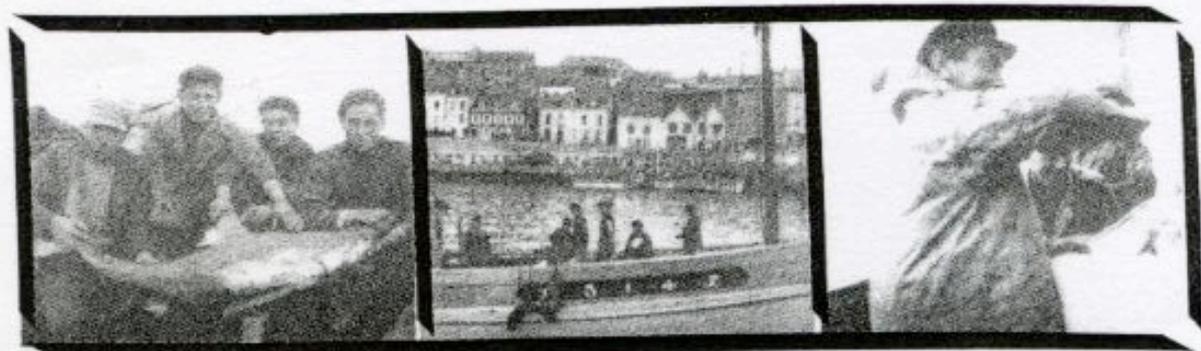


Michel Mazéas

# Les houles de la mer d'Iroise

Récits 1911-1993



Éditions Maritimes & d'Outre-Mer

*récits de mer*

MICHEL MAZÉAS

**LES HOULES  
DE LA MER  
D'IROISE**

RÉCITS • 1911 - 1993

ÉDITIONS OUEST-FRANCE  
13 rue du Breil, Rennes

(5)

"C'est à la recherche des mémoires perdues d'un homme que nous allons embarquer, aujourd'hui pour la pêche aux souvenirs dans les houles atlantiques. Nos filets et nos lignes essaieront d'éviter les nombreux écueils où s'entremêlent et parfois se perdent les furtifs poissons d'argent de l'esprit".

**Michel Mazéas** est un homme de la mer, un homme de conviction et il nous raconte l'histoire de ceux qui partent en mer, de certains qui n'en sont jamais revenus et de celles qui patiemment, souvent dans la peine et la misère, attendent le retour des hommes partis gagner durement leur subsistance sur l'océan.

"Il y en mer des lieux mythiques, comme le triangle des Bermudes ou le clocher submergé de la ville d'Ys. L'occidentale de Sein en fait partie, il faut la respecter et envisager avec humilité cet endroit miraculeux de pêche, parfois appelé "le ravin de la mort" car la mer en ces lieux ne pardonne rien.

Mais l'auteur, avec talent et émotion, évoque surtout les siens.

Les femmes et les hommes de son enfance tout d'abord puis de sa jeunesse et de son âge adulte.

Il parle, par exemple, d'Emile, l'enfant qui crut un moment avoir été trouvé car l'instituteur lui révéla qu'il était "Nantais" sans lui apprendre que toutes les naissances en mer y étaient déclarées au bureau des Inscriptions maritimes, de Paolig, le matelot distrait, de Jakez qui, un jour ayant rattrapé "l'empêche", l'homme qui traîne avec lui l'aura de la malchance, prenait toujours la mer dans la terreur, de ses pêcheurs qui, respectant une tradition ancestrale et voulant préserver l'espèce, ne pêchaient qu'au filet droit, méprisant les "bolincheurs" qui commençaient à rafler des bancs entiers....

"... se garder de la généralisation hâtive qui conduit à taxer d'archaïsme ce qui, par essence, assure la continuité et l'identité humaine dans la diversité des ses génies"

Jean Marin - p 39

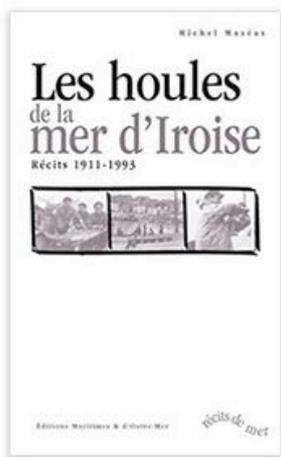
"L'ambition de toute une vie devrait être de préserver jusqu'à la fin de la dernière étoupe, jusqu'au bord du dernier quai, quelques flammes, quelques brisées semeurées ardentes du feu clair de ces années-là; d'en faire l'aliment d'un dernier hommage, d'un ultime dévouement à une belle cause qui s'offrirait une fois encore sur cette terre avant le passage et qui vous accompagnerait au-delà"

Jean Marin p 44

"La règle est simple: toujours préférer la modestie à l'humilité et la fierté à l'orgueil"

(Charles Maurras)

Jean Marin p 59



## Les Houles de la mer d'Iroise Broché – 7 avril 2003

de Michel Mazéas (Auteur)



[Afficher tous les formats et éditions](#)

**Broché**  
**5,00 €**

Poche  
28,50 €

33 D'occasion à partir de 1,86 €  
1 Neuf à partir de 5,00 €

1 D'occasion à partir de 28,50 €

Michel Mazéas nous raconte dans ce livre des épisodes de la vie difficile des marins-pêcheurs et des événements extraordinaires survenus en mer d'Iroise, au large du Finistère. Il nous laisse entrevoir la pensée de ces marins-pêcheurs, celles de ses ancêtres, la sienne. Chacun de nous est concerné par le devenir de cette profession dont le futur est plus que jamais menacé. Que seraient nos ports sans leur état d'âme, celui que leur transmet mystérieusement la mer d'Iroise et qu'ils sont seuls à pouvoir perpétuer ? Que seront nos ports sans les marins-pêcheurs ? Des corps sans âme. La mer d'Iroise fut aussi le théâtre d'heures exceptionnellement tragiques pendant la Seconde Guerre mondiale, mais l'une d'entre elles annonce la réconciliation des hommes, c'est celle de ce pilote de B17 abattu par les Allemands, repêché par les pêcheurs de l'île de Sein et finalement sauvé par les Allemands ! C'est aussi l'exceptionnelle aventure que la naissance de cet enfant sur le bateau de sauvetage, à ciel ouvert et en pleine tempête, entre Sein et Douarnenez.

[En lire moins](#)

Les houles  
de la mer d'Iroise

[Voir cette image](#)

Suivre l'auteur



Michel  
Mazéas

Suivre

Nombre de pages  
de l'édition...



222 pages

Langue



Français

Éditeur



OUEST FRANCE

Date de publication



7 avril 2003

Dimensions



10.8 x 1.2 x 17.8  
cm

ISBN-10



2737326435



20
23
24
25
26
27
28
29
30
31

À mes amis marins-pêcheurs  
À leurs épouses  
À leurs enfants.

1944-1994  
À la mémoire de Lucien Janin,  
dit Lulu, compagnon d'escapades,  
mort pour la France, à 17 ans,  
le 6 août 1944.  
En fidèle hommage.

Photo de couverture :

Sur la *Marie-Joseph* en 1938. À gauche le patron, Joseph Le Berre, à droite, le matelot Clet Fily, rentrent de la pêche à la sardine au filet droit.

© Édilarge S.A. - Éditions Ouest-France, 1994, Rennes.

15-  
16

7  
E.M.

67

La mer peut vous emporter vite dans des parages d'où l'on ne revient <sup>plus</sup> jamais. Tous les marins ont en mémoire les noms des amis ou des parents disparus. Mais aussi les circonstances, réelles ou supposées, de leur fin tragique. La liste est longue dans la trace écrite des pages des registres de l'Inscription Maritime. Elle est sans commentaires, ne mentionnant que les faits, parfois imprécis :

- 28 novembre 1925 : Disparus en Baie des Trépassés à bord de l'"ARCHE DE LA PAIX"

On sait que 8 marins ont péri. On a seulement retrouvé 4 corps...

- 31 mars 1927 : Disparus en mer étant embarqués sur le "TELEN MOR".

Ce sont 18 hommes qu'on ne retrouvera jamais. Le lieu du naufrage n'est pas connu.

- 30 juin 1928 : René Marie LE GALL, matricule 4704 DZ, disparu en mer étant embarqué sur le "COCHET".

- 7 avril 1940 : René CARN, matricule 6145 DZ, disparu en mer à 60 milles dans N.W. d'Ouessant.

- 26 février 1954 : Palanquier "WINSTON CHURCHILL", Robert QUENTREC et Georges GUILBON, enlevés par une lame.

On apprend, par l'équipage, que tous les deux avaient essayé de surnager, agitant les bras, appelant, avant de couler, entraînés par le poids de leurs bottes et de leurs cirés pendant que le bateau virait de bord pour tenter de les recueillir.

**LES HOULES  
DE**

P  
W

-2131 2  
131

Pollution annuelle déversée (milliers de t). Mer du Nord: produits azotés 1 250, pétrole 100, phosphates 40 000, métaux lourds 40 (1984: déchets industriels 5 500, boues 5 000, produits de dragage 97 000). Méditerranée: hydrocarbures 1 000, huiles minérales 100, mercure 100, détergents 60.

## Accidents pétroliers

### Accidents pétroliers principaux

Quantités déversées en t (source: IFP).

- Forages. **Santa Barbara** (Calif. 28-1-69) 4 000. **Main Pass** (Louisiane 10-2-70) 9 060. **Golfe Persique** (2-12-71) 14 000. **Ekofisk** (22-4-75) 12 000. **Ixtoc 1** (golfe du Mexique 3-6-79) colmaté 23-3-80 après 9 mois, 70 000 barils j. 1 000 000 t env., une partie a brûlé sur place, le reste a dérivé pour atteindre 2 mois après les côtes du Texas et de la Floride.
- Installations côtières. **Seewaren** (New Jersey 31-10-69) 28 600. **Douglasville** (Pennsylvanie 22-6-72) 30 000. **Nowrouz** (G. Persique, mars 83) 30/40 000, dérivant vers Bahreïn et Qatar après le bombardement des installations par les Irakiens.
- Oléoducs. **Louisiane** (15-10-67) 23 000. **Arabie S.** (20-4-76) 14 000.
- Navires. **1967-18-3 Torrey Canyon** (Liberia) appartenant à la Barracuda Tanker Corporation, filiale libérienne de la Ste amér. Union Oil Co of California; chargé de 119 000 t de brut (appartenant à la BP), s'échoue sur les récifs des Seven Stones, entre Cornouailles et îles Sorlingues. Il était assuré 84 millions de F et 100 pour dommages aux tiers. Dégâts: des milliards de F. Indemnités versées: 3 millions de £ + 335 000 aux particuliers ayant subi des dommages. 100 000 t d'algues et 35 000 t de poissons, crustacés et coquillages détruits par les détergents. **1970-20-3 Othello** 60 000 (Baltique). **1971-27-2 Wafra** (Lib.) 63 000 (Afr. du S.). **1972-21-8 collision** de 2 pétroliers libériens **Texinita** et l'**Oswego Guardian**: 100 000 (large de l'Afr. du S.). **1972-19-12 Sea Star** (Coréen) 115 000 (golfe d'Oman). **1974-9-8 Metula** (Ang.) 53 000 (détroit de Magellan). **11-11 Yuyo Maru** (Jap.) 50 000 (Jap.). **1975-29-1 Jakob Maersk** (Dan.) 84 000 (Portugal). **Mai Epic Colocotronis** (Grèce) 57 000 (St-Dominique). **-7-6 Showa-Mar** (Jap.) 237 000 (détroit de Malacca). **1976-15-12 Argo Merchant** 28 000 (USA). **-24-1 Olympic Bravery** 250 000 (nord d'Ouessant: il a fallu 3 mois pour nettoyer la côte). **-12-5 Urquiola** (Esp.) 101 000 (Esp.). **1977-25-2 Hawaiian Patriot** (Lib.) 99 000 (Pacifique). **1978-16-3 Amoco Cadiz**. Voir encadré ci-contre. **-10-7 Cabo Tamoro** (Chili) 60 000 (Chili). **-31-12 Andros Patria** (Grèce) 40 000 (Esp.). **1979-1-7 Atlantic Express** (collision avec Aegean Captain) 300 000 (Caraïbes). **-28-4 Gino** (Lib.) 41 000 (large d'Ouessant). **1980 Princess Anne-Marie** 56 000 (Caraïbes). **-24-2 Irenes Serenade** (Grèce) 102 000 (Grèce). **-7-3 Tanio** (malgache) (France), chargé de 27 000 t de fuel lourd, se casse en deux au large de Porsall (nord de l'île de Bath): l'avant coule; 8 marins f; l'arrière (10 000 t) est remorqué au Havre; 8 000 t se répandent dans la mer (côtes polluées; Finistère 120 km, C.-d'Armor 20 km). 8 000 t restent dans les soutes à env. 90 m de profondeur. De mars à juin 80, 53 642 t de résidus solides récupérés et 2 510 t de produits liquides. 5 165 m<sup>3</sup> de produits, piégés dans la partie avant coulée de l'épave, récupérés par la COMEX (4-10-80 au 18-8-81). Coût nettoyage et pompage: 500 millions de F. **1981-29-3 Cavo Cambanos** (Grèce), chargé de 20 100 t, explose après incendie au large de la Corse: 18 000 t déversées; 501 millions de F. **1983-6-5 Castillo de Bellver** (Esp.), incendie au large du Cap. l'arrière coule avec 100 000 t de brut. **1984-7-1 Assimi** (n.c.) 51 431 (Oman). **1985-21-3 collision** **Pantnos** (Grèce) et **Castillo Monte Aragon** (Esp.) dans le détroit de Messine (Sicile). **1988-31-1 Amazzone** (Italie) 3 000 t au large d'Ouessant. **1989-28-1 Bahio Paraiso** s'échoue près de l'Antarctique. 60 000 t déversées. **-24-3 Exxon Valdez** (USA) s'échoue en Alaska (baie du Pr William), 40 000 t polluent + de 1 744 km de côte (980 lillians) et 33 126 oiseaux dont 138 aigles morts). **23-3-1990 Joseph Hazelwood**, le capitaine, est acquitté des accusations de pilotage imprudent et d'ivresse, et reconnu coupable du seul délit de pollution par négligence. Après accord avec le gouvernement amér. et Exxon, il aurait dû payer 100 millions de \$ d'amendes et 1,1 million de \$ (5,5 millions de F) de dommages et intérêts étalés sur 5 ans. Il avait déjà payé près de 2,5 milliards de \$ pour le nettoyage des côtes, mais Exxon a rejeté cet accord. **-23-6 Prodiges** s'échoue, 5 000 t déversées. (USA, Newport World). **-24-6 Presidente Revera**

### Amoco Cadiz

Le 16-3-1978, 220 000 t de brut s'échappent de l'**Amoco Cadiz** devant Porsall (Nord-Finistère); à 9 h 45 le gouvernail ne répondant plus, le capitaine Pasquale Bardari, en raison des indemnités à verser, avait tergiversé avant de demander de l'aide (2 tentatives de remorquage échouèrent ensuite). Fin août, les côtes de Brest à la baie de St-Brieuc (sur 360 km) et 200 000 ha de surface marine avaient été pollués. 35 espèces d'oiseaux avaient été touchées (30 000 oiseaux), 25 à 30 % des huîtres dans les abers (petits estuaires) étaient mortes et une génération de laminaires (grandes algues) perdue. 20 mois après, 90 à 95 % des espèces étaient revenues. Certaines avaient prospéré (crevettes roses par ex., qui se nourrissent de zooplanctons dont le développement aurait été favorisé par les hydrocarbures). D'autres (tourteaux) avaient diminué. Les poissons plats, vivant en contact direct avec le sable du fond, avaient les nageoires rongées par le pétrole. La mer ne portait plus de trace de pollution mais les abers étaient encore pollués et dans le sable, à 50 ou 80 cm, on pouvait trouver des couches pétrolières (appelées à disparaître sous l'effet des bactéries).

**Coût** (en millions de F, 1978) pour la France et, entre parenthèses, pour le monde. Nettoyage (achat de dispersants ou location de camions, temps des marins et des soldats qui ont fait l'essentiel du travail) 430-475 (445-490), perte de ressources marines (essentiellement d'huîtres) 140 (140), perte de satisfaction 31-290 (53-342), pertes de l'industrie touristique 29 (0), autres 5 (179-216), effets régionaux induits 0 (0), totaux 635-935 (817-11 188). (10-7). **Indemnités octroyées le 11-1-1988** (en millions de F): 468 dont: Etat 201,9, communes sinistrées 46,1, hôteliers et commerçants 2,2, ostréiculteurs 0,84, comité des pêches 0,16, associations 0,3, particuliers 0,8.

**Indemnités demandées en mars 1985 au procès:** 768,8 millions de \$ dont Syndicat mixte de défense et de protection des 90 communes bretonnes 287,8 (soit 980 millions de F dont C.-d'Armor 13,7, Finistère 15,9, 43 communes des C.-d'Armor 339,5, 47 communes du Finistère 454,8, marins-pêcheurs 57,2, ostréiculteurs 75,5, associations de protection de la nature 6,3, professionnels du tourisme 16,3, plus les intérêts), Etat français 263, Stés privées 218.

**Condamnation Sté Amoco par la justice américaine le 24-7-1990** (sommes à verser en millions de F): 690 aux sinistrés, dont 569,7 à l'Etat et 121 MF aux collectivités et professions sinistrées. **Dommages réclamés** (en millions de F): communes 587, départements 31, ostréiculteurs 31,5, marins-pêcheurs 14,5, hôteliers et commerçants 14,5, SENPB (protection de la nature et des oiseaux) 5,85, particuliers env. 10. **Frais engagés par les sinistrés** (en millions de F): 120, dont 100 d'honoraires d'experts et d'avocats. Depuis 10 ans, la pollution de l'**Amoco Cadiz** a coûté 15 F par an et par habitant des communes touchées. La Cie a cependant fait appel du jugement.

s'échoue: 5 500 t déversées USA (embouchure du Delaware). **Rachel B** collision, 1 000 t déversées (USA, baie de Galveston). **-19-12 Kharg-5** (Iran) explose au large de Safi (Maroc), 70 000 t déversées. **-29-12 Aragon** (Esp.) 25 000 t déversées au nord de Madère. **Mars Bahia Paraiso** 950 000 t de gazole (Antarctique). **1991-10/11-4 Haven** (Chypre) explose et prend feu au large de Gênes. 40 000 t sur 140 000 déversées; nappe dérivante de 20 km de long sur 300 à 500 m de large.

- Autres accidents. **1984-25-8** éperonné par le car ferry all. Olau Britannia, le cargo **Mont-Louis** (Cie gén. marit.) s'échoue à 18 km au large d'Ostende. Contient 32 fûts d'hexafluorure d'uranium (15 t chacun, 4 m sur 1,40 m de diam.). Le 32<sup>e</sup> fût est remonté à la surface le 3-10.

**Pollution volontaire, 1991-24-1** pour empêcher une opération amphibie amér. dans le Golfe, les Irakiens déclenchent une marée noire en ouvrant les vannes du terminal d'al-Amhadi: une nappe de 15 km de large sur 50 km de long se forme. (Voir index: guerre du Golfe).

### Statistiques

- Statistiques. Causes des 387 principaux accidents de navires (en %): échouement 36,7, collision 26,6,

explosion 11,4, voie d'eau 7,5, structures 3,6, terminal 2, reste 6,5.

**Principaux pays responsables** (en %): Libéria 2, Grèce 12,2, U.S.A. 11,1, G.-B. 7,7, Norvège 7,7, Panama 5,7, Japon 4,9, Italie 3,2, France 2,2, Espagne 1,6, Chypre 1,6.

**Rapport du nombre d'accidents à la flotte pétrolière** total du pays (nombre d'accid. TPE): Libéria 20, USA 2,8, Grèce 2,3, Panama 1,9, Libéria, G.-B. et Suède 0,8, Norvège 0,8, France 0,6. Sur 156 navires accidentés, il y avait 27 pétroliers, dont 5 de + de 100 000 t.

**Coût moyen des indemnités**, 8,2 millions de F par t de pétrole déversée.

### Moyens de lutte

**Chimiques.** 1<sup>o</sup> **Dispersants:** 1<sup>o</sup> génération, utilisés lors de l'accident du Torrey Canyon, ont été éliminés. 2<sup>o</sup> utilise 15 à 20 % de tensioactifs ioniques et des solvants pétroliers à base aromatique. Peu toxiques aux doses normales d'emploi (15 à 30 % du poids du pétrole à traiter). 3<sup>o</sup> génération, composés de 50 % ou plus de tensioactifs non ioniques, en solution dans un solvant non soluble dans l'eau de mer. Peuvent être utilisés à des doses normales d'emploi (2 à 7 % du pétrole à traiter), ils peuvent être utilisés après l'opération de l'eau de mer. Efficaces sur des nappes émulsionnées. 2<sup>o</sup> **Repousseurs** créent une couche de l'eau est calme, un barrage chimique empêche le pétrole et le rassemblement. On peut aussi pomper. 3<sup>o</sup> **Précipitants** (sur fonds marins) craie, sulfate de baryte, sables, etc. sont utilisés pour les rendre oléophiles. Ne peuvent être utilisés que sur des fonds sans intérêt biologique des côtes et des zones de frayères. 4<sup>o</sup> **Flottants** permettent d'agglomérer le pétrole en surface et d'en récupérer de petites quantités par des moyens mécaniques: scieure de bois de tourbe, poudre de caoutchouc (Oleostop), résine de polyuréthane, serpillères montées sur des mâts sans fin (système américain Oil mop), etc. mélangés au pétrole le transformant en boue efficace si des pompes assurent leur brassage continu avec le pétrole. 6<sup>o</sup> **Démulsifiants**, tensioactifs modifiant la tension interfaciale entre eau et pétrole provoquent la rupture des émulsions et favorisent la récupération du pétrole en surface. La séparation des phases: eau et huile.

**Bactéries.** L'**inipol EAP22**, nutriment composé d'acide oléique, azote et phosphore, stimule le développement de bactéries oléophiles, les amenant à consommer (celles-ci passent de 20 à 100 000 organismes par millilitre en quelques heures, puis survivent pendant semaines en consommant le pétrole restant).

**Mécaniques.** Écrémage (récupérateur à bande transporteuse et bande absorbante) ou pompage (récupérateurs statiques montés sur des navires récupérateurs). Vagues et courants empêchent leur utilisation difficile au-delà de creux de 10 m de courants de quelques nœuds. La France dispose de barrages (35 km), de modules de récupération et d'écrémage de type Vortex ou Cyclone et d'appareils de récupération de type Egmopol, de barrage de type Sirène (barrage dynamique associé à un système de pompage). Elle dispose, pour le stockage provisoire des hydrocarbures récupérés, de entrepôts multiples de plusieurs types (de 5 à 200 m<sup>3</sup>).

Les pétroliers naviguant dans les eaux françaises doivent avoir désormais une double certification: à la construction 15 % à 20 % de matériaux + 25 %; en réparations + 10 %.

## Qualité des eaux en France

### Statistiques

#### Eaux intérieures

- Pollution nette rejetée (en t/jour). Matières polluantes (MO) 4 800. Matières en suspension 3 945 et toxiques (T) (en kilogéq/tonne) 1 000.
- Part des secteurs (en %). Industrie chimique 32,2 (MO 21,7) T 47,7. Agroalimentaire 38,9 (MO 13,3) T 1,7. Textile 5,8 (MO 0,8) T 0,1. Commerce et services 5,5 (3,1) T 0,1. Extraction 1,6. Cuir et peaux: 1,2 (1,3) T 1,3. Prod. métallurgiques: 1,1 (1,3) T 1,1. Ind. minérales: 1,8 (0,3) T 0,8. Autres: 0,3 (0,3) T 0.

Baldren 14/10/76

# Ce n'est pas le général Franco qu'un langoustier douarneniste ramena de Villa-Cisneros mais des officiers nationalistes...

On en reparle beaucoup depuis que le général Franco, grand maître d'Espagne ne se décide pas à passer l'Atlantique à l'ouest. Il aurait été ramené clandestinement par un langoustier douarneniste, alors qu'il était de service dans ce qu'on appelait le canon de Villa-Cisneros, le protectorat du Rio de Oro, aujourd'hui convoité par les marabouts marocains. C'est faux. Au risque de décevoir les amateurs de la légende entretenue depuis ces temps-là ou Francisco Franco Bahamonde était chef d'état-major au ministère de la Guerre de la IIe République et se préparait à mater la révolte des Asturies.

Mais l'histoire de la guerre civile de là s'arrêtait.

En 1932 un an après la monarchie d'Alphonse XIII. Au mois d'août, le pronunciamiento du général Sanjurjo dit « Le Lion du Eux » l'ancien commandant de la Garde civile, avait échoué, après un premier succès à Seville, dans les rues de Madrid. Avant le déclenchement de l'insurrection un jeune officier républicain monarchiste, le commandant Ansaldo, s'était rendu à Rome et en cas de victoire, avait obtenu la promesse de l'appui du régime fasciste italien. Une prostituée, reculant la confiance sur l'oreiller, avait dénoncé le complot et Ansaldo, le ministre de la Guerre, n'eut pas grand-peine pour faire arrêter les rebelles. 144 d'entre eux, dont la plupart des officiers dont deux descendants de la maison de Bourbon, furent déportés dans la prison de Villa-Cisneros.

La surveillance était très étroite, pas de plus strictes. D'un côté le commandant Ansaldo, suffisamment effrayé par les faits, de l'autre, les services britanniques. Si nous nous en souvenons, de Douarnenez, à quelques milles de là « Villa », un langoustier de pêche à langoustes ramena...

## Des contacts

En 1932, le « Bijou Bihen » commandé par M. Henri Flacré, y je-

taillait précisément ses filets. Un biseau à bord devait être conduit en canot à Villa-Cisneros. Le patron et l'équipage firent ainsi la connaissance des hommes de l'Aeropostale, basée là. Ils y virent également les déportés, entre autres un cousin d'Alphonse XIII, qui lui ressemblait fort ; le duc de Seville, Martin Alonso, Sprador et Pella qui devait se distinguer plus tard comme chef nationaliste pendant la guerre civile.

Un nommé Ricardo de la Estrada, présenté comme ancien ministre des Affaires Etrangères, se hasarda à proposer le ravitaillement de quelques exilés. M. Henri Flacré, occupé à pêcher et ne voulant pas se mêler de ces choses, déclina l'offre. Tout était bien préparé, semble-t-il. Un bateau de guerre devait patrouiller dans les parages, mais il n'y avait pas lieu de s'en soucier. Ils sont des nôtres », avait dit l'émissaire.

Un autre « bateau douarneniste », l'Aviateur Le Brix, arrivait deux ou trois jours plus tard. Il commença sa campagne. De nouvelles démarches furent entreprises. Sur « L'Aviateur Le Brix », on ne connaissait pas la situation politique de l'Espagne à cette époque. Le langoustier descendit à Port-Enferno. Le patron s'informa. Se renseigna auprès des autorités qu'il jugeait compétentes. On lui donna ainsi le feu vert.

Et début 1933, le départ fut décidé. Une vingtaine de « déportés », et non des moindres, le duc de Séville et ses amis, prirent place à bord sans autre difficulté. L'évasion de ce secteur désertifié avait été minutieusement révisée.

Les passagers devaient être débarqués en territoire portugais. C'était très ans avant la guerre civile, que peu de monde pressentait. Et Franco « servait » alors la République...

## L'horreur du rouge

Les événements allaient se précipiter. Et les esprits par la suite avaient beaucoup changé.

Ainsi, le 1er mai 1937, l'équipage du « Bijou Bihen » faillait connaître la prison de Las Palmas où il avait fait escale et dont le futur caudillo avait été le gouverneur militaire.

Les pantalons rouges qu'il portait en bon douarneniste, avaient attiré l'attention de la police, très susceptible. Un marin osait même se promener en espadrilles et socquettes rouges. Sans penser, bien évidemment, à mal. Cette couleur honnie fut considérée en ce 1er mai comme

une provocation intolérable. Et sans intervention du conseil de France, était l'incarcération immédiate. Une jeune fille avait eu moins de chance, qui fut arrêtée à cause de sa robe rouge et le comble, pour sa part, avait éprouvé des difficultés à porter la boutonnière à ruban rouge de la Legion d'honneur. Ce qui tend à prouver, si besoin en était encore, que la vie en Espagne n'était pas assurément pas rose.

René PICHAVANT

## NOS LECTEURS ECRIVENT

Il était une fois un petit poisson...

Voici le texte d'un lecteur douarneniste apparemment pêcheur, et communiqué avec prière d'insérer :

« Dans ce port, il y avait un petit poisson qu'on appelait le sprat. On le mangeait cuit, fumé, frit. On le pêchait au filet droit.

« Or, vers cet en de grâce je ne sais plus combien — 75 je crois — un fonctionnaire décréta : fini, interdiction le filet droit.

« On s'emut. On s'inquiéta. Comment, plus de sprats ?

« Le fonctionnaire rassura : plus de filet droit ; mais on pourrait le pêcher à la senne.

« Le peuple respire. Bien sûr, il faudrait s'équiper mais cela ne coûterait qu'un million de centimes. Bien sûr, la senne était en partie interdite dans la baie entourant le port, il faut bien innover...

« Bon sûr, il faudrait que les concentrations de sprats soient importantes pour le serrer, mais on en pêcherait bien plus.

« De quoi remplir les poubelles. Pensez-donc ! ».

## GUENGAT

**DIMANCHE SPORTIF** -- Les minimes se déplacent à Gourmelon. Départ du bourg à 9 h. 30.

— Les cadets reprennent Gledon. Rendez-vous au terrain à 9 h. 30. Les équipes B et C, contraincées à ce qui est porté au calendrier, recevront leurs adversaires de Saint-Herle.

— L'équipe A se déplace à Hénaff-du-Faou.

**FÊTE DE L'ARMISTICE** -- Un service à la mémoire des soldats de deux guerres sera célébré le dimanche 16 novembre à 10 h. 16, en l'église de Guengat. Le service sera suivi d'un vin d'honneur.

## POULDERGAT

### COMMEMORATION DE L'ARMISTICE

L'Armistice du 11 novembre sera commémoré dimanche prochain à Pouldergat.

En son programme, à 9 h. 45, rassemblement à la mairie, 10 h. 15, départ de la messe en l'honneur aux morts civils et militaires pour la patrie, à l'issue de la messe, cérémonie aux monuments aux morts.

La Vin d'honneur sera ensuite tous les anciens combattants à la salle La Moal.

no. 1000  
1975

novembre 1975

# LE LANGOUSTIER « AVIATEUR LE BRIS » fut-il de l'évasion de 29 déportés politiques espagnols ?

La mort, après une longue agonie, de Francisco Franco Bahamonde, général à trente-trois ans grâce à ses succès dans la guerre du Rif, a remis à vif, chez nous, des souvenirs anciens qui s'estompaient, ceux-là qui faisaient dire qu'au cours de la nuit de la Saint-Sylvestre, fin 1932, le Caudillo et des monarchistes espagnols, déportés politiques à Villa-Cisneros, s'étaient évadés à bord du langoustier « Aviateur Le Bris », de Douarnenez, lequel les débarqua au Portugal sains et saufs.

Avant d'en dire plus, il convient peut-être de préciser que Villa-Cisneros (2.600 habitants) est une localité du Sahara espagnol située sur un promontoire de la côte Atlantique et l'ancien chef-lieu du Rio-de-Oro. Une localité que connaissent bien les marins langoustiers douarnenistes...

On peut, sans l'ombre d'un doute, avancer que Franco n'était pas du nombre des évadés pour la simple raison qu'il n'avait pas été déporté à Villa-Cisneros.

Mais la rumeur publique, à l'époque, se soucia peu de cette vérité, de sorte que Franco et les monarchistes évadés se trouvèrent, sans plus de façons et pour la commodité de la légende, embarqués sur le même vaisseau.

La presse d'alors, elle, ne fit jamais cette confusion. Mais, par contre, il coula tant d'encre au sujet de l'évasion des vingt-neuf déportés politiques que bien des choses s'embrouillèrent, au détriment de la réalité des faits.

Essayons de nous y retrouver.

## La nuit du Réveillon

En août 1932, l'échec du mouvement insurrectionnel du général José Sanjurjo Sacanell contre le gouvernement Azana avait entraîné l'arrestation de 130 rebelles dont presque tous furent déportés à Villa-Cisneros.

C'est vingt-neuf d'entre eux qui allaient s'évader en cette nuit du samedi 31 décembre 1932, au dimanche 1<sup>er</sup> janvier 1933. Des monarchistes, au nombre desquels le colonel Benito, le marquis de Salines, le comte de Cofalles, le marquis de San-Rafaël, le vicomte de Rocca-Togares, pour ne citer qu'eux.

« Ces prisonniers, profitant des réjouissances du réveillon de Nouvel An ont trompé la surveillance des gardiens et se sont embarqués à bord d'un vapeur » dit une dépêche du 2 janvier en provenance de Madrid.

Une autre dépêche madrilène du 3 janvier : « Les 29 exilés monarchistes, après avoir enivré leurs gardiens ont rejoint un voilier français qui a fait voile vers le sud. »

Notons que le vapeur ici devient voilier.

Une autre dépêche datée celle-là du 9 janvier, à Casablanca, précise que les prisonniers évadés ont embarqué sur un langoustier breton.

## Où il est question du langoustier

### « Aviateur-Le Bris »

Dans le « Progrès du Finistère », du 11 février 1933, nous lisons : « A diverses reprises, le bruit a couru que l'évasion des prisonniers espagnols avait été facilitée par des marins douarnenistes. Plusieurs marins revenus depuis plus d'un mois des côtes mauritaniennes ont déclaré formellement avoir été

l'objet de sollicitations de la part des détenus politiques. »

Auparavant, le journal « La Croix » avait publié le récit d'un marin du langoustier douarneniste Aviateur le Bris, le matelot Michel Le Guillou, lequel avec force détails racontait comment les vingt-neuf monarchistes furent pris à bord et remis, après quinze jours de navigation cap au nord, à un petit vapeur qui attendait.

## Le bateau n'était pas ponté

Ainsi donc, tout peut sembler clair à la lumière de ce témoignage. On verra tout à l'heure ce qu'il faut en penser.

Portons grande attention d'abord, à la dépêche qui suit :

« Lisbonne, 15 janvier. L'agence Havas (maintenant l'A.F.P.) communique que son représentant a pu joindre les vingt-neuf déportés monarchistes espagnols évadés de Villa-Cisneros :

« Contrairement à ce qui avait été annoncé qu'ils étaient partis pour Dakar à bord d'un chalutier français, ils se sont dirigés vers le Portugal, à bord du bateau d'un de leurs amis.

« Leur voyage a duré quatorze jours. Ils ont souffert de la faim, de la soif et de l'inconfortabilité. Le bateau n'était pas ponté.

« Leur débarquement s'est effectué hier soir (14 janvier) à 6 h. Ils ont reçu l'autorisation de rester au Portugal comme exilés politiques. »

Ainsi, les évadés parlent d'un bateau non ponté. L'Aviateur Le Bris, lui, était un Dundee solidement ponté. D'autre part, il n'est plus question ici d'un vapeur qui attendait...

## Taire la nationalité du bateau

L'un des évadés, le colonel Benito, déclarait le 16 janvier à des journalistes :

« Durant notre traversée, nous avons eu pour toute nourriture deux sardines par jour pour chacun et une bouteille d'eau pour quatorze repas... Quand nous apercevions un bateau, nous nous hâtons d'amener nos voiles pour n'être pas vus et nous nous sommes toujours efforcés d'éviter les routes fréquentées par des vapeurs espagnols.

Nous avons tous juré de ne pas révéler la nationalité du bateau qui nous a permis de nous évader car nous désirons avant tout assurer la quietude de son propriétaire. »

Mais alors, direz-vous ! Et ce récit du matelot Michel Le Guillou,

Eh bien, sachez deux choses : l'un que le récit fait au journal « La Croix » était daté du 20 janvier 1933 (Douarnenez), alors que l'Aviateur Le Bris n'avait rallié le port de Douarnenez que le 24 janvier.

L'autre, qu'il n'y a jamais eu de Michel Le Guillou dans l'équipage de ce langoustier.

## Une mise au point du patron

Quant au patron du langoustier mis en cause, il adressa le 4 février, au journal « La Croix », la mise au point suivante :

« Je suis très étonné de lire dans votre estimable journal un article de l'évasion des déportés politiques de Villa-Cisneros. Jusqu'à présent, je n'ai fait que lire des articles parus à ce sujet dans différents journaux de la région, mais dans votre journal, qui est lu dans le monde entier, c'est une autre affaire... En Espagne, où je suis appelé à me réfugier par mauvais temps ou à faire escale, votre article pourrait faire que je sois sujet à bien des ennuis...

« Je déclare que l'auteur de l'article paru dans votre journal le 3 février 1933 (à la cinquième colonne de la première page), Michel Le Guillou est inconnu à Douarnenez et qu'à plus forte raison il ne peut faire partie de mon équipage. D'ailleurs, il est impossible à quiconque de mon bord de communiquer avec qui que ce soit le 20 janvier 1933 puisque nous ne sommes rentrés au port de Douarnenez que le mardi 24 janvier.

« Je déclare en outre que je suis complètement étranger à cette affaire d'évasion. Veuillez agréer, etc. »

**iblena** ... un grand choix et la meilleure  
qualité au plus juste prix...

enfant - Cuisines - Lampes - Glaces - Tapis

**EUBLES LE BIHAN**  
à Résistance **DOUARNENEZ**

TABLE DES MATIÈRES

20		
22		
23		
24	Avant-propos .....	9
26	Chapitre premier : L'Occidentale de Sein .....	11
28	Armen .....	11
29	L'Occidentale de Sein .....	19
30	.....	22
31	La baie des Sardines .....	26
33	Chapitre II : Les marins de l'Iroise .....	33
35	Marins de Douarnenez .....	33
36	Louvoyages .....	40
16		
		229



32  
33  
34

## AVANT-PROPOS

### L'IROISE

35 Les uns disent mer d'Iroise, d'autres passage de l'Iroise,  
36 ou encore golfe de l'Iroise. C'est déjà le signe d'une certaine  
37 ambiguïté qui va de l'immensité définie par la mer à  
38 l'exigüité du terme « passage ».

39 Le « Petit Larousse » retient cette dernière terminologie  
40 et précise de façon plus restrictive encore :

41 **IROISE** : *(canal des Irois ou Irlandais ou) passage*  
42 *dangereux entre les îles de Sein et d'Ouessant.*

43 Le « Dictionnaire encyclopédique Quillet » s'ouvre à un  
44 espace plus large :

45 **IROISE** : *(golfe de l'), entre les îles de Sein et Ouessant,*  
46 *en Bretagne, sur lequel s'ouvrent la rade de Brest et la*  
47 *baie de Douarnenez. Nombreux écueils.*

48 Les cartes marines indiquent tout simplement : « Mer  
16

3  
4  
5 — d'Iroise » dans un alignement de lettres qui s'inscrivent  
6 dans l'axe N.N.E., devant la pointe du Finistère. Mais les  
7 limites en restent floues.

8 Il y a toujours une part de mystère autour des choses  
9 qui se définissent mal. Occupant un espace indéterminé,  
10 elles peuvent aussi, par certains aspects, être hors du temps.  
11 C'est du moins, à peu près, ce qu'expliquait Einstein dans  
12 sa théorie de la relativité !

13 Mais c'est ce que ne s'explique toujours pas mon ami  
14 Edwin G. Pipp, pilote de l'U.S.A.F. Il a perdu la mémoire  
15 des heures qu'il a passées en ces lieux, il y a plus d'un  
16 demi-siècle... L'Iroise l'aurait emportée par mégarde.

17 C'est à la recherche de ces mémoires perdues que nous  
18 allons embarquer, aujourd'hui, pour la pêche aux souvenirs  
19 dans les houles atlantiques. Nos filets et nos lignes essaieront  
20 d'éviter les nombreux écueils où s'entremêlent et parfois  
21 se perdent les furtifs poissons d'argent de l'esprit.

22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36 —  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67

Michel Mazéas

## CHAPITRE PREMIER

### L'OCCIDENTALE DE SEIN

#### ARMEN

« Armen !... » Aussitôt aperçu, aussitôt signalé...

De l'avant du *Louis-Krebs* DZ 3679, thonier ligneur de  
Douarnenez, je m'étais retourné pour héler la passerelle en  
tendant le bras vers bâbord avant.

Le patron, Fanch Mézou, me fit un signe de la main par  
la vitre ouverte et maintint le cap, toujours à six nœuds.  
Sous son petit béret rond, il était sûr de son atterrissage et  
la confirmation que je venais de lui donner faisait partie  
de la routine et de la tradition.

Moins d'une demi-heure plus tôt, il m'avait dit :

— Veille ! On ne va pas tarder à apercevoir Armen. Plus  
vite aperçu, plus vite rendu !

Le cri avait, un instant, distrait l'équipage des menus

travaux du retour et chacun fixait l'horizon où, incertaine encore dans la houle, émergeait la pointe du phare qui signalait l'entrée de la chaussée de Sein quand on venait de l'ouest.

Mon père s'approcha de moi et me dit en s'appuyant à la lisse :

– Gast ! gwell a rez sklaer, te ! (Gast ! tu vois clair, toi !)

Au compliment un peu railleur, je répondis sur la réserve :

– Ia ! A-wechou... (Oui ! Quelquefois...)

J'avais appris à rester circonspect devant certaines données du monde maritime, et particulièrement sur tout ce qui touchait à la lecture du compas et de sa rose des vents, à la droite de hauteur et aux relèvements, aux règles d'abordage et d'atterrage. C'était le domaine réservé des patrons initiés.

Je me rappelais l'histoire que m'avait racontée Jos Kerleo. C'était avant la guerre. Il était mousse alors. Un jour, rentrant d'une campagne de thon comme celle-ci, il avait reçu une taloche pour avoir signalé la terre avant d'avoir vu Armen. En bonne navigation, ça ne se fait pas ! Pourtant, Jos avait l'œil vif et n'était pas sujet à la berlué. L'erreur était ailleurs. Il faut dire qu'en ce temps-là on naviguait à l'estime et que, si on n'arrivait pas à attraper le soleil au sextant au cours des derniers jours de mer, le point estimé était parfois approximatif.

Jos avait bien vu. La terre était devant, mais c'était Belle-Île, à 80 milles dans le suète d'Armen. L'erreur était de taille.

Le patron avait eu bien du mal à en convenir. En grognant il avait changé de cap, regardant le mousse d'un œil torve, comme s'il était une erreur de la nature. C'était le comble de l'injustice, une injustice mal ressentie par ce gamin de douze ans qui jurait tout bas :

– J'avais raison, j'avais raison.

Jos est devenu depuis l'un des plus fameux capitaines

de la flottille de pêche. Quand on lui parle de Belle-Île, il répond invariablement :

– J'y ai jamais posé mon sac et c'est pas demain la veille ! Nous sommes seulement quelques-uns à connaître les véritables motifs d'une telle obstination...

Depuis la fin de la guerre, les méthodes de navigation avaient beaucoup changé et les aides radioélectriques développées par les militaires fonctionnaient aussi très bien pour les civils. Le sextant, le loch, étaient toujours des instruments dont les patrons de pêche se servaient couramment. Ils appliquaient ainsi les connaissances acquises par leurs brevets et fondaient leur réflexion sur des réalités connues et tangibles : le soleil, la vitesse, la dérive, les courants, les relevés en vue des côtes...

Mais les radios-phares de Ploneïs ou de Bushmill lançaient aujourd'hui des ondes dont les recoupements portés sur les cartes Consol (du nom de son inventeur, un marin génial) donnaient le point avec une remarquable précision. Les signaux sonores de chaque émetteur étaient parfaitement identifiables et tous les marins en avaient la succession mélodique des traits et des points dans l'oreille. Un nouvel instrument était apparu sur le toit des passerelles de tous les navires de pêche : le cercle du goniomètre, dont la faculté d'orientation permettait de capter les émissions et d'en repérer la provenance et la direction. Les zones tracées sur les cartes, avec leur carroyage vert et rouge, permettaient de reporter la position en mer, après le lever de doute.

Les patrons pêcheurs étaient devenus des experts dans ce type d'exercice et ne risquaient plus de confondre Armen avec Belle-Île !

Jos Kerleo était vengé et ses yeux pouvaient chaque jour confirmer les relevés de ses instruments, sans craindre les taloches. Il devait sans doute naviguer quelque part dans

nos parages ces jours-ci, tandis que *Louis-Krebs* taillait sa route vers les premiers courants de la chaussée de Sein.

À la passerelle, le patron notait sur son livre de bord :  
« 3 septembre 1948, 10 heures. Reconnu Armen. Beau temps clair, petite brise de nordet. »

La veille encore, jusque tard dans la soirée, nous avions capturé nos derniers thons sur les bancs de la Chapelle, à 90 milles dans l'ouest de Penmarch. Nous étions un peu en retard sur les « mattes » de poissons qui remontaient vers le nord et n'avions pris que quelques trainards qui essayaient de rejoindre le gros de la troupe en migration. Mais, après vingt et un jours de mer, le patron avait décidé de rentrer avec ses 2 100 thons, étripés et glacés dans la cale. À la prochaine marée, en remontant au noroît, on rejoindrait les derniers bancs de la saison, quelque part dans le sud de l'Irlande.

Sous le ciel clair de septembre, nous avons repris chacun nos occupations, un peu désœuvrés comme toujours lorsqu'on approche du port. Laurent Glevéau me proposa de me raser avec son « tranche-lard ». J'acceptai tout de suite. Ma barbe de trois semaines commençait à me gratter.

Ce voyage avait été le plus long de la saison et le plus dur aussi, sans doute. Nous avons essuyé trois jours de tempête, avec des creux de 14 mètres, et dérivé de près de 100 milles, à la cape. Moteur au ralenti, bout à la lame, le bateau semblait escalader des montagnes d'eau pour retomber dans des gouffres sombres d'où il remontait à nouveau sur la crête des grosses lames. Parfois, l'hélice cavait hors de l'eau, s'affolait un instant en faisant vibrer toutes les membrures. Dans ces moments-là, nous devenions soudain plus attentifs aux réactions du navire et nos regards se croisaient, interrogatifs, sur fond de légère angoisse. Puis le bateau reprenait son jeu de bouchon sur l'eau, brutalement contrarié parfois par une déferlante qui balayait le pont et projetait ses embruns jusqu'à la pomme des mâts.

Deux hommes assuraient le quart. Les autres se regroupaient dans le poste arrière. Pour prendre la relève, il fallait sortir sur le pont pour gagner la passerelle qui, sur ce type de bateau, n'était pas du tout reliée au poste d'équipage. Ces quelques mètres qu'il fallait franchir dans la furie étaient particulièrement dangereux. Un paquet de mer pouvait vous enlever un homme comme un fétu. Il fallait bien calculer son coup et ne pas rater la porte de la passerelle.

C'est ainsi qu'au cours de l'une de ces journées, mon père et moi avions fini notre quart. Je descendais le premier sur le pont ruisselant d'eau, le dos tourné à l'étrave pour regagner le poste arrière. Soudain, mon père a crié :

– Michel !

À travers le bruit du vent et de la mer, il y avait dans ce cri toute la détresse du monde. Il venait de voir, avant moi, la déferlante, énorme, qui nous arrivait dessus par bâbord avant. Je l'aperçus du coin de l'œil et je me jetai sur le pont, m'accrochant des deux mains aux jambettes du pavois. En ce temps, j'étais jeune, leste et fort et la trombe d'eau me laissa après elle... J'étais à peine mouillé. J'ai croisé le regard de mon père et nous avons rejoint le carré arrière sans échanger un mot. Nous n'avons rien dit aux autres. Marcel Larhant, par amitié, m'a tendu une cuisse de « dindin » qu'il était en train de déguster. Je lui ai fait non de la tête. La seule vue de cette viande noire et huileuse d'oiseau de mer me donnait déjà la nausée. J'ai regagné ma couchette...

La mer peut vous emporter vite dans ces parages d'où l'on peut ne jamais plus revenir. Tous les marins gardent en mémoire les noms des bateaux perdus, les noms de ceux qui ont un jour quitté le port qu'ils ne devaient plus revoir. *Arche de la paix, Concordat, Marinette et Margot, Mehan Charlic, Michel Le Nobletz, Mathieu Bihen, Tendre Berceuse, Kanaouen ar mor, Pen ar vir*, et combien d'autres

encore surgissant parfois au fil des conversations qu'on entend sur les quais.

Et puis, il y a tous ceux-là, avec lesquels on a bu et chanté, joué au football, cherché des nids, appris à godailler... J'essayais de bien me caler dans ma couchette. Des souvenirs remontaient dans les bruissements du vent...

Gaby Bizien n'avait pas dix-neuf ans quand l'année dernière, au mois d'avril, il avait sombré avec tout son équipage. Pourtant le patron, c'était « ar Bonton », Louis Magnan, l'un des plus fameux patrons de Douarnenez.

Ils ajoutaient leurs noms à la longue liste dont la trace écrite remplit les pages des registres de l'Inscription maritime. Ce n'est que quatre mois après que le *Cœur de Joseph* a retrouvé le corps d'Henri Cabresin, identifiable seulement par quelques lambeaux de vêtements.

J'évoquais, en me retournant contre les bordés de ma couchette, la dernière vision qui me restait de Gaby. Debout dans le soleil, les bras nus et musclés, il mettait à sécher les filets qu'il avait passés à la tannée. Je sais que cette image-là me hantera toute la vie.

Je me suis endormi dans le murmure du moteur et les coups de boutoir de la mer dont je me disais qu'elle finirait bien par se calmer. Je rêvais de nourriture...

Demain serait un autre jour et Herlé, qui avait été cuisinier dans la « Royale », nous mijoterait un bon petit plat. C'est important la nourriture, en mer. Tous ceux qui ont navigué savent que, tout comme un bon patron, il faut aussi un bon « cuisinier » à bord, qui conseille sans faillir l'homme qui est de « gotar », le préposé à la soupe, qui change au fil des jours.

Les mauvaises nouvelles ne nous avaient pas été épargnées. Par T.K.Z., la radio maritime, nous avions eu la confirmation de la disparition corps et biens du *Tin gall*, un des plus forts bateaux de Douarnenez et du *Vro goz*, un autre thonier de Concarneau.

Puis le vent avait arraché notre antenne et Bébér Auguste avait dû monter en haut du mât pour la réparer. Pendant des jours, ensuite, nous n'avions rien vu, sinon des marsouins par milliers qui migraient vers l'ouest dans des défilés invraisemblables et bondissants qui duraient des heures. Henri Savina avait profité de ces journées pour sortir sa clarinette et nous jouer quelques airs de la « Cipale » ou encore les « Trois Caballeros », une chanson très en vogue à l'époque...

Et puis enfin, un beau matin, le soleil était à peine levé, la voix d'Herlé Guillou (dit « Perchou ») nous fit bondir :

– Ret ! A c'henta en a'el ! (Raide ! La première au vent !)

C'était le signal, attendu depuis des jours.

La pêche avait repris. Les lignes se tendaient chaque fois qu'un thon accrochait un hameçon, au vent ou sous le vent, entraînant sur le pont une soudaine activité entrecoupée de cris. Les hale-à-bord, les lignes, les fils d'acier, les thons virevoltaient tandis que le bateau s'inclinait et remontait à la houle. La première partie de la matinée passa très vite. Il fallait sans arrêt tirer et filer les lignes, suivant le rite précis des thoniers à perches, pour ne pas embrouiller intempestivement les cordelettes de chanvre. Parfois retentissait un appel :

– Baz krog !

Un thon, plus gros que les autres, réclamait un coup de gaffe pour passer la lisse et retomber dans la coursive où il se mettait à battre frénétiquement le pont de la queue dans un rythme de tambour accéléré. Chaque homme d'équipage à son poste donnait le meilleur de lui-même tandis que le patron, à la barre, cherchait la meilleure vitesse et le meilleur cap pour ne pas perdre la matre de poissons, visible seulement à quelques indices subtils que seule une longue expérience permettait d'interpréter : le friselis de l'eau, la couleur de la mer, le petit saut des

L'OCCIDENTALE DE SEIN

Il y a en mer des lieux mythiques. Certains vous parleront du Triangle des Bermudes, d'autres du clocher submergé de la ville d'Ys qui « marque » à leurs sondeurs...

L'Occidentale de Sein fait partie de ces lieux où il se passe toujours quelque chose qui défie la raison ou le bon sens. La réalité y côtoie chaque jour la légende, l'histoire y débouche toujours sur l'imaginaire.

Ce sont des lieux qu'il faut respecter. On ne les aborde qu'avec humilité pour mieux les conquérir. Car ils sont sources de richesses pour qui sait les apprivoiser. C'est ainsi qu'au début des années 20 Henri Le Doaré, dit Mechan-Bihen, à force de persévérance, perça l'un des secrets fameux de ces parages. Il découvrit l'endroit des pêches miraculeuses après l'avoir longtemps et discrètement cherché. Et pour saluer la mer donatrice et préserver ces lieux par la crainte qu'ils devaient inspirer, il proféra des mots, comme un redoutable intersigne : il venait de baptiser ces parages le « Ravin de la Mort », une expression qu'il avait ramenée d'un autre lieu maudit de la guerre de 1914.

D'autres, après lui, moins circonspects, commencèrent à dire simplement le « Ravin ». Alors revinrent les tragédies qui avaient jusqu'alors épargné les marins. Aujourd'hui encore, on n'aime pas les évoquer. On n'en parle qu'avec retenue. Séparer le « Ravin » de l'idée de « la mort » était une grave imprudence, voire une impudence, en des lieux qui ne pardonnaient rien.

Au cours des ans, on ne compte plus les navires qui se perdirent à jamais sur ces fonds pleins de dangers. Sur Schomeur, Madiou et sur Armen, leur nombre est incalculable, écrit Charles Le Goffic, en 1928, dans son livre : « Sur la côte ». Et, en évoquant la construction du phare d'Armen, qui débuta en 1867 sous la direction de l'ingénieur Georges de Joly, Charles Le Goffic écrit encore : « Le lit

45 « balaous », petits poissons dont le germon fait sa nourri-  
46 ture...

47 Marcel embraquait le fil d'acier d'un mouvement étudié  
48 des coudes et des avant-bras. Le thon à peine retombé était  
49 décervelé d'un coup de pique d'acier précis, puis prestement  
50 ouvert et vidé d'un coup de couteau qui le débarrassait  
51 aussitôt de ses opercules. Deux longs coups de pouce  
52 appuyés sur les flancs saignaient la bête de son dernier  
53 sang que la manche à eau diluait pour finir le travail. On  
54 attendait, quelquefois, la fin du coup pour vider le poisson  
55 et le préparer pour la glace. Il fallait éviter d'effrayer les  
56 furtifs germons par le sang de leurs congénères. On fermait  
57 aussi les dalots par précaution, pour éviter les écoulements  
58 intempestifs le long du bord. Quand l'étripage tirait à sa  
59 fin, il se trouvait toujours quelqu'un pour fredonner ce  
60 refrain célèbre :

61 « *Le sang du thon*

62 *Rougit sur notre pont ! »*

63 Un autre reprenait :

64 « *Quand ils s'en vont nos gais thoniers,*

65 *Voguant sur le bel Atlantique,*

66 *Pêcher le poisson azuré,*

67 *Ah ! que c'est beau, c'est magnifique !... »*

68 Le chat du bord grignotait les cœurs de thon qu'on lui  
69 jetait, rien que pour voir ses mimiques.

70 Mais, aujourd'hui, 3 septembre, nous laissons notre  
71 sillage s'effacer dans les houles de l'Atlantique. On rentrait.  
72 L'étrave du *Louis-Krebs* fendait désormais la mer d'Iroise  
73 et nous allions couper bientôt l'Occidentale de Sein.

de la mer autour d'eux est un vaste cimetière ; c'est le nom que lui donnent toujours les pêcheurs de Sein : Ar Veret. »

Quand le feu d'Armen s'allume enfin, en 1881, il est comme un cierge symbolique, en hommage aux disparus, qui va guider les vivants sur la mer toujours recommencée, toujours démontée. Il marquera désormais l'Occidentale de Sein au-delà de laquelle, vers l'ouest, la mer est libre..., libre, à condition d'en respecter encore les signes.

Pour les avoir négligés, combien se perdront encore tel le *Johanna* en 1931, échoué et coulé dans le Raz, ou encore ces bombardiers B 17 américains tombés du ciel, en 1943, pour n'avoir pas reconnu la ligne mythique. La mer d'Iroise les engloutira, comme elle rappellera à l'ordre le *Duperré*, navire de guerre et *La Perle*, navire-école... Car la malédiction, jamais, ne s'arrête à la surface des flots. Elle est maîtresse de tout l'espace où elle s'est installée avec la complicité d'une nature hostile et impitoyable.

C'est en ces parages que naissent aussi, comme par malice, les querelles les plus invraisemblables sur les sujets les plus controversés. Tout d'un coup, sans qu'on sache pourquoi, quelqu'un lance le bouchon de la discorde.

Ce matin-là, 3 septembre, c'est Laurent qui commença. Il avait fini de me raser, avec une très grande habileté dans le roulis et le tangage. Il rangeait son « tranche-lard » et sa couenne à aiguiser dans la boîte de bois gravée à son nom à la pointe du couteau. Il lâcha, tout à trac, on ne saura jamais pourquoi :

– Je crois quand même qu'on aurait dû mettre les crins rouges et les crins jaunes le plus près du bord. C'est plus pêchant...

Silence sur le pont...

– C'est plus pêchant... répéta Laurent.

François Sévellec, qui d'ordinaire ne disait pas grand-chose, se redressa en s'appuyant sur la lisse et lança :

14

342

343

344

345

346

347

348

349

350

351

352

353

354

355

356

357

358

359

360

361

362

363

364

365

366

367

368

369

370

371

372

373

374

19

692

16

– Ça fait cent fois qu'on te dit que tout le monde a tout essayé et que ça n'a jamais changé rien à rien !

– Bien sûr, rétorqua Laurent, les « Tréboular » comme toi ont toujours été comme ça. Laissons faire les autres et si j'ai besoin d'un coq pour le clocher de Saint-Jean, j'irai le prendre à Camaret. C'est ça votre mentalité ! Nous au moins on cherche, on prend pas ! Eh ! Laer ar c'hilhog ! \*

À partir de là, chacun y alla de son couplet. Chaque réplique faisant monter le ton sans pour cela trouver un seul terrain d'entente. C'est avec des accents plus que véhéments qu'Herlé, pourtant si calme d'ordinaire, reprocha à Laurent de n'y rien connaître et que c'était tout le contraire qu'il fallait faire. D'ailleurs, tout le monde savait que c'était la peinture de la coque qui avait de l'importance et aussi les vibrations de l'hélice. D'ailleurs « Mickey », sur la *Brise*, avait dû changer son arbre parce qu'il ne pêchait plus ! Le voyage suivant, il a fait 3 000 thons :

– Et qu'est-ce que tu as à dire à ça ? ajouta Herlé péremptoire.

Laurent resta un moment sans voix, puis éructa :

– Konchennou ! (Racontars !) « Mickey » n'a jamais changé son arbre, il a seulement refait le tube d'étambot ! Alors tu vois, tu dis n'importe quoi !

Pour ma part, je croyais bien tenir l'argument qui allait mettre tout le monde d'accord. J'annonçai plutôt candidement, et sûr de mon effet :

– J'ai lu dans un livre....

Tout le monde se retourna vers moi d'un même geste au point que j'aurais juré avoir entendu le bruissement de ce mouvement d'ensemble. Je repris :

– J'ai lu dans un livre que les poissons ne voyaient pas les couleurs. Alors vert, jaune, rouge, pour eux, c'est la même chose...

\* Voleur de coq : l'un des surnoms donnés aux Tréboulistes.

Nous étions accoudés à la lisse regardant disparaître derrière nous la petite famille d'alcidés qui reprenait sa quête de nourriture.

– Un jour, il y a longtemps, dit mon père, j'ai lancé un galet sur une famille comme celle-là, sans raison, comme ça. J'ai touché la mère qui est restée sans bouger sur l'eau, le petit tournait autour d'elle. Aujourd'hui encore, je regrette ce geste-là et je me demande quelquefois ce qu'est devenu le petit.

Marin depuis toujours, mon père avait ses côtés rudes et la réplique souvent peu charitable dans les discussions de comptoir. Mais il avait une particulière tendresse pour les oiseaux de mer dont le roi, pour lui, était le fou de Bassan, le fameux London quasi légendaire, qu'il me décrivait lorsque j'étais enfant, évoquant ses migrations et son instinct de pêcheur. Il me le montrait quand les bancs de maquereaux l'attiraient dans la baie. Nous regardions plonger ces oiseaux de rêve, les ailes repliées, de plus de trente mètres de hauteur, sur le poisson qu'ils capturaient dans leur grand bec bleu clair...

Ce matin-là, à la hauteur des Duellou, nous rencontrâmes encore ces oiseaux mythiques et majestueux qui faisaient leur régal des bancs de sardines attardés dans ces parages. Ils étaient magnifiques dans le soleil avec la somptueuse blancheur de leur plumage et la pointe noire de leurs ailes effilées. Le spectacle de leurs allées et venues, de leurs plonges, de leurs vols vigoureux ne lassait jamais. Rien d'étonnant, à les voir, que depuis bien des siècles déjà des sculpteurs aient tenté de saisir leur mouvement dans la pierre pour en décorer nos plus fières églises. Mythe et symbole, vigueur et beauté, rêve et réalité, le fou de Bassan est vraiment tout cela à la fois. C'est un oiseau fascinant.

Appuyés à la lisse, les fesses calées sur le plat-bord, les bras croisés, nous nous laissions emporter au rythme de notre bateau vers un espace qui se resserrait autour de

Laurent se sentit piqué au vif. Il dit très vite :

– Oh ! toi avec tes livres... Tu m'aurais dit que les poissons ne savent pas lire, je t'aurais cru. Mais qu'ils ne voient pas les couleurs, là, tu débloques. Et puis comment tu le sais, tu n'as jamais regardé à leur place ! C'est idiot ce que tu dis ! Personne ne peut savoir ça !

J'avais perdu une occasion de me taire, sans doute, car Laurent était très fâché. Il espérait mieux de moi. Mais je vis à l'expression de mes compagnons que mon affirmation et la réplique de Laurent les laissaient perplexes. Les poissons distinguaient-ils les couleurs, oui ou non ? La question était posée et personne n'avait la réponse... Bébert se remit à une épissure qu'il avait laissée, Fanch se dirigea vers l'arrière, Herlé monta dans la passerelle, Laurent saisit un aviron pour le ranger... La chamaillerie était tombée aussi inexplicablement qu'elle avait commencé...

Inexplicablement ? Peut-être pas... D'un coup d'œil, soudain, j'avais reconnu d'autres lieux à de nouveaux signes. On avait quitté les sombres parages des grandes discordes de la nature où la mer, le vent, les roches à l'affût, font régner leurs mésententes. Devant s'ouvrait la baie de Douarnenez, sous un ciel serein, avec ses courbes douces et sa lumière tendre des jours de beau temps. Nous allions rejoindre un port aux activités millénaires, un port accueillant, après vingt et un jours de mer, un port qui vivait encore, en ces temps-là, au rythme des pêches saisonnières.

Une famille de guillemots filait sur l'eau pour éviter notre vague d'étrave. La mère entraînait son petit unique dont les cris perçants nous parvenaient : « Kouyic ! Kouyic ! Kouyic ! » piaulait-il, petite boule de plumes noires et blanches qui filait bon train sur le frémissement de l'eau.

3  
4  
42 nous de minute en minute. La terre était là qui allait  
43 bientôt rouler sous nos pas. Je regardais mourir la houle  
44 sur le rivage qu'elle frangeait de blanc.

45 Je ne pouvais pas deviner ce jour-là que, trente ans plus  
46 tard, l'*Hyperbole*, le bateau de mon fils, irait au rythme  
47 de ces mêmes houles, gagner son pain sur la mer d'Iroise,  
48 tout comme son grand-père, qui venait soudain de se pen-  
49 cher à nouveau vers une nouvelle famille de guillemots  
50 ballottée par notre vague d'étrave.

51 Je ne pouvais pas deviner non plus que ma fille épouserait  
52 un marin... le fils de Jos Kerleo, de surcroît.

53 Il faut croire que nous ramenions de la mer, mon père  
54 et moi, autre chose que le poisson que nous pêchions, autre  
55 chose, comme une ligne de vie, une sorte de cercle vert  
56 dont nous ne voulions pas sortir, parce que c'était là que  
57 nous nous reconnaissions nous-mêmes, dans cet espace d'eau  
58 salée et de vent.

59 Mon père se retourna vers moi. Les guillemots avaient  
60 disparu dans notre sillage. Il repoussa sa casquette :

61 – A-raok ar brezel... (Avant la guerre...), commença-t-il.

62 Laurent et François se rapprochèrent pour écouter et  
63 contester au besoin les souvenirs de « l'ancien ». Il était né  
64 à la fin du siècle précédent. Cela permettait à sa femme  
65 de lui dire, parfois, dans ses colères :

66 – Vous êtes un homme de l'autre siècle !

67 Elle lui signifiait ainsi qu'il n'était plus « à la page »... et  
68 qu'il avait été dépassé par le monde dans lequel il vivait.  
69 Ce n'était pas vrai, bien sûr, mais ma mère aimait faire  
70 de bons mots à défaut de dictons ou de proverbes dispo-  
71 nibles...

72 – A-roak ar brezel, continua mon père, A oan er mor  
73 gant ar « Bonton » (J'étais en mer avec « Bonton »)...

74 Moi, j'évoquais déjà nos souvenirs communs. Je n'écou-  
75 tais plus... C'était dans ces années-là qu'il m'avait, un jour  
76 de 1939, conduit par la main à l'Inscription maritime, rue  
8

477 du Pont, pour faire de moi un inscrit maritime provisoire,  
478 afin d'obtenir une dispense pour passer mon certificat  
479 d'études. Jakez ar Vigourouz, dit « An hini glaz », avait  
480 accepté de m'inscrire sur le rôle de sa pinasse *Pierrette et*  
481 *Lili* DZ 3147. J'avais onze ans et mon destin ne présentait  
482 rien d'exceptionnel, il ne paraissait guère différent de celui  
483 de mes petits camarades d'école.

484 Plus d'un demi-siècle après, j'en retrouve encore quelques-  
485 uns, prisonniers eux aussi du même cercle vert. Au fil des  
486 années, ils ont fait de moi leur maire ; ils ont obtenu, Dieu  
487 sait comment, ma promotion au grade d'officier du Mérite  
488 maritime et ils m'ont embarqué sur la SNS 122, la vedette  
489 de sauvetage en mer, comme canotier... Pourtant, il y a  
490 cinquante ans, j'avais choisi un autre métier. Mais cela,  
491 c'est déjà la fin d'une histoire.

492 Beaucoup de ces hommes qui furent mes compagnons  
493 de mer, eux, dont j'évoquais le souvenir, ne sont plus là  
494 aujourd'hui. Pour la plupart, ils se sont perdus dans les  
495 tempêtes. Les autres ont été emportés par le temps. Ils  
496 voguent quelque part comme les mouettes que le vent  
497 entraîne loin de nous, avant de disparaître à nos yeux qui  
498 cherchent à les suivre encore.

499 Parfois, inexplicablement, surgissent du fond de nos  
500 mémoires des bribes de phrases entendues, roulées dans le  
501 ressac de nos souvenirs. J'entends ainsi, parfois, la voix de  
502 mon père quand, scrutant la crête furieuse des vagues, il  
503 me disait :

504 – Gwel a rez ? Ar mor e-neus ket'imm deuz ac'hanomp  
505 (Tu vois ? La mer peut se passer de nous).

506 Il n'avait pourtant pas lu Bossuet dissertant sur la « vanité  
507 des vanités ». Mais l'expérience de la vie, la solitude du  
508 pêcheur face à la mer couvrant l'étendue d'un horizon à  
509 l'autre, lui avaient suggéré cette réflexion, naturellement,  
510 sur la présence de l'homme dans un monde qui avait évolué  
511 selon ses propres lois, sur cette boule ronde qui se moquait

2. totalement des efforts des humains confrontés à tous les  
3 cataclysmes. Elle continuait à tourner...

4 La mer peut se passer de nous, disait mon père, le temps  
5 et l'espace aussi. Ils ne sont que démesure au regard de  
6 nos trop courtes vies. La mer n'a rien fait pour être là et  
7 les marins s'imposent comme des intrus qui s'efforcent de  
8 la plier à leurs besoins. C'est là toute la différence entre  
9 elle et nous. L'image du « roseau pensant » de Pascal,  
0 l'illustrait dans nos livres de la classe de 3<sup>e</sup>. Pour ceux qui  
1 avaient été jusque-là...

2 Debout à la passerelle, le ventre écrasé sur la barre à  
3 chaque coup de tangage, nous tenions « la cape », ballottés  
4 par la suprême indifférence de la houle. Point infime au  
5 milieu de cette immensité, pas un instant l'idée d'être un  
6 peu plus modeste ne nous effleurait. Nous n'étions ni  
7 humbles ni humiliés, devant la force irrésistible des flots.  
8 Au contraire, elle faisait monter en nous une hargne nou-  
9 velle, une volonté plus grande encore de régir, de délimiter,  
0 de transformer ces lieux dont nous tirions notre subsistance,  
1 avant de disparaître comme chacun en ce bas monde. Nous  
2 savions que nous laisserions derrière nous la mer, l'espace  
3 et le temps, ces aspects de la démesure de l'univers que  
4 d'autres hommes peuplèrent. Ils traîneraient aussi avec  
5 eux la souffrance, la violence et la guerre, autres démesures,  
6 à l'échelle, celles-là, de nos trop courtes vies. Mais nous  
7 avions au moins une certitude : nous n'étions pas des êtres  
8 inutiles. Et à la limite, comme on disait à l'île de Sein :  
9 « Dieu au moins a besoin des hommes. »

0 C'était la consolation de quelques-uns d'entre nous.

1 LA BAIE DES SARDINES

2 Le *Louis-Krebs* doublait la pointe du Millier reconnais-  
3 sable à son phare-habitation au sommet du promontoire.

4 Nous avons commencé à rencontrer quelques sardinières  
5 chez nous qui nous indiquaient par signe que la pêche était  
6 bonne. D'ailleurs, ça se voyait à la façon dont les hommes  
7 remontaient les filets bleus. La tradition ancestrale s'était  
8 maintenue en baie de Douarnenez où l'on continuait à  
9 pêcher au filet droit. C'était une technique à laquelle les  
0 Douarnenistes tenaient beaucoup. Ils la considéraient comme  
1 une sorte de pêche sélective qui protégeait l'espèce et qui  
2 maintenait des prix intéressants pour un poisson de qualité.  
3 Une limite administrative avait été tracée, interdisant toute  
4 autre technique de capture à l'est de cette ligne. Mais  
5 depuis quelque temps, certains « bolincheurs » bravaient les  
6 règlements et pénétraient dans la baie, attirés par l'abon-  
7 dance de la sardine. Ils utilisaient une senne, grand filet  
8 tournant baptisé aussi « bolinche », qui raflait des bancs  
9 entiers, sans faire le détail. Les tonnages étaient impres-  
0 sionnants et inquiétaient les Douarnenistes protectionnistes  
1 dont les filets droits ne pouvaient pas rivaliser avec les  
2 pratiques des senneurs.

3 Les pinasses sardinières de Douarnenez prenaient des  
4 allures bucoliques avec leurs files de lièges flottant sur  
5 l'eau, le petit canot et son baril de rogue, ces œufs de  
6 morue destinés à appâter la sardine. Le « geste large du  
7 semeur » de l'homme de rogue attirait le poisson qui se  
8 prenait par les ouïes dans les mailles bleues. Par beau  
9 temps, c'était un spectacle touchant par le soin que les  
0 hommes apportaient à ce métier dont le calme et la sérénité  
1 impressionnaient toujours et renvoyaient à d'autres temps.  
2 Les « bolincheurs » arrivaient là-dedans comme des bou-  
3 ledogues, avec leurs engins mécaniques, les treuils bruyants,  
4 les moteurs poussés à fond, les manœuvres rapides et  
5 intempestives, les efforts, aussi, récompensés par des prises  
6 sensationnelles.

7 Si bien que l'animosité du début était devenue agressi-  
8 vité. Dans l'histoire des pêches maritimes débuta, en effet,

9 dans les années 50, ce que l'on allait appeler la « guerre  
10 de la bolinche ».

11 Un soir, je m'en souviens, au cours d'une réunion dans  
12 une salle de la mairie, un émissaire envoyé aux nouvelles  
13 revint en disant :

14 – C'est fini, demain matin, « ils » seront tous dans la baie.  
15 « Ils », c'étaient les bolincheurs !

16 Jos Pencalet se leva. Patron du sardinier *Nansen*, premier  
17 maire de la Libération en 1944, il lança :

18 – Alors, c'est la guerre...

19 Et ce fut effectivement une sorte de guerre, avec ses  
20 violences, ses coups de gueule, ses coups de poing, ses  
21 drames. Gaby Quemener, secrétaire du Syndicat des marins-  
22 pêcheurs, dut être amputé d'un pied après une échauffourée  
23 sur le quai du Rosmeur.

24 Les « bolincheurs » gagnèrent la guerre. Et aujourd'hui  
25 encore, quarante ans après, c'est la seule technique des  
26 sardiniens sur les côtes poissonneuses de Morgat à Concar-  
27 neau, et bien plus bas encore.

28 Mais, en ce 3 septembre 1948, tout semblait calme entre  
29 Beg Nouel et les Roches Blanches. Le seul ennemi apparent  
30 était, pour le moment, les bélugas. Ces cétacés voraces  
31 n'hésitaient pas à dévaster les filets pour dévorer la sardine.  
32 Nous entendions, par instants, l'explosion sourde des pétards  
33 que lançaient les patrons de barques, exaspérés par l'audace  
34 des gros prédateurs qui menaçaient leurs engins et compro-  
35 mettaient la pêche. Les bélugas fuyaient dans tous les sens,  
36 désorientés par le bruit et l'onde de choc...

37 À bord du *Louis-Krebs*, on distinguait maintenant le  
38 Coulinec et l'île Tristan. Dans trente minutes, nous serons  
39 au port. Demain, nous débarquerons la pêche. Il faudra  
40 faire passer un à un, à la force des bras, les 2 100 thons  
41 de notre cargaison, sur une planche à glissière, depuis la  
42 cale du thonier jusqu'au quai du Rosmeur qui surplombera  
43 notre bateau. Une rude corvée en perspective...

614 Chacun espérait que le prix serait bon. C'était l'un des  
615 soucis permanents de tous les marins de Douarnenez.

616 Bien au-delà de la mémoire des vivants, ce problème  
617 faisait déjà l'objet de débats passionnés lorsque se prépa-  
618 raient les « cahiers de doléances », avant la Révolution de  
619 1789. C'était aussi le temps où le prieuré de l'île Tristan  
620 avait la charge d'entretenir un prêtre à l'île de Sein.

621 À Douarnenez, une hostilité permanente existait entre  
622 les fabricants de sardine pressée, armateurs ou négociants,  
623 d'une part, et les marins-pêcheurs, de l'autre. Les pêcheurs  
624 accusaient les bourgeois d'exercer un vrai monopole et de  
625 prélever sur la sardine, la rogue et les engins de pêche, des  
626 bénéfices excessifs. Un personnage haut en couleur, le  
627 sénéchal Pierre-Elie Bouriquen de Quenerdu, avait, en  
628 maintes circonstances, soutenu les intérêts des pêcheurs. Il  
629 avait lu Jean-Jacques Rousseau et les Encyclopédistes...

630 C'est dans ces conditions que, fait exceptionnel, il y eut  
631 à Douarnenez deux assemblées électorales pour désigner  
632 les représentants de la communauté qui devaient parler au  
633 nom de tous à la réunion du chef-lieu.

634 Les 6 et 11 avril 1789 marquent l'histoire de Douarnenez  
635 de cette façon typique qui lui a sans doute valu sa réputation  
636 d'indiscipline à travers les siècles.

637 Tout avait commencé le 6 avril, à l'église Sainte-Hélène,  
638 par la lecture du « cahier des charges », et leur traduction  
639 en breton.

640 Le procès-verbal de la séance mérite d'être cité :

641 « Le 6 avril, le sénéchal n'ayant pas permis au sieur  
642 Dumarnay aîné « député de la ville aux États de Bre-  
643 tagne » de donner lecture du cahier des charges arrêtées  
644 à l'Hôtel de Ville de Rennes, du 22 au 27 décembre 1788,  
645 les bourgeois et négociants se retirèrent de l'assemblée et  
646 rédigèrent une protestation. « Rendu à l'article concernant  
647 l'exclusion des subdélégués, etc., le sénéchal a interrompu  
648 et a demandé qu'on passât à autre chose, en criant aux

3  
4  
49\_ pêcheurs qu'on n'insistait sur cet article que pour écarter  
50 les gens clairvoyants...  
51 ... L'église était pleine d'enfants de tous âges, de jeunes  
52 filles et de manœuvres étrangers, non domiciliés à Douar-  
53 nenez, dont l'indécence et la réunion causaient un tumulte  
54 qui empêchait de parler, de s'entendre et de voter libre-  
55 ment...  
56 Le peuple, encouragé par les assemblées clandestines et  
57 nocturnes que ledit sieur sénéchal a souvent tenues, et  
58 notamment hier à l'auditoire, voyant d'ailleurs qu'il pré-  
59 férerait les clameurs de quatre à cinq séditieux, dont plu-  
60 sieurs même étaient ivres, aux représentations décentes de  
61 citoyens honnêtes, s'est porté à un tel degré de tumulte et  
62 de rumeur que nous, soussignés négociants, trop convaincus  
63 que nous ne pourrions avoir à cette assemblée la part que  
64 nous devions y prendre, considérant que ledit sieur sénéchal  
65 exécutait avec un despotisme ridicule le plan qu'il avait  
66 sans doute arrêté dans ses conciliabules ténébreux..., nous  
67 nous sommes retirés pour protester contre la nomination,  
68 prétendue faite en notre nom, de députés qui n'ont pas été  
69 librement choisis et qui ne sauraient nous représenter  
70 valablement. »  
71 Petite ville de 294 feux et de 1 200 habitants, Douarnenez  
72 passait donc déjà pour originale et passablement agitée.  
73 Bien protégé dans son havre de la « baie des Sardines »,  
74 comme on l'appelait à l'époque, le port du Rosmeur connais-  
75 sait d'autres remous que ceux de la mer. Deux siècles  
76 auparavant un autre ravageur, qui s'appelait La Fontenelle,  
77 avait mis le pays à sac, détruisant Pouldavid au fond de  
78 sa ria. C'était le temps où la baie se nommait « bay von  
79 Boldavit » chez les cartographes hollandais.  
80 Mais le 11 avril 1789, tenaces et vindicatifs, les Douar-  
81 nenistes adoptaient leurs « cahiers de doléances » dans les-  
82 quels figurait un article 13, dont le parfum d'actualité  
83 n'échappera à personne :

13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100

« 13<sup>o</sup> - Exemption de tous droits sur les pêches nationales, notamment sur celles de la sardine ; prohibition expresse de tout poisson étranger dans le royaume, dont l'entrée trop facile porte aux pêcheries de la France des pertes affreuses, ralentit le courage des marins et cause parmi eux des désertions trop multipliées. Qu'il soit défendu de vendre à l'étranger les rogues provenant de la pêche nationale ; que Sa Majesté soit suppliée d'aviser, dans sa haute sagesse, au moyen, prompt de procurer, au plus bas prix possible, cette denrée si nécessaire à la pêche. »  
Pourtant, seuls « les négociants, bourgeois et notables habitants de la Ville de Douarnenez » avaient signé ce document qu'ils devaient porter au roi Louis XVI. Et nos ancêtres valeureux, les marins de Douarnenez, malgré tout, allaient se faire entendre jusqu'au palais de Versailles.

31

20  
21  
22

## CHAPITRE II

### LES MARINS DE L'IROISE

23

#### MARINS DE DOUARNENEZ

24

Ils semblaient indestructibles, capables dans leur solide assurance de défier la mer, l'espace et la durée, les marins de Douarnenez.

25  
26

Personne ne connaissait mieux qu'eux les cailloux de leur baie et les richesses providentielles que pouvait apporter la succession des saisons et ses équilibres naturels.

27  
28  
29

Ils avaient pourtant, bien des fois, touché le fond du malheur et de la détresse, quand la sardine manquait ou quand le mauvais temps raflait les vies autour d'eux.

30  
31  
32

Sans jamais se résigner, ils pratiquaient à la fois une philosophie de l'attente des jours meilleurs et une volonté de découvrir d'autres chemins, vers d'autres caps, aux horizons multiples de la mer.

33  
34  
35

36  
16

Le docteur Mevel les appellera les « Seigneurs de la Mer ». Seigneurs, ils l'étaient en effet dans leur soif de découverte et de conquête, dans leur pugnacité à défendre leur territoire maritime contre les tentations du déséquilibre portées par les envahisseurs ravageurs de ces fonds qu'ils voulaient protéger de la bolinche et du chalut. Seigneurs, ils l'étaient aussi par leurs largesses et leur générosité, leur panache et leur parler sonore.

On pouvait les entendre à des milles à la ronde lorsqu'ils « cassaient la caisse » pour faire le « pardon de l'Iroise ». Ce pardon-là n'était voué à aucun saint connu. Il était la revanche prise sur la dure condition du marin. En un seul jour, on « fritait » les petites sommes, confiées l'une après l'autre pendant des mois à la tenancière du bistrot où l'on faisait les « dépenses », après chaque partage. C'était la « caisse » dont on répandait les billets et les pièces en remontant bruyamment les rues du port, d'estaminet en pâtisserie, pour finir quelquefois au restaurant. Les hommes rentraient tard ce jour-là pour trouver une seule assiette sur la table. On ne les avait pas attendus pour manger. Un peu excités, parlant fort, ils n'avaient pas oublié les enfants auxquels ils rapportaient gâteaux et bonbons et parfois, extraits du fond d'un vieux porte-monnaie, les dix sous qui paieraient la place de cinéma le jeudi suivant.

La relation entre le marin et ses enfants avait quelque chose d'étrange, jusqu'à l'irréel et qui, pour l'essentiel, se situait dans le « non-dit ». L'enfant savait d'instinct lorsque le bateau de son père doublait la digue, vers le large, que plus rien n'était sûr. Le bateau pouvait ne pas revenir et ce père, qui savait si bien vous amarrer un bouquet de primevères au bout d'un bâton, il se pouvait bien qu'on le voyait partir pour la dernière fois. Quant au père qui empoignait son panier d'osier sur la table de l'unique pièce où vivait sa petite famille, il savait qu'une vague pouvait le retenir pour toujours.

14  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100  
101  
102  
103  
104  
105  
106  
16

Tous ces départs et ces retours, toutes ces absences répétées tissaient des liens particulièrement forts et des formes d'amour et de tendresse qui font aussi des cœurs forts pour affronter la vie.

Peut-être aussi que tous ces risques encourus donnaient à nos pères cette sorte d'instinct ou de prémonition qui les conduisait, un jour, à faire un geste inhabituel, inexplicable dans l'instant, mais qui était toujours un geste d'amour. Maria, la mère de mon ami Édouard, racontait que le jour où son mari est parti pour la dernière fois, avant de disparaître avec le *Mathieu-Bihen*, il s'est passé quelque chose dont le message ne lui est parvenu qu'après le naufrage.

Elle était en haut des escaliers de pierre qui donnent sur le quai du Rosmeur et regardait son homme descendre les marches. Soudain, il s'est arrêté, a remonté les marches et est revenu l'embrasser. Et puis il est parti, sans rien dire, pour toujours.

Le *Mathieu-Bihen* sombrait le 15 juillet 1950 avec ses douze hommes d'équipage. On retrouva au fil des jours les dix premiers corps, puis un onzième le 9 août seulement. Quant à Julien Le Gall, on ne le retrouva jamais... Mon ami Édouard, lui, était en mer quand le malheur arriva. C'est le grand Monter qui le lui annonça.

Ce lourd tribut que les pêcheurs ont ainsi payé à la mer au cours des ans, un monument le rappelle aux passants, sur la pointe du Rheun à Tréboul. Un autre est érigé au Cap Blanc, sur la côte africaine, à la mémoire des marins douarnenistes disparus en Mauritanie, à la pêche à la langouste. Sur les tombes des cimetières, des plaques de marbre innombrables portent les noms des marins sans sépultures que la mer a gardés. Parfois une photo, incrustée dans la pierre, vous sourit sous les traits de l'un de ces disparus au visage resté jeune pour l'éternité.

Parfois, lorsque la vie d'un marin se brise, un ami vient

C/ capitale

13		
14		
107	dire quelques mots près de la fosse ouverte. Quand Pierrot	140
108	Gloaguen, dit « Poullandar » mourut à Brest, c'est au cime-	141
109	tière marin de Tréboul que sa dépouille fut conduite. Le	142
110	chemin était long de l'église du Sacré-Cœur à la falaise où	143
111	il allait reposer auprès de son ami le poète Georges Perros	144
112	et de son camarade Jos Guilcher, péri en mer, un an	145
113	auparavant. Une voix montait dans le silence du cimetière.	146
114	Des mots roulaient au rythme des vagues de la mer toute	147
115	proche, s'envolaient comme l'écume qui venait mourir sur	148
116	le sable de Port-Jaune. La foule immobile se recueillait	149
117	autour du cercueil que quatre hommes avaient disposé sur	150
118	deux tréteaux. C'était les derniers supports, combien déri-	151
119	soires, sur lesquels s'achevait le passage terrestre d'un grand	152
120	marin au grand cœur.	153
121	L'habitude s'était prise, peu à peu, de dire parfois quelques	154
122	mots, au cimetière, sur la tombe fraîchement ouverte d'un	155
123	vieux marin, dont la renommée s'étendait très loin au-delà	156
124	de notre port. Il en avait été ainsi pour Jos Pencalet, patron	157
125	du <i>Nansen</i> , pour Jean Quéré, patron du <i>Dahut</i> , pour Gaby	158
126	Quémener, héros de la « guerre de la bolinche »...	159
27	Mais en ce jour de septembre 1981, c'était un homme	160
28	dans la force de l'âge que nous venions de perdre.	161
29	La presse locale elle-même, ce qui était exceptionnel, fit	162
30	deux comptes rendus de l'événement qui avait bouleversé	163
31	toute la communauté maritime. Papier jauni par le temps,	164
32	cet hommage reste encore entre les pages de bien des	165
33	albums de famille, de bien des livres, tel que nous pouvons	166
34	le restituer ici.	167
35		168
	<b>Adieu Pierrot Poullandar</b>	169
	<b>Adieu l'ami...</b>	170
36		171
37		172
	<i>On l'appelait Pierrot Poullandar. Ne cherchez pas</i>	173
38	<i>après M. Pierre Gloaguen. Peu de monde vous aurait</i>	174
39	<i>renseigné.</i>	175
8		16

*Pierrot tout court pour la multitude d'amis qu'il comptait ici et là de Dunkerque à Saint-Jean-de-Luz, en passant par l'île de Sein, dans tous les ports de pêche, Pierrot vient de mourir à l'âge de 52 ans. Et la nouvelle hier matin courait sur les ondes des bateaux de pêche. Et partout la même tristesse.*

*Il faisait partie de ceux qu'on a pu appeler des « pêcheurs de légende »... Orphelin dès l'enfance, élevé par ses grands-parents, mousse à 13 ans, il réussit à force de travail, d'intelligence aussi – car il ne trouva pas un bateau dans son berceau –, à se bâtir une étonnante renommée. Palangrier – et c'est un métier parmi les plus rudes – dans la meilleure tradition douarneniste, il fut à la barre du Poullandar, puis du Poullandar Coz à pont couvert de chalut pour l'appât. Un marin de haute lignée. Ses exploits demeureront à jamais fameux. Mais ce que l'on aimait surtout en lui, outre son bon sens à toute épreuve, c'était sa générosité que certains d'ailleurs surent exploiter, sa bonté naturelle, son amitié fidèle.*

*Ami, oui, comme il est rare. Et dévoué comme on en trouve de moins en moins.*

*Encore tout jeune patron, il se vit plébisciter à la présidence du syndicat et par la suite à celle du comité local des pêches dont il était toujours le vice-président. Et si son franc-parler a pu gêner quelques-uns, il avait gardé la confiance du plus grand nombre parce qu'il savait dire toujours les choses en face. Aux dernières élections, il était élu au conseil municipal de Douarnenez. Il était également président du Groupement des pêcheurs artisans, de l'Organisation des producteurs de la pêche bretonne, et membre des conseils d'administration de pratiquement toutes les caisses et organismes, s'occupant des gens de mer sur le plan économique, social ou humanitaire.*

13  
14  
175  
176  
177  
178  
179  
180  
181  
182  
183  
184  
185  
186

*Homme de grand cœur, assurément. Mais son cœur  
brutalement l'a lâché alors qu'il se trouvait mardi  
sur les lieux de pêche familiers. On vous a dit  
comment la Marine nationale dut intervenir et les  
difficultés qu'il fallut surmonter en zodiac, tout  
d'abord, puis par hélicoptère pour le transporter à  
Brest. Las ! tous les soins prodigués se sont avérés  
vains. L'infarctus déclenché a accompli son œuvre  
jusqu'au bout et nous l'a arraché.*

*– Adieu Pierrot. Tu nous as fait beaucoup de peine  
hier, tu sais.*

#### **Foule impressionnante aux obsèques de Pierrot Gloaguen**

*L'église était pleine à ras bord. On a rarement vu  
pareille foule à des obsèques. Pierrot Poullandard –  
Pierre Gloaguen – si vous préférez comptait assurément  
beaucoup d'amis, et cela s'est vu. Ils étaient  
venus de partout lui rendre un dernier hommage : de  
tous les ports du littoral, de Guernesey, de Paris. Et  
sur tous les visages, le même air de tristesse.*

*Il avait fallu aux abords de l'église et en ville  
établir un service d'ordre, et M. Jean-Pierre Monze,  
le commissaire s'acquitta remarquablement de la chose.*

*Dans une allocution pleine de délicatesse et, disons,  
de fraternité, M. Francis Grall, curé-doyen de Douar-  
nenez, exalta les qualités de celui que, comme tout  
le monde, il appelait Pierrot Poullandard. Il rappela  
son sens du bien commun, sa volonté de servir, sa  
passion de l'amitié, de la liberté.*

*Au cimetière de Tréboul une poignante allocution  
du maire*

*Et l'on se rendit au cimetière de Tréboul, devant*

36  
3

IMPRIMERIE  
FLOCH

2<sup>e</sup>

207  
208  
209  
210  
211  
212  
213  
214  
215  
216  
217  
218  
219  
220  
221  
222  
223  
224  
225  
226  
227  
228  
229  
230  
231  
232  
233  
234  
235  
236  
237  
238  
239  
240  
16

*la mer, où il repose désormais aux côtés d'un autre  
ami, Jos Guilcher, de l'île de Sein, disparu il y a  
juste un an. Là, dans un silence troublant près d'un  
amoncellement extraordinaire de couronnes et de  
gerbes de fleurs, M. Michel Mazéas, le maire de  
Douarnenez, prononça à son tour une allocution d'une  
richesse de sentiments, d'une justesse de ton, qui  
remua profondément les cœurs.*

*Il évoqua l'homme passionné, généreux qu'il fut  
de tout son être.*

*« Et, ajouta-t-il, dans la malice de ton regard, dans  
l'ironie de ton sourire, il y avait toujours cette ten-  
dresse douarneniste si particulière, à fleur de peau,  
que l'on retrouvait sous ton franc-parler... Tu étais  
parmi nous un marin de cette tradition qui rejoint  
aujourd'hui la légende. Tes moyens étaient simples  
et directs. Ils étaient tous contenus dans la pratique  
d'un métier où tu excellais, dans la pratique de  
l'amitié que tu avais généreuse, dans la pratique de  
la vie que tu voulais saisir à pleines mains. »*

*Il rappela sa haute valeur de pêcheur « connaissant  
les signes sans les avoir appris, d'instinct », insistant  
sur l'existence fragile du marin, sur ses dures condi-  
tions de travail, sur le combat de Pierrot aussi pour  
la vie qui n'est pas seulement de bien faire son métier,  
sur son action syndicale, professionnelle (il fut pré-  
sident du comité local des pêches), communale (il  
était conseiller municipal).*

*« Officier du Mérite maritime, tu étais avant tout  
une de ces figures qui marquent leur métier, leur  
ville, leur temps », dit-il encore avant de conclure sur  
un adieu pathétique, la voix étranglée d'émotion : un  
moment d'une intensité extrême.*

*Puisse toutes ces marques de sympathie atténuer*

le chagrin d'Annie, des enfants Colette, Christine,  
Pierre, François, Henri et de la petite Lucile.  
Car Pierrot ne sera pas oublié de sitôt.

LOUVOYAGES

En vareuse de toile tannée, le large béret noir tiré sur le côté, Tonton Gilles ramenait toujours de mer les plus beaux crabes qu'on pouvait trouver sur le marché, autour des halles de Douarnenez. Il connaissait les roches aux alignements précis où se trouvaient les plus grosses araignées, les fonds où se mouvaient avec lenteur les crabes dormeurs, qu'on appelait aussi « krank saoz », « crabe anglais », allez savoir pourquoi ! Quant aux frétilantes étrilles, elles restaient la mauvaise affaire du pêcheur. Vives et agressives, elles vous pinçaient les doigts ou fuyaient vers les abris les plus invraisemblables entre les planches du bateau... En breton, on les appelait « rederien », « les coureurs » !

De temps à autre Tonton Gilles nous faisait cadeau, sur sa « godaille », d'une magnifique araignée de mer. Toujours avec le même cérémonial, il la sortait de son panier rond en lattes de bois tressées, la déposait sur la toile cirée de la table, sans dire un mot. Mise sur le dos, la bête repliait instinctivement les pattes, les ramenant, serrées, vers la face inférieure de son corps, protégeant la partie la plus fragile de son étrange structure. C'était le signe qu'elle était bien vivante. Les énormes pinces fascinaient tous les enfants. On racontait à leur propos des histoires terribles de doigts coupés ou d'ongles arrachés. D'ailleurs, Gaby Bizien, mon copain, ne montrait-il pas un index mutilé dans des circonstances atroces par l'un de ces monstres aux grandes pinces rouges ? Un jour, par inadvertance, il s'était laissé surprendre en manipulant un crustacé vigoureux. La

bête ne voulait plus lâcher prise après lui avoir coincé un doigt qui, plus fragile que la tenaille redoutable qui l'enserrait, perdit une bonne partie de sa substance au milieu des cris et des pleurs.

Prudence, donc, telle était la règle du côté de la maraille qui, par ailleurs, farfouillait, à main nue sans appréhension, dans tous les trous de roches découverts à chaque marée basse, pour en retirer tout animal qui pouvait s'y être réfugié. Mais, dans ce domaine, la tradition enseignait que tout crabe, surpris au fond de son trou, était incapable d'utiliser ses pinces. Et chacun sait la force de la tradition qui faisait de nous, aux yeux des petits paysans, des héros ignorant la peur. Pourtant, ces trous recelaient des « choses » horribles et invisibles, molles, gluantes, piquantes, grat-touillantes, mais impossibles à saisir et à ramener au jour. Pour ne pas perdre la face, en retirant brusquement la main, il fallait surmonter la crainte et le dégoût pour capturer enfin le pauvre « krank glaz », le malheureux « crabe vert », qui rougissait à la cuisson...

Sa chair n'avait rien à voir avec celle de l'araignée ! Chacun s'accordait ici à dire que l'araignée était le plus « goûté » des crabes et que la carcasse était encore meilleure que les pattes. On allait le vérifier encore ce soir, avec le cadeau de Tonton Gilles qui venait d'accepter un peu de vin rouge, pour ne pas avoir l'air fier en refusant. C'était, il est vrai, un homme particulièrement sobre, et qui avait conservé, malgré son âge, une force herculéenne. Il racontait parfois comment il en avait « dressé » plus d'un, notamment au cours de son service militaire, où la mode du temps était de se moquer des Bretons.

Pour remonter du port à Ploaré, où il habitait, il suivait un itinéraire tout à fait particulier et qui, à ses yeux, avait le mérite de compter le moins de bistrots possible sur le parcours. C'était une gageure qui demandait réflexion et don d'observation. De la cale Ronde, il commençait par

273  
274  
275  
276  
277  
278  
279  
280  
281  
282  
283  
284  
285  
286  
287  
288  
289  
290  
291  
292  
293  
294  
295  
296  
297  
298  
299  
300  
301  
302  
303  
304  
305  
306  
307  
16

gagner la rue Obscure, étroite et sombre comme son nom, qui remontait entre deux rangées de maisons dont l'ancienneté se jugeait aux dates inscrites sur le fronton des portes : 1685, 1782... Les enfants ne s'y aventuraient jamais sans un frisson.

Il fallait y marcher en regardant devant soi. Si vous tourniez la tête, c'était pour vous trouver nez à nez avec une petite vieille au visage grincheux qui cherchait un peu de jour au coin de sa fenêtre. Vous étiez manifestement un intrus et il fallait beaucoup de courage pour affronter ces rues et ces impasses où vivaient des gens silencieux et étranges qui nous semblaient sortir d'un roman populaire d'Eugène Sue, sur les bas-fonds. Ce n'était sans doute qu'une impression, car les gens qui vivaient là n'étaient guère différents de nous.

En haut de la pente, à droite, premier bistrot. Tonton Gilles le négligeait pour rejoindre les halles par la rue du Couëdic. C'était alors la traversée difficile où il fallait espérer ne pas être interpellé par un camarade attablé à un comptoir... En haut de la rue Laennec, il prenait à gauche pour rejoindre la rue Monte-au-Ciel... qui passait devant l'hôpital ! Il savait, en général, bien négocier le café du coin en arrivant à Pen ar Hoat avant d'entamer la montée d'une autre rue Laennec, celle de Ploaré, qui longeait le cimetière. Dès le bas de la côte, il savait déjà qu'il ne passerait pas devant chez Catherine « Pont Len » impunément. Mais, arrivé là, le pire était déjà derrière lui... Il se demandait toujours s'il allait entrer directement au bistrot ou s'il allait passer, si on ne l'appelait pas. Il savait qu'on lui avait fait une réputation de « krapule » (traduisez avare !) et ça le gênait quand même un peu. Alors, il poussait la porte de la boutique-café-épicerie et s'asseyait près d'un crachoir rempli de sciure de bois, dans le brouhaha des conversations. Il n'y restait jamais longtemps, car si le bistrot peut être un lieu agréable, il peut

être aussi un lieu de perdution ou tout au moins un repaire à histoires.

Le mois dernier, à ce même endroit, son neveu Louis « Beg-Du » avait dit, en plaisantant, à son voisin de table, Eugène « Laez ar Vorch' » :

– Qu'est-ce que c'est que tous ces poils que tu as sur toi ?

Et il avait voulu l'épousseter gentiment sans comprendre la colère de l'autre, jusqu'au moment où, quittant le comptoir, le grand François s'est exclamé :

– Eh bien ! le voilà celui qui a volé mes lapins !

Les Sherlock Holmes de buvettes sont expéditifs ! Eugène avait pris une raclée et avait dû rembourser le prix estimé des longues oreilles. Tonton Gilles n'avait pas pu boire son verre, on le lui avait renversé pendant la bagarre...

Lorsqu'il quittait chez Tante Catherine, il restait une fin de parcours redoutable avec l'incontournable passage de « Marc'hed an Haü », où péroraient sur le trottoir, face à l'église, les ténors de l'actualité locale et de la politique internationale. Pas un passant n'échappait à leur invitation et il y avait toujours là quelqu'un qui vous devait un coup depuis la dernière fois ! Trois mois auparavant, il était tombé, là, dans une embuscade ! Un voisin de son frère l'avait apostrophé :

– Tu vas quand même arroser le mariage de ma fille !  
Allez ! Viens ! Demain, tu seras en mer !

C'était une invitation qu'on ne pouvait refuser d'autant plus que ce mariage faisait des gorges chaudes dans tout le canton. À l'origine de cette vaste rigolade, il y avait uniquement la conjonction de deux surnoms. Le père de la jeune fille n'était connu que sous le nom de « Maen Lemm », « la pierre à aiguiser », à cause d'une calvitie totale, lointain souvenir d'une fièvre typhoïde pernicieuse. Le garçon avait pour père « Beg ar Goutel », « la pointe du couteau » désigné

ainsi à cause de son physique particulier, en lame de couteau, précisément.

Marier la « pierre à aiguiser » avec « la lame de couteau », il n'en fallait pas plus pour déchaîner l'hilarité générale. Toute la communauté ploariste attendait la nuit des noces avec impatience, imaginant déjà les bruits de contact, les suggérant, les imitant, dans d'énormes éclats de rire. On n'avait jamais encore vu ça ! Clac ! Clac ! Zig ! Zig ! Les onomatopées allaient bon train.

Mais devant « Maen Lemm », on se retenait, attendant qu'il soit parti pour reprendre les plaisanteries et les sous-entendus. Il était particulièrement susceptible et violent à ses heures.

Les langues repartirent, volubiles, quand le futur beau-père du fils « Beg ar Goutel » entraîna au bistrot de Gilles Brusq, le Tonton Gilles un peu coincé. Ce jour-là, « Maen Lemm » se montra généreux et ne laissa repartir son invité que lorsqu'il fut « entre deux, mon cœur », c'est-à-dire légèrement éméché.

La tante Gilles n'apprécia guère les histoires de pierre et de lame, vaguement bredouillées. Elle mit son homme au lit après une fameuse soupe de moules, qu'elle avait fait mijoter, et que le pauvre n'apprécia pas suffisamment au gré de cette femme énergique qui n'aimait guère les écarts de conduite. Elle avait été décorée de la médaille du travail en 1934.

Quant à l'itinéraire de tonton Gilles, il avait beau y réfléchir, il lui trouvait toujours des failles. Même en remontant par la rue de « Kroas Talud » et la rue Anatole-Le Braz, il aboutirait forcément à « Marc'hed an Haü ». Il n'allait quand même pas traverser les champs de la ferme à Hervé Momeur ! C'était sans solution...

Pour redescendre au port, tout était bien plus simple ! C'était toujours très tôt le matin avant l'ouverture des cafés. On pouvait naviguer d'une rue à l'autre, en faisant

sonner ses sabots, sans avoir à répondre à une invitation pressante. La seule rue pour laquelle il ne dérogeait jamais, c'était la rue Obscure. Une sorte de superstition l'attirait vers cette pente étroite. Il était persuadé que c'était la seule et bonne ouverture pour réussir sa journée. Tout le confortait dans cette idée : le coin de ciel et le minuscule coin de mer qu'elle laissait entrevoir, les étoiles de l'hiver, le lever du soleil en été et surtout la sagesse des gens de cette rue. Dans leur inconfort, ils avaient su ménager les espaces nécessaires au métier, comme ces trous à mâts qui perçaient les façades, en coin, à mi-hauteur d'homme. Ils permettaient, par leur orientation, et malgré l'étroitesse de la rue, de faire glisser les longs mâts des chaloupes dans les caves, pour les remiser. Ce qui semblait impossible, il l'avait imaginé et avait même obtenu là-dessus un texte de droit écrit. Les constructions d'habitations devaient se conformer à ce « droit de trou de mâts » afin que chaque patron de barque dispose du recul nécessaire pour mener à bien ses opérations de remise.

Le ciel, la mer, le soleil, les étoiles, la sagesse, cette rue, dite Obscure, était pour tonton Gilles la suite quotidienne des révélations d'où lui venaient les idées qui guidaient sa vie de marin pêcheur.

Mais depuis des années qu'ils descendaient ensemble des hauteurs de Ploaré, son voisin Jakez « March'an Haü » le quittait ostensiblement après la rue du Centre pour continuer son chemin par la rue du Couëdic. Il accélérât alors le pas pour retrouver son compagnon quand il débouchait de la rue Obscure. Il y avait pour les deux hommes, chaque matin, un moment hors du temps, exactement le temps qu'ils mettaient à se rejoindre après avoir suivi, sur une centaine de mètres, des parcours différents.

Pour rien au monde Jakez n'aurait suivi la rue Obscure, depuis le jour où il y avait rattrapé l'« empêche », l'homme qui traîne avec lui l'aura de la malchance. S'il vous regarde,

il faut s'attendre au pire ; si vous le regardez, vous provoquez les forces du mal ; si vous le croisez, votre journée peut en être bouleversée. Une seule parade, il faut toucher du bois ! En fait, le pauvre homme, dont la rumeur colportait qu'il était à l'origine de toutes les catastrophes, n'était le plus souvent qu'un grand distrait. Sa profonde distraction avait été, parfois, à l'origine d'événements tragiques, grossis et enjolivés par des hâbleurs impénitents que l'on rencontre, plus que partout ailleurs, parmi les marins-pêcheurs.

Toujours est-il que Jakez croyait dur comme fer « aux pouvoirs », depuis le jour, où, après avoir fait quelques pas derrière l'« empêche » dans la rue Obscure, il avait glissé sans raison apparente, cassant son sabot et se foulant la cheville.

Esprit simple, mais doué d'une forte mémoire auditive, sensitive et visuelle, Jakez vivait dans un monde géré, pour une grande part, par la superstition, familière à ceux que l'explication de la réalité du monde n'atteint pas.

Il avait ainsi des oiseaux fétiches. Tout d'abord les pies, dont la vue et le caquetage déclenchaient une litanie :

*« Une pie, tant pis !*

*Deux pies, tant mieux !*

*Trois pies, malheur... »*

À travers elles, il prédisait la mort, les baptêmes, les mariages...

Les corbeaux l'aidaient à prédire le temps. Quand ils passaient au-dessus de sa tête en croassant : glao ! glao ! glao ! c'est qu'il allait sûrement pleuvoir. Les corbeaux de chez nous, c'est connu, ne parlent que breton et dans cette langue « glao » signifie « la pluie ».

Le hullement des chouettes de la ferme de Kerguimigou était son tourment. La nuit, il rallumait la lumière pour ne pas les entendre dans le noir.

En mer, Jakez vivait des peurs terribles quand s'élevait

dans le sillage du bateau la plainte des « Satanics », les pétrels tempête à la mauvaise réputation, et sur lesquels couraient les plus sinistres histoires. Cette plainte, d'ailleurs, en effrayait bien d'autres, à la tête pourtant solide.

Jakez avait vu aussi des sirènes dans les remous de Tévenec. Il avait croisé la redoutable « Dame en Noir », courant sans toucher le sol, sur les trottoirs de la rue Duguay-Trouin. Il racontait aux enfants, qui l'écoutaient avec ferveur, le récit de l'Homme de la Lune, dans un langage pittoresque et imagé. Ce vagabond avait osé un jour voler un fagot dans le bois de Coataner. Il avait aussitôt été projeté dans la Lune par on ne sait quelle force mystérieuse. En regardant bien, par les nuits de pleine lune, on peut voir encore le malheureux ployé sous son fardeau. Il reviendra parmi nous le jour où quelqu'un paiera les branchages qu'il a dérobés. Mais voilà ! concluait Jakez, on ne sait pas à qui il faut payer...

Il s'était ainsi taillé un univers à force d'émotions vécues, de rencontres intempestives, de récits mal interprétés, de visions fortes, même fugitives. Il avait dans la tête un monde imaginaire qui le rendait circonspect autant qu'imprévisible. Il pouvait avoir ainsi des réactions non rationnelles dont il ne démordait pas et qui l'enfermaient dans des décisions souvent hors de propos avec les faits.

Une année, au début du printemps, il avait embarqué pour la pêche aux maquereaux en mer d'Iroise, avec « Mechan Bihen ». Plusieurs fois par jour, le patron faisait prendre un seau d'eau de mer qu'un homme recueillait au bout d'un cordage. Il descendait ensuite dans la cale en demandant qu'on fasse bien le noir autour du panneau qu'il refermait sur lui. Là, dans l'obscurité, il faisait couler l'eau entre ses doigts, agitait le seau avec un bâton, et concluait à la présence du poisson d'après la teneur de l'eau en plancton phosphorescent. On ne pouvait bien le déceler que

7 dans une ombre opaque qui créait le réflexe lumineux des  
8 animalcules qui peuplaient la mer.

9 Quand il émergeait du panneau de cale, en clignant des  
0 yeux, le patron savait s'il fallait mouiller les filets ou  
1 reprendre la route. C'était l'un des secrets de sa réussite.

2 Jakez observait tout cela d'un œil torve et soupçonneux.  
3 Il finit par se convaincre qu'il y avait là-dessous quelque  
4 tour de magie et que cet homme, qui s'enfermait dans la  
5 cale, ensorcelait l'eau de son seau pour jeter un sort aux  
6 poissons de l'Iroise. Tout ça n'était pas catholique et, un  
7 jour, cet équipage le paierait cher. Effrayé par ces pra-  
8 tiques, jusqu'au cauchemar, Jakez débarqua après la  
9 deuxième marée...

0 Tonton Gilles essaya de le sermonner, cherchant des  
1 arguments pour le convaincre. Il lui expliquait :

2 - Ton patron, il cherche seulement à voir si la mer est  
3 bonne pour les maquereaux. Il lui faut le noir pour voir  
4 ça. En plein jour, on ne peut pas voir le « lampreïz » qui  
5 brille la nuit dans notre sillage. C'est comme pour les vers  
6 luisants. C'est comme pour les phares... Tiens ! Regarde la  
7 nuit... Tu vois bien, le soir, quand il fait beau, même de  
8 l'allée de Sainte-Croix, on voit les feux du phare de Pen-  
9 march, dans le sud-suroît. Il éclaire le ciel. Si le temps est  
0 bouché on ne voit pas les feux. Ça ne veut pas dire qu'il  
1 n'y a plus de phare à Penmarch, ce soir-là. Ah ! Jakez tu  
2 as la tête dure. Comme disait ma grand-mère : « Laket'ni  
3 venn, laket'ni reor ! »

4 Mais Jakez n'en démordit jamais, affirmant toujours que  
5 ce bateau était maudit. Jusqu'à son trépas, il resta étonné  
6 que rien ne vînt jamais confirmer son jugement sans appel.  
7 Que ce navire continuât à aller et venir sans dommage  
8 n'était pas, pour lui, dans l'ordre des choses.

82 1. Intraduisible, sinon par : « Ce qu'il s'est mis dans la tête, il se l'est  
83 mis aussi dans le... derrière. »

549 Son esprit irrationnel louvoyait parfois ainsi au vent  
550 arrière, tirant des bords inutiles, allant jusqu'à nier les plus  
551 fortes évidences.

552 Ainsi était Jakez, le marin, qui inventait de si belles  
553 histoires, le soir, au bord des quais, pour les enfants dont  
554 il était resté si proche par le regard puéril qu'il portait sur  
555 le monde.  
556

AN TAN ! AN TAN ! (Au feu ! Au feu !)

557

558 Affirmer que Paolig était distrait, c'était peu dire. Même  
559 lorsqu'il était mousse, il avait déjà acquis une réputation  
560 peu commune. Il était, selon toute apparence, le plus  
561 incorrigible des garçons jamais embarqués. Il salait deux  
562 fois la soupe, faisait le café à l'eau de mer, mettait ses  
563 bottes à l'envers...

564 Quand il embarqua pour la première fois à la pêche au  
565 thon, le domaine de sa distraction devint, d'un seul coup,  
566 immense, à la mesure des milles et des milles qu'il allait  
567 parcourir. Passer trois semaines dans l'espace étroit d'un  
568 bateau de pêche relevait de la gageure pour un être aussi  
569 enclin à tout confondre. Il allait pouvoir user de son goût  
570 inné des mélanges douteux sans risquer d'être débarqué le  
571 soir même. Il allait enseigner la tolérance, la patience et  
572 la maîtrise de soi à tout l'équipage. Il allait en avoir le  
573 temps et les moyens. On ne pouvait pas trouver meilleur  
574 maître pour inculquer à chacun la notion de résignation.  
575 Paolig pouvait répéter indéfiniment les mêmes erreurs, sans  
576 sourciller, tout naturellement. Pourtant, il ignorait ce prin-  
577 cipe fondamental de l'art d'instruire : la pédagogie, c'est  
578 l'art de la répétition. Il l'appliquait seulement d'instinct et  
579 les résultats étaient terribles. Il ramena ainsi à terre plus  
580 d'un équipage démoralisé, abattu, écœuré.

581 16

Le plus curieux c'est que personne ne semblait lui en vouloir sur les quais. On disait :

- Paolig éo, Paolig a jomo! (Paolig il est, Paolig il restera !)

Il bénéficiait ainsi d'une sorte de protection un peu condescendante dont il usait astucieusement depuis son plus jeune âge. Ses distractions détendaient quelquefois l'atmosphère et on oubliait les mécomptes de ses erreurs funestes. Il trouvait toujours un embarquement et sa simplicité passait parfois pour un porte-bonheur. L'effet cumulatif jouait en sa faveur : il en faisait trop et se bâtissait une réputation d'imbécile heureux. Il n'était ni l'un, ni l'autre, mais cultivait un travers qui pouvait se montrer payant. Il n'en voyait pas les limites, car il n'analysait rien, se contentant vaguement de raisonnements analogiques qui suffisaient à son esprit paresseux.

Par ailleurs, c'était vrai, il avait souvent le nez au vent, rêveur impénitent, guetteur de lune...

Ce jour-là, il regardait vaguement la ligne du « bolomm », à l'arrière. Elle se perdait dans le sillage du bateau. En principe, personne ne surveillait jamais cette ligne-là. Ce n'était pas nécessaire car un système astucieux de rappel de cordelettes déclenchait un tintamarre de boîtes de conserve vides quand un thon accrochait l'hameçon. Contrairement aux autres lignes tendues sur les perches et les tangons et qu'il fallait toujours épier, les trois lignes de l'arrière prévenaient toutes seules de la moindre capture, par leur bruit de ferraille.

Paolig, du haut de ses quatorze ans, avait bien assimilé ces données mais, pour le moment, c'était là qu'il était le mieux, en attendant de préparer le repas de midi pour tout l'équipage.

D'ailleurs, depuis le matin, on faisait route, changeant parfois de cap, sans rien trouver. Le thon avait fui vers

d'autres lieux que le patron essayait de découvrir à tous les signes qu'il connaissait.

Herlé était de quart. Il avait ouvert un des carreaux de la passerelle pour avoir un peu d'air. Il passait de temps à autre la tête par l'ouverture en prenant soin de ne pas laisser emporter sa casquette blanche qu'il affectionnait particulièrement. Il tirait parfois d'un index rêveur sur le mouchoir qu'il s'était noué autour du cou. Scrupuleusement, il suivait les instructions successives du patron sans quitter de l'œil les lignes qui s'incurvaient bas sur la mer. Au premier poisson capturé, l'une d'entre elles monterait, brusquement tendue par le poids d'un germon leurré par une simple touffe de crins.

Mais depuis le matin, rien ne se passait et, comble de malchance, une demi-douzaine de dauphins jouaient devant l'étrave depuis plus d'une heure. Trois hommes se penchaient par-dessus la lisse pour mieux suivre les évolutions acrobatiques des cétacés en liesse. Rapides et gracieux, ils avaient trouvé à se mesurer à une invention des hommes, cette coque de bois propulsée par une hélice dont les efforts devaient leur sembler dérisoires et poussifs. Ils se donnaient en spectacle, libres et agiles, à des milles et des milles de tout lieu habité. Ils s'en iraient comme ils étaient venus, quand ça leur plairait, capricieux, furtifs et satisfaits.

En attendant, il ne fallait pas compter sur la bénéfique apparition des germons. Herlé changea de cap, 30 degrés au nord. Les dauphins disparurent. Ils suivaient sans doute une autre route et le nouvel itinéraire ne leur convenait plus.

Paolig avait regagné sa « cuisine », un petit réduit derrière la passerelle, qui donnait sur le panneau de descente au poste arrière. Il disposait d'un équipement sommaire : un fourneau à Butagaz et quelques ustensiles dont un gros chaudron pour cuire les pommes de terre. Il l'avait mis sur

18 le feu puis il était allé s'asseoir à nouveau à l'arrière : les  
19 patates, c'est connu, se cuisent sans aide d'aucune sorte.

20 Herlé s'appêtait à quitter son quart, cherchant de l'œil  
21 son remplaçant. Il allait être bientôt midi. Appuyés à  
22 l'avant, les hommes devisaient dans la nonchalance d'un  
23 temps trop calme et l'absence insistante du thon blanc.

24 Soudain, Herlé hurla :

25 – An tan ! An tan ! (Au feu ! Au feu !)

26 Les hommes se retournèrent pour voir Herlé bondir de  
27 la passerelle environnée d'un énorme nuage de fumée  
28 blanche.

29 Tous se précipitèrent d'un seul mouvement. À bord d'un  
30 bateau, le feu est la pire des choses. Dans un espace aussi  
31 confiné, il ne vous laisse que des moyens dérisoires pour le  
32 combattre. Il n'y a ni protection ni fuite possible : tout  
33 peut brûler. La seule issue, c'est de se jeter à l'eau pour  
34 échapper aux flammes. Mais c'est une issue bien illusoire,  
35 car elle ne mène nulle part sur l'immensité de l'océan. Le  
36 feu, c'est pire que la voie d'eau. Quand celle-ci se produit,  
37 en général, on peut pomper, étaler, attendre des secours,  
38 faire route... Avec le feu, tout devient incertain. Il brûle  
39 et il vous brûle, il met hors d'usage les équipements, il  
40 jaillit sans crier gare, guidé par une conduite ou un appel  
41 d'air...

42 Saisi d'effroi, en quelques enjambées, l'équipage rejoignit  
43 la passerelle d'où sortaient d'épaisses volutes de fumée  
44 d'une blancheur irréaliste.

45 Herlé était déjà à la porte de la cuisine... Il recula d'un  
46 pas, écartant les bras pour retenir les autres, bientôt aussi  
47 médusés que lui. Dans le réduit, Paolig, le visage rougi, un  
48 seau à la main, les regardait, hagard et effaré. Il bredouilla :

49 – J'ai vu trop tard que j'avais oublié de mettre de l'eau  
50 avec les pommes de terre...

51 Alors, le grand nigaud avait saisi un seau d'eau, soulevé  
52 le couvercle du grand chaudron et versé d'un seul coup

683 tout le contenu du seau sur les patates déjà chauffées à  
684 blanc. La blancheur irréaliste de la « fumée » n'était autre  
685 qu'un énorme nuage de vapeur d'eau qui avait donné à  
686 tous l'illusion d'un véritable feu.

687 Herlé était triplement en colère, pour la bêtise du mousse,  
688 pour avoir été surpris et dupé, pour le repas perdu et  
689 reporté aux calendes. Il secoua Paolig en le sortant par la  
690 manche de son cagibi. Il ne trouvait pas de jurons assez  
691 forts, ni de mots suffisamment bien sentis pour qualifier le  
692 personnage qui se tenait penaud devant lui. Il éructa tout  
693 un chapelet :

694 – Orio ! Istrogell ! Pennsod ! Heman a zo sod pill ! Paogoch !  
695 Hoc'h gouez ! Tamm tra ! Penn divalo !... (Idiot !  
696 Imbécile ! Tête folle ! Celui-ci est fou furieux ! Maladroit !  
697 Cochon sauvage ! Bon à rien ! Tête sans cervelle !...)

698 Et il ajouta, personne n'a jamais su pourquoi :

699 – Pointe à pitre !

700 Il atteignit les sommets, quand il découvrit, en plus, que  
701 le chaudron n'avait plus de fond ! Il le saisit à deux mains,  
702 reniflant l'odeur des pommes de terre brûlées collées aux  
703 parois et, avec un cri de rage, il balança le tout à la mer...

704 Ce dernier geste le calma. Se ressaisissant tout d'un  
705 coup, il poussa un juron sonore et se précipita à la passerelle.  
706 Le bateau, abandonné à lui-même, commençait à remonter  
707 au vent. On allait embrouiller toutes les lignes. Au même  
708 moment, le patron surgit sur le pont, intrigué par les cris  
709 et le remue-ménage. En un instant, tout rentra dans l'ordre  
710 et comme si les pommes de terre « cramées » avaient été  
711 pour eux le signal de la curée, les thons d'un seul coup se  
712 ruèrent sur les lignes. Herlé en oublia sa rancœur et dosa  
713 la vitesse sur les indications du patron qui l'avait rejoint.

714 Encore une fois, avec ses « conneries », ce satané Paolig  
715 avait relancé la pêche ! Les cris fusaient de partout :

716 – Ret ! An eil en a'el ! Ret ! Ar plomb braz oll avc !

(Raide, la deuxième au vent ! Raide ! Le grand plomb sous le vent !)

Personne ne pensait plus au repas perdu, à l'heure dépas-  
sée, au chaudron percé... Les thons sautaient à bord, c'est  
tout ce qu'on leur demandait.

Paolig, l'air renfrogné dans son coin, attendait les « son-  
nailles » du « bolomm » pour crocher sa ligne et s'exercer  
à ramener à bord le poisson imprudent qui se laisserait  
tenter par une poignée de crins rouges.

Il avait, lui aussi, oublié le repas qu'il devait préparer.  
C'était normal, il avait l'esprit ailleurs... Il rêvait parfois  
d'aller habiter l'île de Sein, là où il trouverait sûrement un  
coin tranquille où les marmites ne perceraient plus au feu.

Il n'était pas encore tout à fait un « empêche »...

#### UN ÉQUIPAGE DE L'ÎLE DE SEIN

Le *Pax Vobis*, AU 1890, patron Jos Guilcher, de l'île  
de Sein relâchait parfois à Douarnenez. Il s'amarrait au  
quai du vieux port parmi ses grands frères, le *Louis et*  
*Renée*, le *Grand Du*, l'*Alain-Bihen*... et autres malamocks.  
On pouvait aussi rencontrer le *Pax Vobis* à l'Aber-Wrach,  
sur la côte nord...

Jos avait l'hospitalité généreuse des grands seigneurs de  
la mer et suffisamment de malice au fond des yeux pour  
accueillir à son bord quelques touristes curieux, sans rien  
perdre de sa dignité de marin et d'homme libre. Il nous  
en est resté quelques photos avec ces « beaux visages  
d'hommes burinés par le vent », comme le dit une chanson  
célèbre. C'est avec émotion que nous retrouvons aujourd'hui  
ces sourires à jamais effacés, ces regards directs d'un  
équipage de Sênans, entourant une jeune femme dont le  
mari possédait un « Kodak », pour saisir cet instant de  
détente.

Après 1940, les années de guerre allaient disperser ces  
hommes et sceller leurs destins. C'est ainsi que Désiré  
Fouquet, Clet Chevert, Ambroise Fouquet, Prosper Couil-  
landre, sur son *Rouanez ar Mor*, Désiré Milliner seront  
des premiers départs pour l'Angleterre. Désiré épousera  
d'ailleurs une Américaine et partira vivre aux U.S.A. Quant  
à Amédée Ansquer et Maurice Guilcher, ils reviendront  
des camps de la mort, les cheveux et les yeux décolorés  
par la chaux vive des fosses communes...

Jos Guilcher ne pourra pas s'enfuir avec son *Pax Vobis*  
en panne d'embrayage. Il embarquera, avec d'autres, sur  
le *Rouanez ar Mor*, le bateau de son beau-frère. Mais  
après quelques semaines passées outre-Manche, il reviendra  
avec le *Corbeau des Mers*, avant les grandes marées d'équi-  
noxe de septembre. Avec lui, Pierre Couillandre, le frère  
de Prosper, Gabriel Milliner, Noël Spinec, Paul « Champ  
Carré », Jean-Marie Porsmoguier parti avec la *Velleda*, et  
Prosper Spinec. Ils n'avaient pas jugé utile de rester à  
Penzance où ils avaient eu la fâcheuse impression de ne  
vraiment servir à rien. Les nouvelles qu'ils avaient de l'île,  
à la suite de quelques allées et venues clandestines, avaient  
fini par les décider à rentrer.

Si bien que, dès le mois d'octobre 1940, Jos Guilcher  
avait de nouveau recruté un équipage pour reprendre la  
pêche. Les Allemands, plus occupés de leurs premières  
ripailles d'occupants, ne posèrent aucune question sur cette  
réapparition.

C'est donc ainsi que le *Pax Vobis*, quelques années plus  
tard, se trouvera mêlé, le 1<sup>er</sup> mai 1943, aux circonstances  
d'un événement dont le récit a été rapporté bien des fois  
depuis lors au fil des veillées et des conversations.

Mais avant d'en arriver là, les grands espaces océaniques,  
devenus champ de bataille par les effets de la guerre,  
avaient assuré depuis des temps et des temps la prospérité

749  
750  
751  
752  
753  
754  
755  
756  
757  
758  
759  
760  
761  
762  
763  
764  
765  
766  
767  
768  
769  
770  
771  
772  
773  
774  
775  
776  
777  
778  
779  
780  
781  
782  
16

13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100  
101  
102  
103  
104  
105  
106  
107  
108  
109  
110  
111  
112  
113  
114  
115  
116  
117  
118  
119  
120  
121  
122  
123  
124  
125  
126  
127  
128  
129  
130  
131  
132  
133  
134  
135  
136  
137  
138  
139  
140  
141  
142  
143  
144  
145  
146  
147  
148  
149  
150  
151  
152  
153  
154  
155  
156  
157  
158  
159  
160  
161  
162  
163  
164  
165  
166  
167  
168  
169  
170  
171  
172  
173  
174  
175  
176  
177  
178  
179  
180  
181  
182  
183  
184  
185  
186  
187  
188  
189  
190  
191  
192  
193  
194  
195  
196  
197  
198  
199  
200

de tout un littoral qui tirait une grande part de ses ressources des eaux de cet océan qui semblait inépuisable.

Ses ressources étaient aussi infinies que diverses. Et lorsque couchées par le vent, de longues écharpes de fumée s'étiraient de l'île de Sein sur la mer, elles ne signalaient pas un quelconque incendie. À l'odeur, on pouvait reconnaître le goémon brun, qui brûlait pour la fabrication de l'iode suivant une tradition ancienne. Une autre espèce de goémon rouge, séché, nourrissait aussi les vaches de l'île. Il donnait à leur lait un goût particulier mais aussi, disait-on, des vertus inestimables qui faisaient des enfants solides et forts.

Quant à la terre, même arrosée d'embruns, elle savait faire pousser l'orge, qui engraisait les poules, et dont la paille servait de litière aux bovins. Le battage au fléau, sur une toile de voile, était l'occasion de rencontres.

De temps à autre, on tuait aussi le cochon pour un « fest an orc'h » convivial où chacun se régalaient, de viande grasse, de boudin, de rognons... servis au milieu d'un plat de pommes de terre récoltées à l'abri des murets de pierre, qui protégeaient les plants aux petites fleurs blanches.

Quelques personnes distinguées élevaient quelques chèvres dont le bêlement grêle s'envolait dans le vent.

L'île de Sein vivait ainsi, courbant parfois l'échine sous les grandes tempêtes d'ouest, craignant soudain de connaître à son tour le sort de la ville d'Ys, engloutie par les flots en des temps immémoriaux.

Mais c'était un autre cataclysme qui la guettait. Il allait naître des hommes eux-mêmes et non des éléments. La guerre venait de frapper à la porte de l'océan. Elle la repoussait violemment pour faire entrer son cortège de deuil et de sang.

Nous abordions les années noires. Les femmes pleuraient encore en serrant contre elles leurs enfants, à Sein comme à Douarnenez. Elles revêtaient à nouveau, bien

IMPRIMERIE  
FLOCH

2<sup>e</sup>

819  
820  
821  
822  
823  
824  
825  
826  
827  
828  
829  
830  
831  
832  
833  
834  
835  
836  
837

des fois leurs « mantelets », ces longues capes noires à capuchon, qu'elles louaient pour les enterrements quand elles étaient trop pauvres pour les acheter.

Ma mère, un jour, avait dû revendre le sien. Geste de pauvre qui offensait sa dignité. Aujourd'hui encore, mon cœur se serre à l'image de cette femme ouvrant son armoire pour en sortir ce vêtement noir qui avait été le sien. Elle le porta au fripier.

J'aurais voulu t'offrir, ma mère, tous les manteaux du monde. Mais je sais que cela n'aurait pas effacé ton humiliation de ce jour-là, celle des pauvres qui n'ont jamais le choix.

Même devant la mort, nous n'étions pas égaux. La précarité, l'adversité, contraignaient les femmes à des décisions qu'elles étaient seules à assumer. Elles sacrifiaient ce qui pouvait l'être, en ménageant les apparences, à travers lesquelles elles sauvaient leur dignité. Mais ces jours-là, elles fermaient la porte et gardaient leurs enfants auprès d'elles.

### LE NANTAIS

838  
839  
840  
841  
842  
843  
844  
845  
846  
847  
848  
849  
16

En ce temps-là, entre les deux guerres, ils étaient bien trois cents enfants à fréquenter les deux écoles de l'île de Sein, la communale et celle des sœurs.

Depuis l'âge de deux ans, Émile allait régulièrement à la maternelle, même par les jours de gros temps. Marie-Perrine, sa mère, l'emmitouffait alors pour le conduire jusqu'à la porte de la classe à travers les rues étroites où s'engouffrait parfois une bourrasque chargée d'embruns et de flocons d'écume légère. Ce n'était pas ce qui l'inquiétait. Les murs étaient de solides abris, plus solides que les barques qui affrontaient la mer d'Iroise si souvent en courroux. Elle songeait surtout à son mari qui pêchait dans

le déferlement du vent. De temps en temps, elle se retournait pour houspiller les deux plus grands qui se chamaillaient à coups de musettes de toile bleue, sans égard pour les livres et les cahiers qu'elles renfermaient.

Par les jours de beau temps, les enfants partaient seuls pour l'école. Vers celle où poussait le seul arbre de l'île, un figuier, incongru en ces lieux, ou bien l'autre qui, pour toute végétation, possédait la croix du Seigneur. C'était au choix...

Lorsqu'il eut six ans, Émile passa à la « grande école », celle où l'on apprenait à lire. C'était un événement en soi, lourd d'avenir mais, ce jour-là, Émile reçut, de surcroît, le choc de sa vie.

La maîtresse était gentille et elle n'imaginait pas ce qu'elle allait déclencher quand elle dit sur un ton légèrement étonné :

– Tiens !... Émile, tu es né à Nantes, toi ?

Stupeur ! Nantes ? Émile ne connaissait pas. Et comment peut-on ne pas connaître l'endroit où l'on est né ? Il y avait sûrement une erreur. Il était de l'île de Sein, comme tous les autres ici. Sous le coup de l'émotion il se mit à pleurer. La maîtresse tenta de le consoler en expliquant que ce n'était pas grave, que c'était seulement écrit sur le papier, mais que, bien sûr, il était, lui aussi, de l'île.

Il se calma peu à peu... La maîtresse lui montra sur une carte de géographie où se situait Nantes. C'était vraiment loin, plus loin que Audierne, plus loin que Douarnenez. Pour Émile, ça n'avait pas de sens. Il ne pouvait pas être né là-bas. Sa mère le lui aurait dit. Et si c'était vrai et qu'elle ne l'avait pas dit, c'est qu'il y avait quelque chose à cacher là-dessous.

– Alors, je suis peut-être un enfant trouvé, pensa Émile ? C'est ça, un enfant trouvé. D'ailleurs, pourquoi est-ce que je suis le seul à m'appeler Émile dans toute l'île ? Parce

qu'on ne pouvait pas me donner un nom comme aux autres. Émile ? C'est bien un nom de la ville ça !

À 11 heures, en quittant l'école, le petit garçon se rongea d'inquiétude. Un moment, il songea à ne pas rentrer à la maison lorsque ses frères le rattrapèrent, l'entraînèrent dans leur course sans remarquer son air sombre.

Pendant le repas, il ne leva pas le nez de son assiette, lui qui d'ordinaire bavardait sans arrêt. Marie-Perrine, un peu étonnée, lui demanda s'il n'était pas malade.

Relevant sa frimousse barbouillée, Émile posa sur sa mère un regard humide et bredouilla :

– Dis, maman, je ne suis pas un enfant trouvé, hein ?

Toute la tablée resta interloquée, fourchettes suspendues dans un silence total. La mère, la première, reprit ses esprits :

– Pourquoi tu demandes ça, « istrojel »<sup>1</sup> ?

Et, sans pouvoir retenir ses larmes, le pauvre garçon, à mots hachés, avoua :

– La maîtresse m'a dit que j'étais né à Nantes. Je ne suis pas d'ici, je suis un enfant trouvé !

Le premier moment de stupeur passé, Marie-Perrine partit d'un énorme éclat de rire :

– Ah, oui ! Si tu savais où je t'ai « trouvé »..., commençait-elle sur le ton de la plaisanterie.

Elle riait tellement qu'elle ne pouvait pas terminer sa phrase... Et elle avait dit « trouvé ». Dans ce rire qu'il jugeait cruel, Émile discernait toute l'étendue de son malheur, l'infamie de son sort. Il se leva de table et sortit en courant.

– Attrapez-le ! cria la mère soudain inquiète devant la réaction de son fils.

Ah ! cet Émile, quand même, il n'avait jamais rien voulu faire comme les autres. Mais c'est vrai, elle aurait dû tout

1. En breton : niguedouille.

lui expliquer depuis longtemps. Seulement, voilà, il est toujours difficile de parler de ces choses-là. On remet toujours à plus tard et on ne le fait jamais. Et le résultat le voilà, un petit qui s'enfuit en courant avec ses deux grands frères à ses trousses. L'habitude s'était prise d'entourer d'un certain mystère les naissances, les relations du couple, les plaisirs coupables ou non. On « trouvait » les enfants dans les choux, dans une garenne un jour de pluie, dans un trou près du phare... Les gamins et les gaminettes finissaient par tout savoir, de confidences en racontars, de comparaisons en observations, mais cela ne faisait jamais le sujet de conversations familiales. Pour avoir voulu taire, pendant des années, le simple fait naturel de la naissance d'un bébé, on avait jeté un enfant au bord du désespoir et trahi sa confiance. Pauvre Émile !

Pourtant, il n'y avait rien à cacher et ce qui s'était passé six ans plus tôt n'avait rien de sordide, bien au contraire, cela tenait même du merveilleux. Mais comment l'expliquer à un enfant, déjà trop imaginaire, sans révéler en même temps tous les « tabous » ancestraux ?

Marie-Perrine n'était pas près d'oublier ce jour-là... Elle attendait son troisième enfant dans la semaine qui allait suivre. Le docteur Maignou avait jugé, à ses malaises, que l'accouchement serait difficile. Forte femme pourtant, elle s'était laissée peu à peu convaincre par cet ancien médecin de la coloniale qui en avait vu bien d'autres et savait se montrer parfois expéditif. Pour lui, cela ne faisait aucun doute, l'enfant se présentait mal et sortirait par le fondement, ce qui lui faisait dire dans son langage cru et imagé :

– Encore un de ces sacrés iliens qui ne veut pas venir au monde comme tout le monde pour raconter plus tard des histoires sans cul ni tête !

Un matin, Marie-Perrine fit un gros malaise, se coucha rapidement et ne bougea plus. Dans son ventre, l'enfant non plus ne bougeait plus. Craignant de se trouver avec

une césarienne sur les bras, sans être vraiment équipé pour, le docteur Maignou décida d'utiliser les grands moyens. D'ailleurs, cet enfant soudain immobile devait être délivré rapidement. Comme il prenait le pouls de la femme, elle poussa un gémissement plaintif : le petit, dans son ventre, venait de lui ajuster quelques bons coups de pied. Cette gymnastique naturelle rassura tout le monde mais ne changea pas la détermination du médecin.

Les deux moteurs Abeille à essence de l'*Amiral-Touchard* tournaient déjà. Le bateau de sauvetage de l'île, retenu par deux gaffes à la « Kale Kô », était prêt pour la mission.

Quelques semaines auparavant, c'était Jos Guilcher, sur son *Pax Vobis*, qui avait emmené, *in extremis*, jusqu'à Douarnenez, une autre femme qui était maintenant la mère d'une petite Gisèle. Elle avait à peine eu le temps d'arriver jusqu'à la maternité de la rue Monte-au-Ciel. En se retenant, avait-elle précisé...

Aujourd'hui, il ne semblait pas qu'il y eût la même urgence, mais la future maman aurait besoin d'une bonne préparation si l'on voulait que tout se passe bien dans huit jours.

On embarqua Marie-Perrine. Le docteur Maignou, rassuré et soulagé, retourna à ses autres malades. Il n'avait guère l'air inquiet. Il avait, par précaution, demandé à Clet de faire partie de l'équipage. L'homme avait été infirmier dans la marine pendant la guerre de 1914 et il possédait encore de bonnes notions concernant les premiers soins.

L'*Amiral-Touchard* sortit du port de Sein, accompagné des inévitables grands dauphins aux reflets vert d'eau, qui bondissaient de joie comme s'ils voulaient annoncer la naissance du Christ !

Une grosse houle de noroît faisait rouler le bateau et la mer devint soudain très hachée devant la pointe du Van.

D'abord assise, puis allongée au bout d'une demi-heure

de navigation, Marie-Perrine n'était pas très à l'aise. Elle sentait perler la sueur sur son visage. Ses narines se pinçaient involontairement. Elle pensa au mal de mer et aux nausées qui allaient bientôt la secouer. Le bateau continuait ses mouvements désordonnés et son garnement à elle menait la sarabande comme ce n'était pas permis. Peut-être que, lui aussi, cherchait une position plus confortable dans le double charivari du ventre de sa mère et de ce canot de sauvetage capricieux. Mais il faudrait qu'il prenne son mal en patience, il ne mettrait pas le nez dehors, ou le derrière d'après le docteur Maignou, avant une bonne semaine !

Une semaine ? Tout à coup, Marie-Perrine eut comme un doute... Ce qui se passait en elle lui rappelait ce qu'elle avait ressenti pour Joseph et Simon, ses deux premiers. Les mêmes symptômes... Elle fut soudain persuadée qu'elle n'attendrait pas une semaine. Elle sentit venir la première contraction et poussa un cri de douleur qu'elle essaya de retenir. Le visage inquiet de Clet s'encadra aussitôt dans la porte du poste arrière.

– Ça ne va pas, Marie ?

Il y avait un peu d'anxiété dans sa voix même si le ton se voulait rassurant.

– Je crois qu'il est en train de venir..., répondit la femme se redressant à demi.

– Merde ! dit Clet, nous v'là propr' ! T'es sûre au moins ?

Pour toute réponse, Marie-Perrine poussa un second cri en se tordant sur la couchette.

Clet n'avait pas une grande expérience en matière d'accouchement mais il n'avait pas besoin d'autres précisions pour comprendre que le travail était commencé. Il ne s'y était pas préparé et dans sa tête tournaient mille choses ; se laver les mains, nettoyer son couteau à l'alcool, le cordon ombilical à trancher, la tête d'abord et celui-là ça serait le cul qu'on lui avait dit, lui laver les yeux, le bien essuyer, des chiffons, des chiffons, des chiffons... Tout lui venait

dans le désordre quand Marie-Perrine poussa un troisième cri et hurla :

– Les eaux, les eaux...

Clet bondit vers elle et commença à la dévêtir en criant à l'homme de barre de se mettre vent arrière au ralenti.

Jamais il n'y arriverait dans cette pénombre... Puis les choses allèrent très vite, beaucoup trop vite au gré de l'accoucheur improvisé. L'enfant se présenta par la tête. C'était une bénédiction ou le résultat des « cabrioles » de ces dernières heures. À moins que le docteur Maignou n'ait fait une erreur de diagnostic. On verrait ça plus tard...

Marie-Perrine poussa, Clet faillit laisser tomber l'enfant qu'il reçut dans les bras avec un paquet de liquide et de sang. Comme il se souvenait l'avoir lu dans un livre, il saisit le cordon entre le pouce et l'index comptant les pulsations jusqu'à ce qu'elles ne soient plus perceptibles. Puis d'un coup sec de la lame de son couteau, il trancha le cordon, fit un nœud dans l'extrémité qui pendait et l'appliqua sur le ventre du bébé. Il roula rapidement une bande de tissu autour. Il s'aperçut alors de deux choses.

La première, c'est que le bébé criait. Il se morigéna, car d'après les livres, c'est ça qu'on doit vérifier avant tout, en premier, et lui claquer les fesses s'il ne crie pas.

La seconde, c'est que quelqu'un avait sûrement tenu le petit pendant qu'il jouait du couteau... Il n'avait pas vu arriver Guérolé, descendu de la passerelle pour lui donner un coup de main. Il se rendit compte alors qu'il avait opéré comme si le nourrisson avait flotté en l'air tout seul : brave Guérolé, toujours aussi discret et aussi efficace.

Clet, la gorge un peu serrée, se pencha sur Marie-Perrine et lui remit son enfant emmaillotté de chiffons et de petits vêtements cueillis au hasard dans la petite valise qu'elle avait préparée.

– C'est quoi ? demanda-t-elle, fille ou garçon ?

Clet en resta abasourdi ! Il n'avait même pas pensé à

13  
14  
1057 regarder ! Ah ! il faisait un fameux accoucheur ! Quand il  
1058 raconterait ça, personne ne le croirait. Il cria à Fanch, resté  
1059 là-haut, de remettre en route, plein gaz, pendant que Marie-  
1060 Perrine essayait de voir, en écartant les linges si elle avait  
1061 une fille ou un garçon.  
1062 – Alors ? c'est quoi ? appela Fanch dans le bruit des  
1063 moteurs qu'il venait de relancer.  
1064 – Sais pas ! cria Clet en passant la tête par la porte...  
1065 Fanch eut un haut-le-corps. En bas, ils ne savaient pas...  
1066 Et si c'était un monstre, ni homme ni femme ? Il se signa  
1067 au moment où Clet lançait :  
1068 – C'est un garçon !  
1069 Il regarda les flots de la baie de Douarnenez que gonflait  
1070 la houle du large. Le phare du Millier jouait les sentinelles  
1071 sur son promontoire par le travers tribord...  
1072 Il se retourna vers l'arrière et se baissant un peu il dit :  
1073 – On est devant la pointe du Millier. En souvenir, tu  
1074 pourras l'appeler Émile !  
1075 C'est ce qui fut fait. Guénolé se mit à chanter, après  
1076 avoir débouché une bouteille. Il entama en même temps le  
1077 vin et la complainte des îles :  
1078 – Me zo ganet e kreiz ar mor... (Je suis né au milieu de  
1079 la mer...)  
1080 À la maternité de Douarnenez on soigna bien la mère et  
1081 l'enfant et le médecin regarda Clet avec des yeux ronds  
1082 quand il lui raconta son aventure par le menu. Mais que  
1083 voulez-vous :  
1084 – À bon îlien rien d'impossible !  
1085 – Et la voilà ton histoire ! termina Marie-Perrine devant  
1086 Émile que ses deux frères avaient ramené.  
1087 – C'est pas vrai ! C'est pas vrai ! s'entêta Émile, tu dis  
1088 ça pour me mentir. Pourquoi qu'on a écrit, alors, que je  
1089 suis né à Nantes puisque je suis né dans le canot de  
1090 sauvetage !  
1091 – Grand nigaud ! lui dit sa mère, c'est parce que tous

1092 les petits Français qui sont nés en mer, on les déclare à  
1093 Nantes. C'est la loi de l'Inscription maritime !  
1094 Émile en resta bouche bée. Ils sont fous ces bureau-  
1095 crates !... Voir le jour devant le Millier et être inscrit à  
1096 Nantes ! C'était à peine croyable...  
1097 Les deux grands frères s'empressèrent de raconter cette  
1098 histoire en se rengorgeant. Nantes devint une ville célèbre  
1099 et Émile hérita d'un surnom : Jean-François... de Nantes,  
1100 évidemment.  
1101 Et aujourd'hui encore personne ne sait plus que son  
1102 véritable prénom, c'est Émile, né devant la pointe du  
1103 Millier, sur l'*Amiral-Touchard*.  
1104 Les soirs de fête, c'est lui qui chante le plus fort sa  
1105 chanson préférée :  
1106 « *C'est Jean-François de Nantes*  
1107 *Ouais ! Ouais ! Ouais !*  
1108 *Gabier de la Fringante*  
1109 *Oh, mais ! Ouais !*  
1110 *Jean-Françouais ! »*  
1111  
1112 Mais que vous l'appeliez Émile ou Jean-François c'est  
1113 un vrai fils de l'Iroise. Né sur elle, il lui appartient pour  
1114 toujours. Quand il double la pointe du Millier, il n'oublie  
1115 jamais de saluer le phare en évoquant la mémoire de Clet  
1116 qui l'aida à venir au monde et qu'il avait toujours appelé  
1117 parrain. Le souvenir de sa mère, dont il douta un jour,  
1118 revivait aussi en ces lieux.  
1119 Aujourd'hui, il doute aussi parfois de l'océan qui l'en-  
1120 toure, imprévisible comme la vie, aveugle et cruel comme  
1121 elle, indifférent aux sorts des femmes et des veuves qu'il  
1122 contraint à tout assumer...  
1123 Émile savait, au plus profond de lui-même, que les  
1124 femmes de l'île de Sein avaient toujours été admirables,  
1125 les femmes de Douarnenez aussi, malgré leur coquetterie  
1126 proverbiale.  
1127  
1128

## 128 FEMMES DE MARINS

129 On les appelait les « penn sardin ». En dépit de ce surnom  
130 aussi dérisoire que légendaire, elles étaient belles nos mères  
131 et nos grands-mères. Elles portaient la petite coiffe blanche  
132 des artisanes, une coiffe pour le travail, avec son ruban  
133 étroit qui se nouait en cocarde raide par-derrrière, au niveau  
134 des deux petites cornes relevées qui fermaient la coiffure.

135 Combien de fois ai-je regardé ma mère mettre sa coiffe !  
136 Elle commençait par peigner ses longs cheveux devant le  
137 grand miroir, au-dessus de la cheminée, une ou deux épingles  
138 à la bouche, pour ne pas avoir à les chercher à l'instant  
139 délicat qui terminait la séance. Elle ramenait alors sa  
140 chevelure de l'arrière vers le sommet de la tête en prenant  
141 bien soin de laisser une aiguille à tricoter dans le pli qu'elle  
142 avait formé. L'aiguille servirait plus tard à tirer le chignon  
143 sur la nuque à la longueur voulue. Un bol rempli d'eau,  
144 posé sur la table, lui permettait de lisser quelques mèches  
145 rebelles.

146 Prestement, elle saisissait un bonnet blanc dans lequel  
147 elle enfermait ses cheveux en se réservant la possibilité de  
148 tirer vers l'avant la partie qu'elle ferait bouffer à petits  
149 coups. Venait ensuite un bonnet noir, puis la coiffe de  
150 résille blanche, enfin, soigneusement amidonnée par une  
151 repasseuse dont c'était l'unique métier. Le ruban, et sa  
152 cocarde nouée d'avance, posait toujours un problème de  
153 passage et de mise en place. Puis, elle retirait l'aiguille à  
154 tricoter du chignon bien formé pour s'en servir afin de  
155 donner un peu de flou, au-dessus du front, aux mèches  
156 savamment enroulées. Il restait à piquer quelques épingles  
157 à tête noire dans le ruban pour fixer le tout. Soit dit en  
158 passant, ces épingles servaient aussi à goûter le beurre que  
159 les paysannes vendaient par mottes d'une livre au marché  
160 ou du haut de leur char à bancs.

161 J'adorais ma mère et j'étais ravi de la voir ainsi se faire

1162 belle. Pour rien au monde, je n'aurais voulu « qu'elle aille  
1163 en chapeau » comme on disait alors. Je lui passais la petite  
1164 glace à main que je tenais pour qu'elle puisse vérifier si  
1165 ses « chinkellou » n'étaient pas « a dreuz kaer ». (Traduisez :  
1166 si l'arrière de sa coiffe n'était pas toute de travers.)

1167 Et très vite, elle partait pour l'usine après quelques  
1168 recommandations du genre :

1169 – N'oublie pas d'allumer le Butagaz sous les pommes de  
1170 terre à onze heures et quart ! Je vous apporterai un chausson  
1171 aux pommes.

1172 Quelquefois, elle restait à la maison, accrochait un filet  
1173 à l'espagnolette de la fenêtre et passait la matinée à  
1174 ramander. Avec mon frère, je garnissais de fil les aiguilles  
1175 que mon père avaient taillées dans le buis. Les mains de  
1176 ma mère volaient comme des oiseaux sur les mailles endom-  
1177 magées. Elle évaluait les dégâts d'un coup d'œil en écartant  
1178 la tessure à bout de bras. Et l'aiguille repartait de plus  
1179 belle, nouant le fil au bon endroit, d'un geste sec et précis.

1180 C'est dans ces moments-là que ma mère chantait. Elle  
1181 avait une voix merveilleuse et un répertoire inépuisable qui  
1182 allait des chansons de Michelig Kamm, un chansonnier  
1183 populaire ploariste, aux derniers succès de Tino Rossi en  
1184 passant par d'innombrables cantiques bretons, sans oublier  
1185 « Fleur de blé noir ».

1186 Michelig ne manquait pas d'humour et composait des  
1187 mélodies et des vers incroyables, comme ceux-ci, sur M. du  
1188 Fretay, président de l'équipe de football L'Étoile Sportive  
1189 de Ploaré, la fameuse E.S.P. :

1190 « ... Respecté à Ploaré dont il est le maire,

1191 Vénééré à l'E.S.P. dont il est le père. »

1192 Il osait des rimes et des rapprochements époustouffants.  
1193 À travers les chants, c'était aussi l'histoire qui surgissait,  
1194 évoquant la guerre de 14-18, sur des paroles d'une cruauté  
1195 sans nom qu'une Alsacienne adressait à un soldat allemand  
1196 qui voulait lui confier son bébé orphelin :

13  
4  
197 « Va, passe ton chemin, ma mamelle est française,  
198 Je n'donne pas mon lait au fils d'un Allemand ! »  
199 Pour moi, ce refus, c'était l'horreur... Mais la grande  
200 envolée de ma mère, c'était, bien sûr, le « Drapeau rouge »  
201 et surtout, surtout, le chant de la grande grève de 1924 :  
202 « De l'usine Carnaud, tous ces prolétaires (bis)  
203 Le vendredi 21 novembre,  
204 Lâchaient les outils. »  
205 Et puis tous ensemble :  
206 « Kyrie Christe !  
207 Dominum, Nostrum  
208 Kyrie eleison ! »  
209 La verve de Michelig Kamm était intarissable. Il savait  
210 faire la part de la lutte ouvrière et de l'invocation religieuse  
211 dans un conflit qui dépassait tous les clivages, pour vingt-  
212 cinq sous d'augmentation que les « penn sardin » allaient  
213 obtenir.  
214 Motivées, les femmes de Douarnenez l'étaient assuré-  
215 ment. Elles connaissaient la misère, elles vivaient dans la  
216 crainte de ne pas voir revenir leurs maris partis en mer.  
217 Les soirs de grand vent, elles prenaient leurs enfants dans  
218 leur lit pour se rassurer et les rassurer dans la chaleur des  
219 corps. Et sur les têtes des petits, abandonnées au sommeil,  
220 enfin, elles pleuraient leur chagrin et leur détresse muette.  
221 Au matin, elles reprenaient leur tâche, leur combat, leur  
222 lutte. Elles avaient pourtant si peu à défendre : quelques  
223 meubles dans une pièce unique où le seau hygiénique se  
224 cachait derrière l'armoire pour les besoins des enfants.  
225 Elles avaient en même temps tant de comptes à régler :  
226 leur dignité bafouée, l'avenir des petits qui ne seraient pas  
227 marins, les privations qui s'imposaient à tous.  
228 Elles conduisirent la révolte, forçant l'admiration d'un  
229 autre éternel révolté, Charles Tillon, venu les soutenir et  
230 les aider dans leur bataille. Elles chantaient :  
231 « Salut ! Salut à vous ! braves marins de la mer Noire

IMPRIMERIE  
FLOCH

2<sup>e</sup> ?

1233

1234

1235

1236

1237

1238

1239

1240

1241

1242

1243

1244

1245

1246

1247

1248

1249

1250

1251

1252

1253

1254

1256

1257

1258

1259

1260

1261

1262

1263

1264

1265

1266

1267

16

Salut ! Salut ! à vous petits cols bleus couverts de gloire. »

Elles oubliaient pour un temps leur résignation de :

« Femme de marin, femme de chagrin. »

Elles entraînaient leurs hommes. Elles forcèrent le destin.

Aujourd'hui encore, nous sommes fiers de nos mères et malheur à quiconque ne les respecte pas. Elles nous ont tant aimés...

Elles chantaient, à l'usine comme à l'église :

« Da Feiz om tadou Koz

Ni paotred, Breiz-Izel

Ni zalc'ho mad atao... »

(À la foi de nos pères

Nous, fils de Bretagne

Nous resterons toujours attachés...)

Mais cette foi, qu'elles affirmaient, n'était pas seulement

une expression de religiosité. Elles y associaient confusé-

ment leur attachement à des valeurs anciennes où se mêlaient

leur sentiment d'appartenance à la vieille race des Bretons

et leurs aspirations à la liberté et à la dignité dont elles

possédaient les enracinements ataviques. Elles y croyaient.

Et quand, après le cantique, ma mère se lançait dans un

autre registre, penchée sur ses filets elle se redressait pour

chanter et pour chasser l'ankylose :

« Osez ! osez ! le défier

Notre superbe drapeau rouge

Rouge du sang de l'ouvrier ! »

Il passait alors dans sa voix une vibration qui défait

réellement le monde entier, pour nous ses petits, dans un

élan de fierté que seules les femmes de Douarnenez pou-

vaient traduire ainsi, en passant du recueillement mystique

à la ferveur révolutionnaire. Elles savaient ce que c'était

se battre socialement... et gagner !

L'une d'entre elles, Joséphine Pencalet, avait été élue

conseillère municipale, après la grande grève, en un temps

53 — ENFANTS DE MARINS

54  
55 Les enfants de marins, dans les années 30, vivaient entre  
56 la maison et le port, cassant un carreau par-ci, brisant un  
57 aviron par-là ! Ils ne savaient pas qu'ils naviguaient entre  
58 deux guerres.

59 Ils allaient à l'école et au catéchisme et attendaient avec  
60 impatience les vacances pour aller en mer ou pêcher le  
61 chinchard au bout de la digue, pour les plus malchanceux  
62 ou les plus timorés.

63 Le port de Douarnenez était une citadelle dont il fallait  
64 contourner les défenses à force de ruses avant de pouvoir  
65 mettre les pieds sur les quais ou les cales.

66 Ceux qui venaient de Tréboul devaient affronter le grand  
67 pont et la peur du vertige. Ils pouvaient aussi choisir le  
68 passeur du Guet. Ceux qui venaient de Pouldavid devaient  
69 franchir les barrages de la bande du Stancou, des garçons  
70 hargneux, prêts à tous les quolibets et aux plus mauvaises  
71 farces.

72 Ceux qui descendaient de Ploaré étaient les plus mal  
73 lotis. Il leur fallait d'abord passer sans dommage la route  
74 de Croas-Talud, dévaler les bois des Plomarc'h où sévissait  
75 un cordier tatillon, puis forcer le passage défendu par les  
76 terribles gars du Glazen qui attaquaient tout ce qui bou-  
77 geait.

78 Le décalage horaire des activités des uns et des autres  
79 était le seul véritable remède à cet état de fait : chaque  
80 territoire était défendu farouchement par les siens et gare  
81 au pauvre qui s'égarait seul hors de ses propres limites.

82 Aussi, chaque arrivée sur le port avait des allures de  
83 triomphe qui s'écroulait vite devant les algarades intem-  
84 pestives et imprévisibles de « Paolig an Treizour » qui restait  
85 le grand maître des petites embarcations qui faisaient la  
86 navette des bateaux aux quais, et *vice versa*, avec les  
87 équipages. Il avait l'œil à tout et nous chassait à grands

16

13  
14  
20 — où les femmes n'étaient ni électrices, ni éligibles. Élu par  
21 les hommes, qui seuls avaient le droit de vote à l'époque,  
22 elle fut destituée par le règlement et Charles Tillon avec  
23 elle, pour d'autres obscures raisons.

24 Mais elles avaient encore bien d'autres soucis, les femmes  
25 de Douarnenez, des soucis bien plus terre à terre. Elles  
26 faisaient circuler entre elles d'étranges recettes pour conju-  
27 rer le sort parfois trop injuste de la mère et de l'épouse.  
28 Ce n'était un secret pour personne que leurs maris buvaient  
29 parfois un peu trop, entre deux marées. Elles acceptaient  
30 qu'ils rentrent à la maison « entre deux mon cœur », selon  
31 l'expression consacrée. Au-delà de cette triste gaieté qui  
32 tombe des bouteilles, elles vivaient parfois un calvaire.

33 Alors l'une disait à l'autre :

34 — Quand il rentre comme ça, je lui mets du sel Krushen  
35 dans son café.

36 Le sel Krushen était un puissant dépuratif et, à haute  
37 dose, un redoutable laxatif. Les effets étaient relativement  
38 rapides et puissants. L'homme se posait des questions :

39 — Je ne sais pas ce que j'ai, mais maintenant quand je  
40 bois j'attrape la « dipalapa » !

41 — Ne buvez plus ! répliquait, logique et sans sourire,  
42 l'épouse. Elle prenait un air contrit.

43 La leçon devait porter ses fruits sur des marins toujours  
44 inquiets pour leur santé à cause de la fameuse « visite » du  
45 médecin de la marine. Jusqu'au jour où l'un d'entre eux  
46 découvrit la supercherie et prit à part l'une d'entre elles  
47 en brandissant un flacon coupable. Il alla le raconter aux  
48 autres...

49 On ne parla plus de sel Krushen dans les familles.

50 — Je crois, disait mon père (l'une des « victimes »), que  
51 la boîte a fait faillite depuis.

52 On en parla longtemps.

gestes frénétiques quand il nous voyait lorgner sur un canot ou sur un autre. Passeur d'hommes ou passeur d'âmes « Paolig » était une ambiguïté vivante et terrible.

La pêche aux chinchards se pratiquait sur les escaliers du bout de la digue. Il fallait toucher du pied le treizième barreau de la grille avant de s'installer, en jouant des coudes, sur les marches glissantes. En ce temps-là, la plupart des gamins avait toujours une ligne dans la poche. C'était un simple fil de crin, enroulé sur un morceau de liège, et lesté de grains de plomb récupérés on ne sait comment sur les tuyauteries d'eau ou de gaz. Un couteau pour découper la « boîte » complétait l'attirail. Mais cette « boîte » posait problème, car il fallait trouver un camarade complaisant pour vous « prêter » la première. Ensuite, on arrachait l'œil du premier chinchard pêché pour en attraper d'autres. Avoir le bon hameçon était aussi toute une technique de troc, d'échange ou parfois de larcin !

Une bonne douzaine de poissons, c'était déjà une affaire. Elle se vendait cinq sous, en cachant bien le côté auquel il manquait un œil. Avec cinq sous, on pouvait aller au cinéma, au pied de l'écran, la tête rejetée en arrière, en place demi-tarif : « Tarzan », « Jim la Jungle », « L'Ombre qui tue », « King Kong », vous tombaient dessus. Et quelle ruée pour voir le premier film en couleurs jamais projeté à Douarnenez : « La fille du Bois maudit ». La salle du « Rex » ne désemplassait pas...

Quelquefois, en remontant du port, on empruntait la rue du Môle pour voir l'enseigne des usines Béziers. C'était une grande plaque de tôle accrochée haut dans le mur et perpendiculaire à la rue. Une sardine replète y faisait la courbette en habit à faux col, un haut-de-forme à la nageoire. Le plus drôle était, sans conteste, l'inscription :

« La sardine René Béziers vous salue. »

Poliment, nous lui rendions son salut, avant de dépasser

l'enseigne, avec un sourire ironique à l'adresse de ce poisson énigmatique et un peu agaçant dans sa posture figée.

Parfois, empruntant un autre itinéraire, on bifurquait par la rue du Rosmeur pour lire avec délice les inscriptions en breton de l'usine Chemin. Elles nous ravissaient. C'était l'écriture d'une langue dont nous ne connaissions que la forme parlée :

« Ty Labour Pesket

*Merk a C'habiten Cook.* »

La marque du capitaine Cook avait par ailleurs connu son heure de gloire dans les salles obscures. Quel charivari quand, à un moment du très grand film « La Grande Illusion », l'un des acteurs, sortant d'un colis des boîtes de conserve, s'exclame :

— Et ce sont des « Capitaine Cook » !

Retrouver, associés à des boîtes de sardines fabriquées chez nous, les noms de Jean Gabin, Pierre Fresnay, Éric von Stroheim, Carette, Dalio..., c'était plus que la gloire. On devenait tous les enfants du capitaine Cook, les fils d'une ville dont on parlait dans un film, même si ce n'était qu'à travers une boîte de fer-blanc.

Mais cette boîte-là, c'étaient nos mères qui l'avaient fabriquée !

L'horizon s'élargissait pour chacun par-delà le grand écran blanc bordé de noir, cet horizon qui attirait tous les enfants de marins. C'est sur cette ligne que se lève et se couche le soleil. C'est derrière cette ligne que disparaissent les navires, parce que la terre est ronde, disait le maître d'école. C'est au-delà de cette ligne que palpitent des mondes inconnus, que surgissent les îles de l'aventure, que frétilent les bancs de poissons.

« Et les vents alizés inclinaient leurs antennes

*Au bord mystérieux du monde occidental.* »

Combien de rêves d'enfants de la côte a bercés le poème

57 de José Maria de Heredia. Nous le récitons dans des  
58 classes trop poussiéreuses pour nous garder longtemps.

59 Et les gamins de Douarnenez savaient tous que José  
60 Maria avait vécu ici. On montrait sa fenêtre (vraie ou  
61 fausse) sur la façade de la maison Le Treut, à la Croix,  
62 où le « Bolomig Tal ar groas », les reins cambrés, portait  
63 ses deux cruches toujours vides et son pagne exotique.

64 Le souffle était passé là un jour avec l'âme du poète  
65 dont la vision s'accordait si bien à celle de l'âme enfantine  
66 de ceux qui allaient devenir à leur tour des coureurs  
67 d'océan. Ils faisaient rouler dans leur mémoire scolaire  
68 d'autres vers aussi sensibles à leurs cœurs d'enfants que le  
69 chant des sirènes qui appelaient Ulysse.

71 « *L'homme est en mer. Depuis l'enfance matelot,*

72 *Il mène au hasard sombre une rude bataille.*

73 *Pluie ou bourrasque, il faut qu'il sorte, il faut qu'il aille,*  
74 *Car les petits-enfants ont faim. Il part le soir*

75 *Quand l'eau profonde monte aux marches du musoir. »*

76 Les maîtres d'école savaient ainsi choisir leurs références  
77 et illustrer les cahiers de récitation des bambins de dix ans  
78 par les plus fortes évocations hugoliennes, celles qui, cise-  
79 lées dans le vent des mots, défient les tempêtes et tracent  
80 la route.

82 « *Pour le meilleur et pour le pire...*

83 *Ils seraient marins, bientôt.*

85 *Pour le meilleur et pour le pire...*

86 *Ils iraient en mer, un jour. »*

87 Mais le pire, c'est la folie des hommes qui allait le leur  
88 apporter dans la furie des combats d'une guerre qu'on avait  
89 décidée sans penser à eux. Ils allaient y grandir, assez  
90 parfois, pour prendre aussi les armes et en mourir à leur  
91 tour.

92 Leurs mères ne les avaient pas mis au monde pour cela.  
93 Presque tous avaient vu le jour dans le lit conjugal avec

l'aide d'une sage-femme et d'une belle-sœur. Toute la  
maison écoutait...

Lorsque mon petit frère est né, on m'a appelé pour venir  
le voir. J'ai d'abord vu ma mère. Elle avait le dos tourné  
et Marguerite, l'accoucheuse, lui donnait les premiers soins.  
J'ai le souvenir de ses mains qui allaient et venaient enduites  
de vaseline. Je ne pouvais pas détacher mes regards de la  
nudité de ma mère. Elle gémissait un peu et conseillait  
celle qui la soignait. Pour moi, les choses se passaient dans  
un monde irréel tellement elles étaient inhabituelles et  
étranges. Cette femme inconnue qui était là, ma mère  
couchée, elle si forte et si vive, j'avais perdu tous mes  
pères. J'ai dit :

– Laisse maman tranquille !

Marguerite s'est arrêtée en me regardant de travers, tout  
en souriant. Ma mère a tourné la tête et s'est mise à rire  
tellement j'avais l'air drôle. Elle m'a montré mon petit  
frère. Je l'ai aimé tout de suite et j'aurais bien voulu le  
prendre. Mais je n'étais pas encore assez grand, sans doute,  
car on ne me le confia pas... Il se mit à grandir, sage, dans  
son berceau à bascule qui avait été le mien. C'était un de  
ces berceaux, comme on n'en voit plus, en forme de petit  
bateau à garniture de coton. Mon frère prit l'habitude de  
se balancer tout seul. Ce faisant, il déplaçait son berceau  
à travers la pièce, si bien qu'un jour que tout le monde  
était sorti, il bloqua la porte de l'intérieur. Nous avons eu  
mille peines à rentrer sans lui faire de mal. Lui, il riait,  
heureux. Sacré Marcel ! Mon oncle Eugène l'avait sur-  
nommé « bleo rod, daoulaged zu », (le petit frisé aux yeux  
noirs). Il était vraiment mignon mon petit frère ! C'était le  
préféré de mon grand-père.

Dans certains milieux, on pensait que nous vivions dans  
une promiscuité peu épanouissante. Pourtant, les événe-  
ments que nous vivions en commun enrichissaient et déve-  
loppaient les capacités de notre mémoire. Nous voyions

3  
4  
29 beaucoup de choses et nous retenions beaucoup, et très tôt.  
30 Il faut croire que nous vivions intensément notre quotidien  
31 pour qu'il ait laissé des traces aussi précises dans nos  
32 souvenirs d'enfants de marins.  
33 Je me souviens de mon cousin Henri, mort à onze ans.  
34 Je me souviens des obsèques des jumeaux de Jean Le Douy  
35 où je jetais, à terre en pleurant, la couronne qu'on voulait  
36 me faire porter. J'avais à peine trois ans. Mais nous étions,  
37 dès le plus jeune âge, mêlés au monde, à ses drames, à ses  
38 joies, d'une manière si forte que les images que nous  
39 percevions s'imprimaient durablement dans nos esprits.  
40 Ainsi, un jour, Mariann Ar Ber frappa à notre porte, en  
41 appelant :  
42 – Venez vite Phine, « Bonchou » vient de tomber !  
43 Ma mère me prit dans ses bras et sortit sur le palier.  
44 Au fond du couloir, « Bonchou » était en effet étendu sur  
45 le dos, immobile. Les voisins arrivaient. Quelqu'un dit :  
46 – C'est le cœur...  
47 Une autre voix reprit :  
48 – Il faudrait lui faire une piqûre de camphre.  
49 J'entendis alors ma mère proposer sans malice :  
50 – Chez moi, j'ai de l'alcool camphré.  
51 La réponse pas plus que le produit n'étaient appropriés !  
52 « Bonchou » est mort sous nos yeux avant que le médecin  
53 arrive.  
54 La scène est restée comme un cliché dans ma mémoire.  
55 Ma mère a toujours soutenu que ça ne pouvait pas être  
56 possible, je ne pouvais pas me rappeler de ça, j'étais trop  
57 petit.  
58 Il faut croire que non et que cette mémoire profonde et  
59 lointaine est un des apports sociologiques de la vie d'un  
60 groupe où chacun est impliqué dans les événements avec  
61 une grande intensité émotive qui donne sa force aux images  
62 mémorielles.  
63 Le groupe humain dans lequel évoluaient et grandissaient  
8

jetai/

265  
266  
267  
268  
269  
270  
271  
272  
273  
274  
275  
276  
  
277  
  
278  
279  
280  
281  
282  
283  
284  
285  
286  
287  
288  
289  
290  
291  
292  
293  
294  
295  
16

les enfants de marins avait, sans doute aussi, cette superbe fonction : préparer à la vie rude qui serait la leur les fils de pêcheurs dont le destin semblait tout tracé.  
Et pour le pêcheur, la mémoire est primordiale. Elle est le fonds ancestral d'un métier qui s'apprend par l'observation et la mémorisation des indices infimes, qui permettent de subtils recoupements, présages des pêches miraculeuses.  
Quand on allait en mer, c'était bien pour cela. Sur les bancs du catéchisme, gamins, nous en rêvions déjà, devant les images du lac de Tibériade et la chance de Simon Pierre, le pêcheur.

AR MEILLAR

Tonton René habitait au deuxième étage, une pièce donnant sur la rue Laennec, face à l'église de Ploaré. Avec lui vivait sa femme, tante Yvonne. Elle avait recueilli chez eux son frère Eugène, un être un peu simple. Le couple avait un petit garçon du même prénom que son père.  
Tout le monde appelait Tonton René « Ar Meillar », « Le Meunier ». Peut-être était-il originaire de Meilars, un bourg voisin ? Peut-être avait-il hérité de ce surnom parce qu'il avait le même patronyme que les grands minotiers du Cap Sizun ? Allez savoir comment vous viennent ces dénominations imagées et quelquefois stupides ! Peut-être était-il « Ar Meillar » tout simplement parce qu'à bord il était régulièrement désigné pour le moulin à « stronk », cet ustensile de cuisine destiné dans les ménages à faire la purée de pommes de terre et qui, sur les bateaux, servait à préparer une immonde bouillie de tripes, de boyaux et autres viscères, arrachés aux poissons inconsommables. Cette mixture servait d'appât et son odeur soulevait les cœurs les plus solides. Tonton René ne s'en souciait guère. Il

6\_ avait, très jeune, perdu un œil, et l'odorat, à la suite d'une  
7\_ mauvaise méningite. Si bien que le poste qu'on lui attribuait  
8\_ à bord sur le banc à « stronk », un peu par dérision, lui  
9\_ convenait parfaitement. Il se vengeait en agitant ses mains  
10\_ gluantes, couvertes d'un dégoullis putride, sous le nez des  
11\_ hommes qu'il n'aimait pas...

12\_ Il avait un côté farceur, mais sans grande tendresse pour  
13\_ ceux qui lui marquaient un peu trop de mépris, à cause de  
14\_ sa taie blanche et de sa voix nasale et ouatée.

15\_ Il adorait nous poser des devinettes dont il possédait une  
16\_ invraisemblable collection recueillie dans l'Almanach Ver-  
17\_ mot et l'Almanach du Marin breton.

18\_ Quand il commençait, c'était étourdissant :

19\_ – Qu'est-ce qui peut porter des tonnes et des tonnes et  
20\_ qui ne peut pas porter un grain de sel ?

21\_ Réponse : la mer, elle peut porter des cuirassés, mais pas  
22\_ le plus petit grain de sel.

23\_ – Qu'est-ce qui est plus grand que la tour Eiffel et qui  
24\_ ne pèse pas plus qu'un grain de sel ?

25\_ – La mer ! répondait un étourdi dont le raisonnement ne  
26\_ dépassait pas l'analogie.

27\_ Gros rire de Tonton René qui exultait devant nos gri-  
28\_ maces d'ignorance.

29\_ – Alors ? reprenait-il, c'est son ombre, chaque soir, bande  
30\_ de nigauds !

31\_ Il était intarissable :

32\_ – Que fait un Chinois quand il tombe dans la mer  
33\_ Rouge ?

34\_ Stupeur, surprise ! Réponse : Plouf !

35\_ « Ar Meillar » riait plus fort que nous...

36\_ Un jour, je m'étais glissé chez lui en attendant le retour  
37\_ de ma mère. Il tisonnait le feu, accroupi devant la minus-  
38\_ cule cheminée qui chauffait la pièce. Il était silencieux. Il  
39\_ tourna vers moi son unique œil bleu, puis, regardant à  
40\_ 8

nouveau les flammes, il sembla se désintéresser de ma  
présence. Tout à coup, il dit sans se retourner :

– Je vais te poser une devinette... Ton père, c'est un Boer  
ou un Bolchevik ?

Je ne voyais pas très bien ce que mon père faisait dans  
une devinette. Tante Yvonne le rabroua en lui disant qu'il  
ne fallait pas poser de pareilles questions aux enfants. Lui  
riait sous cape, étouffant son hilarité devant mon air stupide,  
ses larges épaules secouées par un rire intérieur et profond.  
Son unique œil bleu me fixa à nouveau. Le rire s'était  
éteint et il me dit :

– La réponse, c'est : ton père est un Bolchevik.

Il se leva, passa sa grosse main dans mes cheveux et  
ajouta :

– T'as pas de chance... Tu n'as pas trouvé !

Les derniers mots étaient une forme de consolation pour  
masquer sa réelle commisération. Il me plaignait vraiment  
et sincèrement après sa dispute avec mon père.

À quelque temps de là, Tonton René déménagea avec  
sa famille. Profitant des facilités accordées par la loi Lou-  
cheur de 1928, relative à la construction des habitations à  
bon marché, il avait fait bâtir, pour 60 000 F, une maison  
neuve dans le lotissement du « Champ d'Quiniou ». D'autres  
avaient suivi et quelques familles de marins prenaient  
désormais leurs aises dans des logements spacieux et confort-  
tables. Tante Marianne, sa belle-sœur Hélène, Millie, Rose,  
mettaient beaucoup de soins à choisir leurs meubles et les  
rideaux de leurs fenêtres. Ma mère hésita, puis renonça.  
Ma marraine alla habiter chez Yvonne qui lui loua une  
pièce au rez-de-chaussée.

Même bon marché, une maison coûte cher. Les hommes  
repartirent en mer, défiant le mauvais temps, la vague qui  
déferle, les rochers meurtriers. Pour certains, l'argent  
commença à compter plus que les risques encourus.

Un jour de tempête, un groupe de femmes lavaient leur

13  
14  
365\_ linge au lavoir communal de « Poul Lopic ». C'était le lieu  
366 rêvé de tous les commérages. Soudain une rafale plus forte  
367 fit trembler lourdement la toiture de tôle. Les lavandières  
368 levèrent la tête, inquiètes. L'une d'entre elles laissa échap-  
369 per avec un sourire angélique :  
370 – Amzer ma goaz... (Le temps de mon mari...)  
371 – Vous n'avez pas honte ? se récria sa voisine en levant  
372 son battoir, vous ne pensez donc qu'à l'argent ! Et nos  
373 pauvres hommes qui sont en mer...  
374 L'autre avait seulement voulu dire que le poisson se  
375 vendait mieux par mauvais temps. « Amzer ma goaz... »,  
376 le surnom lui resta depuis ce jour-là.  
377 Là-bas, en Iroise, la mer se déchaînait. Les pinasses  
378 avaient mis à la cape en cherchant à fuir les hauts fonds.  
379 Quelques hommes avaient été blessés en rentrant les der-  
380 nières palangres quand le vent, subitement, avait forcé par  
381 rafales successives. « Lizig » avait un hameçon dans le bras,  
382 profondément pénétré à travers la toile et la laine de sa  
383 manche. Le « lostar » (l'avançon) rapidement tranché, il  
384 était impossible de faire sortir d'un côté ou de l'autre la  
385 tige métallique recourbée. Agrippé dans la chair, l'ardillon  
386 ne permettait pas de tirer en arrière. À l'autre extrémité,  
387 un gros émerillon empêchait toute progression en avant. Il  
388 n'y avait pas à bord la moindre tenaille capable de sec-  
389 tionner, sans trop faire souffrir l'homme, la tige de métal.  
390 Sans hésitation, Jakez, le patron, saisit le bras de son marin,  
391 appliqua l'hameçon contre la manche et l'entoura preste-  
392 ment d'une bande de toile fortement serrée, emprisonnant  
393 bras, vêtement, tige de fer dans un même mouvement.  
394 Ainsi, rien ne bougerait plus et le bougre pourrait encore  
395 donner un coup de main aux autres, emmaillotté comme  
396 ça. On le soignerait une fois à terre. Ici, c'était la furie !  
397 Cette fois encore on pouvait décliner :  
398\_ Iroise, Irois, Irae...

IMPRIMERIE  
FLOCH

2<sup>e</sup>

400  
401  
402  
403  
404  
405  
406  
407  
408  
409  
410  
411  
412  
413  
414  
415  
416  
417  
418  
419  
420  
421  
422  
423  
424  
425  
426  
427  
428  
429  
430  
431  
432  
433  
16

Irois, la douceur verte des paysages irlandais dans la  
lumière de l'été...

Irae, la colère, la brutalité des cohortes romaines défer-  
lant sur la Gaule chevelue...

Dies Irae, jour de colère, que les houles furieuses appor-  
taient de loin dans le ventre des cyclones.

L'Iroise affirmait son ambiguïté jusque dans ce nom aux  
douces consonances, mais à la colère contenue... Quand  
elle frappe, qui peut percevoir le présage, qui reçoit l'aver-  
tissement ?

Un soir des hommes ont tapé à la porte. Ils ramenaient  
« Ar Meillar » chez lui. Mort. Ils ont posé la civière dans  
le couloir étroit. Dans ses cirés trempés, il tendait encore  
les bras dans l'attitude où la mort l'avait raidi, la bouche  
ouverte dans un dernier cri. Son œil unique et bleu n'avait  
plus de regard. En haut de l'escalier, Yvonne a hurlé sa  
douleur insupportable en serrant contre elle son petit René.

Quand les hommes ont soulevé le corps, un peu de sang  
est resté sur la toile cirée de la civière. Des femmes sont  
arrivées pour faire la toilette du noyé. Une lame l'avait,  
paraît-il, emporté et quand enfin on avait pu le recueillir  
sur l'eau, c'était déjà trop tard...

Ma mère emmena le petit garçon. Ce soir-là, il dormit  
entre mon frère et moi. Le lendemain matin, elle s'en  
occupa comme s'il était l'un des siens. Il demanda à voir  
son père.

– Plus tard, dit ma mère. Maintenant on va à l'école.

Elle n'avait pourtant pas lu Victor Hugo et ne connaissait  
pas l'histoire de Jeannie ramenant chez elle les enfants de  
la morte. Elle n'avait pas retenu la réplique célèbre, en  
forme de chute :

– *Tiens, dit-elle, en ouvrant les rideaux, les voilà !*

Elle réagissait simplement d'instinct. Le cœur seul parlait  
le langage d'une longue tradition. Elle n'avait rien à  
apprendre dans les livres sur ce sujet-là.

34 Anjela Duval, paysanne et poète, a écrit quelque part  
35 que nos cœurs étaient des cimetières : oui, sans doute.

36 Mais l'homme de la terre meurt entouré des siens. La  
37 famille veille sur son agonie et quand il s'en va, son dernier  
38 regard recueille le reflet des visages familiers.

39 L'homme de la mer n'a pas ces certitudes. Il meurt  
40 souvent, étranger, dans un milieu hostile, sans une main  
41 pour lui dire adieu.

42 Mais il reste debout, vivant dans la mémoire, quand la  
43 mer refuse de rendre son corps. Il garde le geste intact de  
44 son dernier départ.

45 Ils sont ainsi des milliers à peupler nos cœurs, marins  
46 de l'Iroise, paysans de Ploaré, charpentiers de navires,  
47 ouvrières des usines, maîtres d'école... Parfois, pour l'un  
48 d'entre eux, un doute nous surprend. Est-il mort ? Depuis  
49 quand ? Un mot, une phrase précise nous reviennent, une  
50 attitude... Ils sont là, bien présents dans nos souvenirs. Et  
51 quand leur trace devient insistante, c'est que, sans doute  
52 quelque part, ils ont envie qu'on parle d'eux. Alors, au  
53 bout du « Bank ar Ranhouenn », sur le port, quelqu'un dit,  
54 bien à l'abri des vents d'ouest :

55 – Tu te souviens du « Meillar » ?

56 Et chacun sait, au fond de lui-même, que de son œil  
57 unique et bleu, le « Meillar » nous sourit, préparant sa  
58 dernière devinette, hors du temps :

59 – Et mon petit René, sera-t-il marin ?

60 La réponse, bien sûr, est : oui...

61 Il le dit sans sourire, de son œil éteint. Il nous reste alors  
62 un peu de temps, avant la fin du jour, pour replonger dans  
63 la mémoire des nôtres, le long des quais du Port-Rhu où,  
64 désormais immobiles eux aussi, s'amarrent les bateaux du  
65 Port-Musée. Ils sont tous là, ces « berceaux de misère »  
66 dont les détails des poulies et des cordages ravivent les  
67 souvenirs, suscitent les commentaires. De bois ou de fer,  
68 ils sont disposés là comme un dernier hommage aux métiers

469 de la mer, un dernier salut aux hommes de l'Iroise et  
470 d'ailleurs, retenus enfin derrière les Portes de la Mémoire  
471 du seuil à marée. Ils n'iront plus courir au loin, « Mauri-  
472 taniens » intrépides comme le *Notre-Dame de Rocamadour*,  
473 palangriers robustes comme le *Kermoor*, chaloupes désuètes  
474 comme le *Telenn Moor*... Ils laissent découvrir aux visiteurs  
475 leur parure des mers calmes, l'étrangeté de leur accastil-  
476 lage, la qualité des outils qu'ils ont été, autrefois.

477 Pour nous, ils sont peuplés de visages et de bruits, de  
478 cris et d'interpellations, de prières et de jurons.

479 – Ret ! Ar c'henta en a'el ! Quelqu'un a laissé échapper  
480 l'exclamation des pêcheurs de thon, le regard levé vers les  
481 perches à tangons de l'*Appel de la Mer*, le bateau de Jos  
482 Bellec, de Kernalec.

483 Et Jos revit, parmi nous, sa casquette à la visière vernie  
484 tirée sur les yeux. Son fils, Raymond, autrefois emporté  
485 par un paquet de mer, marche près de lui.

486 Il tend la main au « Meillar » qui, le sourire en coin,  
487 s'apprête à lancer encore une des fameuses devinettes que  
488 nous n'entendrons pas... D'autres enjeux, plus terribles, sont  
489 là, tout près, qui nous ramènent aux réalités de la vie.

490

## LE TEMPS DES TRAHISONS

491

– Si jamais tu fréquentes cette fille-là, ne remets plus  
jamais les pieds chez moi. Celle-là, son père c'est un vendu !

492

Le mot était lâché... Mon père, debout près de la fenêtre,  
montrait du doigt la porte à son jeune beau-frère Eugène,  
sous le regard désolé de ma mère. La colère de mon père  
nous consternait, surtout parce qu'elle visait mon oncle, de  
dix ans seulement mon aîné, et que tout le monde aimait  
beaucoup. Il allait être bientôt instituteur.

493

494

495

496

497

498

499

500

16

01\_ douarnenistes, il existait deux injures majeures : « fai-  
02 néant » et « vendu ». La première frappait son homme dans  
03 son honneur professionnel, la seconde touchait le domaine  
04 plus subjectif de la moralité, de l'honnêteté, de la fidélité  
05 à des références politiques fondées sur le principe de la  
06 fameuse « lutte des classes ». Le « vendu » ne vendait pas  
07 n'importe quoi. Il vendait son âme de travailleur, il trahis-  
08 sait les siens.

09 Alors ? Que s'était-il donc passé ? Qu'avait fait le père  
10 de cette jeune fille, pourtant si jolie ? Brunette frisée aux  
11 yeux noirs, son teint mat appelait des rêves d'exotisme.  
12 Comment pouvait-on jeter sur elle un pareil anathème et  
13 rendre si penaud mon jeune oncle qui ne pipait mot au  
14 bout de la table ?

15 Il risqua cependant une sorte de défense et dit mala-  
16 droitement, hésitant sur les mots :

17 - Elle n'est pas responsable de ce que son père a fait,  
18 et...

19 - Sale race ! proféra mon père, irascible et péremptoire.  
20 C'était l'injure suprême, l'injure inclassable, celle qui  
21 confondait tous les vices et toutes les turpitudes accumulés  
22 par un homme et sa descendance. C'était l'injure la plus  
23 intolérante, la plus intolérable. Elle formulait l'expression  
24 d'un ressentiment profond et presque inexprimable qui  
25 éclatait dans ces deux mots.

26 On était sûrement au cœur d'un drame, au cœur d'une  
27 de ces tragédies dont le maître d'école nous parlait quel-  
28 quefois dans ses lectures du samedi après-midi. Mon petit  
29 frère, dont Eugène était le parrain, ouvrait de grands yeux  
30 ronds et il me semblait voir bouger ses oreilles. L'inquiétude  
31 nous avait gagnés tous les deux. Quelle affaire !...

32 Et le fait est que l'odyssée de l'*Aviateur-Le Brix* divisait  
33 fortement la communauté douarneniste. Le patron de ce  
34 dundee mauritanien, que mon père vouait aux Enfers, était  
35 le père de la jolie brunette sur laquelle s'attardaient tous

les regards des garçons. Son ample chevelure frisée la distinguait entre toutes et lui donnait ce port de tête original qui faisait des adolescents de jeunes garçons soumis. Peu l'approchaient, beaucoup en rêvaient. Nous, les gosses, comme sous tous les cieux, on s'agitait en se poussant du coude quand elle passait dans la rue. On essayait de se faire remarquer, en quête d'un regard ou d'un sourire.

Mais que faisait-elle dans cette galère prise, sans le vouloir, entre l'adoration des gamins et la condamnation de son père par une communauté rude et vindicative ?

J'aurais souhaité, n'en déplaise à personne, que ce joli brin de fille-là devienne ma tante par alliance. Mais elle n'en était pas encore à l'heure du choix et c'était de son père qu'il était question... Car lui, par contre, il avait fait un choix qui n'était pas seulement malencontreux aux yeux de ses collègues.

Pour ce qu'on en savait, il avait ramené des côtes du Maroc espagnol quelques officiers félons que le gouvernement de la République ibérique avait, paraît-il, exilés. D'autres bateaux, comme le *Bijou-Bihen*, avaient refusé le marché qu'on leur avait aussi proposé. Débarqués clandestinement au sud de l'Espagne, ces militaires allaient organiser les rebelles et participer à la guerre civile aux côtés du général Franco. La rumeur publique, qui ne fait jamais le détail, affirmait que Franco, lui-même, était à bord de l'*Aviateur-Le Brix*. Mais ce n'était qu'une rumeur dont l'avantage était de grossir encore l'événement aux yeux des Douarnenistes.

Le pire, peut-être, dans cette affaire, c'est qu'elle n'avait aucun fondement idéologique. Elle avait été traitée pour de l'argent, rien que de l'argent, beaucoup d'argent. C'est ce qui révoltait les marins douarnenistes, habitués à gagner leur pain à la sueur de leurs corps dans les paquets d'embruns sur des mers hostiles.

Ceux qui chantaient « Debout ma blonde... », ceux qui

71 apprenaient à lever le poing pour le Front populaire, ceux  
72 qui parcouraient les rues en évoquant André Marty et  
73 Charles Tillon aux accents des chants qui glorifiaient les  
74 Mutins de la mer Noire, tous ceux-là criaient à la trahison.

75 Les autres, qu'on appelait « Croix de Feu » ou « Chemises  
76 vertes », se félicitaient de cette participation, qui allait  
77 devenir un fait historique, des pêcheurs de Douarnenez au  
78 triomphe du franquisme en Espagne.

79 Entre les deux camps, le patron de l'*Aviateur-Le Brix*  
80 baissait la tête, sans doute conscient d'avoir un peu trop  
81 risqué son honneur pour de l'argent. Il ne distinguait pas  
82 bien la faute, ne discernant pas quel rapport son geste avait  
83 avec l'Histoire, ni toutes les conséquences qui allaient en  
84 découler. Il vivait en ce monde, comme bien d'autres  
85 hommes, connaissant peu de choses des mécanismes qui  
86 liaient entre eux le passé, le présent et l'avenir. Trop  
87 ignorant, comme bien d'autres hommes, il ne savait pas  
88 mesurer l'impact réel de ses actes dans un monde où le  
89 doute entretenu était l'une des données de la politique du  
90 moment.

91 Il n'était pas un héros de l'aventure franquiste. L'odyssée  
92 de son bateau n'était pas des plus glorieuses. L'équipage  
93 avait raconté ce curieux voyage. Les quais et les bistrots  
94 du port retentirent du bruit des altercations homériques.  
95 On échangea des coups. À bord des pinasses ou des dundees,  
96 des disputes éclataient. Des patrons débarquèrent ceux qui  
97 parlaient trop fort. De sourdes rancunes, voire des haines  
98 farouches, naquirent en ces jours. Mon père perdit sa place  
99 sur le meilleur bateau du port, le *Michel-Nobletz* de  
100 « Bonton ». Ma mère pleura beaucoup, alla voir Maria Le  
101 Bot, la belle-sœur du patron, pour plaider la cause de mon  
102 père. Maria et Laurez Ar Gall, son mari, essayèrent bien,  
103 mais rien n'y fit. Le second du patron, dit « Ar C'houch »,  
104 ne voulut jamais rien entendre.

105 Mon père embarqua sur le *Pierrette et Lili* DZ 3147.

606 J'en ai gardé le souvenir et une profonde reconnaissance  
607 envers la famille Vigouroux...

608 On garda bien sûr une dent contre « Ar C'houch », mais  
609 la rancune laissa bien vite la place à une grande compassion  
610 devant les malheurs qui le touchèrent profondément dans  
611 les années qui suivirent.

612 Le 6 août 1944, dans leur retraite désordonnée et meur-  
613 trière, les Allemands mirent le feu aux maisons de Pen ar  
614 C'hoat, le bas quartier de Ploaré. Quelques jours aupara-  
615 vant, ils avaient massacré deux vieillards en haut du bourg  
616 et deux gendarmes près de Kermarron. Ils avaient emmené  
617 des otages qu'on n'allait plus revoir...

618 « C'houch » habitait à Pen ar C'hoat. Un obus de mortier  
619 tiré par un soldat affolé pénétra chez lui par la fenêtre du  
620 premier étage. Sa femme eut une jambe emportée par  
621 l'explosion et son jeune fils, François, fut tué sur le coup.  
622 Quelques jours après, au maquis du Juch, son deuxième  
623 fils se blessa mortellement en manipulant une mitraillette.  
624 Devant cette famille détruite, les rancœurs ne pouvaient  
625 que s'éteindre.

626 « C'houch » mourut de chagrin, la raison vacillante. Sa  
627 femme lui survécut quelque temps, appuyant ce qui lui  
628 restait de courage sur de lourdes béquilles.

629 La maison resta vide longtemps jusqu'au jour où d'autres  
630 cris d'enfants animèrent à nouveau les murs que le destin  
631 avait si cruellement marqués. Mais c'étaient d'autres petits  
632 enfants que ceux qui auraient pu se trouver là. C'était une  
633 autre famille.

634 Bien des années ont passé et l'Histoire a éclairé nos  
635 lanternes au fil de bien cruelles péripéties. Mais le temps  
636 de l'odyssée de l'*Aviateur-Le Brix* a laissé des marques  
637 profondes dans nos vies. C'était le temps de toutes les  
638 trahisons. Elles impliquaient de simples gens comme des  
639 hommes d'État. C'était le temps de Munich et de ses  
640 accords de dupes. C'était le temps du Pacte germano-

16

soviétique qui créa tant de confusion et de regrets douloureux. Le roi des Belges, le maréchal Pétain, l'opération Barberousse, Pearl Harbor... autant de noms qui pèsent sur la conscience des hommes et qui nous mènent vers d'autres noms : Dachau, Buchenwald, Treblinka, Auschwitz, Oranienbourg...

Où est la part de chacun d'entre nous dans ces drames et dans ceux qui les ont précédés ?

Chassés par la guerre civile, les premiers réfugiés espagnols arrivèrent à Douarnenez au début de 1939. On les accueillit, on les logea, on les nourrit. La guerre civile se terminait dans la péninsule Ibérique...

Les premiers réfugiés du nord de la France arrivèrent au début de 1940. On les accueillit, on les logea, on les nourrit. La Seconde Guerre mondiale commençait et avec elle le temps des choix et des réponses mortelles...

On se demanda quand et comment on arrêterait la peste brune... *L'Aviateur-Le Brix* avait transbordé quelques-uns des germes, quelques années auparavant. On en était sûr maintenant. Trop tard...

Et les colères de mon père prenaient des allures prophétiques avec le recul du temps. Trop tard, hélas ! aussi...

Il lui en était resté une raison supplémentaire, s'il en avait besoin, pour mépriser l'argent, mais rien d'un prophète !

Il était persuadé que l'argent restait la source de tous nos maux. C'était d'ailleurs un lieu commun très répandu à l'époque et que traduisait fort bien une chanson célèbre dans laquelle un certain Sylvio roucoulait à sa bien-aimée :

*« L'argent ne fait pas le bonheur  
Je t'ai donné mon cœur... »*

Forme insidieuse de la résignation, ce genre de couplet était très prisé pourtant de ceux à qui l'argent manquait le plus. Certains en faisaient même une sorte de fierté, opposant le travail dur et peu payé à l'argent facile que

gagnaient seulement des hommes méprisables. Le travail était une vertu morale qui élevait l'être humain au-dessus de l'animalité. Il avait une valeur symbolique, mystique et religieuse depuis le fameux : « Tu gagneras ton pain à la sueur de ton front », qui chassait Adam et Ève du Paradis terrestre. Ici, on relevait ce défi lancé par Dieu le Père, lui-même.

Les gestes les plus simples du foyer répondaient à cette mystique du travail. Si vous posiez la miche de pain sur la table, le ventre en l'air, vous étiez sûr de vous attirer une sentence du genre :

– C'est sur le dos que tu gagnes ton pain, toi !

Ou cette autre phrase lapidaire et crue :

– Il n'y a que les putains qui gagnent leur pain sur le dos !

Il y entraînait aussi une part de superstition, à la limite incertaine du réel et de l'irrationnel, qui imprégnait toujours les brumes et les embruns de l'Iroise.

La relation entre le travail et l'argent demeurait toujours un peu floue dans un métier où la quantité d'efforts, les risques courus, la fatigue, n'avaient pas de traduction monétaire directe. Trahi parfois par la mer, trahi encore par des acheteurs malins, le marin choisissait d'imposer d'abord le respect de son travail et affectait de mépriser les gains qui en découlaient. Être riche pouvait passer, à la limite, pour une tare et devenait surtout l'apanage des « marchands de canons », ceux-là pour qui, ouvriers, marins, paysans formaient la masse indistincte de la « chair à canons ». Cette mentalité, héritée de la guerre de 1914, convenait tout à fait à ces hommes libertaires qu'étaient les marins-pêcheurs. Les bombes sur Guernica les hérissaient de colère et la hure de Mussolini leur donnait la nausée. Les interventions allemandes et italiennes contre la République espagnole soulevaient l'indignation. On devinait où voulaient aller les nazis et les fascistes. Malgré la

3  
4  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
  
41  
42  
18

politique de non-intervention de la plupart des nations, le cœur des marins de Douarnenez penchait, pour le plus grand nombre, du côté des Brigades internationales qui luttèrent contre le trop fameux « mur de l'argent », le plus ignoble des symboles à leurs yeux.

Formules imagées, slogans, propagande, traversaient la vie familiale et professionnelle qui grouillait sur les quais. Mais le travail appelait les hommes en mer, loin des lieux de décision, loin des lieux où l'argent se dépensait à flots et forgeait les bases de la société.

Et, tel un bateau fantôme, le *dundee Aviateur-Le Brix* croisait la route de ceux qui bientôt entreraient dans la tourmente de la guerre toute proche dont il portait l'image dans ses flancs depuis qu'il avait touché terre à Vila Cisneros un jour de 1936.

La destinée humaine emprunte souvent de curieux chemins. On soutient un jour celui qui nous apportera le malheur demain. On réagit d'instinct quand on ne maîtrise pas la connaissance. Mais nos instincts ont été dénaturés par des siècles d'adaptation à la condition humaine. Le poète allemand Goethe exprimait déjà, il y a deux cents ans, sa crainte devant certains comportements instinctifs de ses semblables :

— Il n'y a rien de plus terrifiant que l'ignorance agissante, disait-il, prophétique.

L'odyssée de l'*Aviateur-Le Brix* nous en avait fourni une illustration historique. La réputation des marins de l'Iroise s'en serait bien passée.

## LA MER REBELLE

Pour la rentrée des classes en 1938, les écoliers de Ploaré étaient doublement heureux. Le 1<sup>er</sup> octobre tombant un

743  
744  
745  
746  
747  
748  
749  
750  
751  
752  
753  
754  
755  
756  
757  
758  
759  
760  
761  
762  
763  
764  
765  
766  
767  
768  
769  
770  
771  
772  
773  
774  
775  
776  
777  
16

samedi, l'école ne reprenait que le lundi 3, ce qui permettait d'allonger les grandes vacances.

Et puis, surtout, ils allaient prendre définitivement possession d'une école neuve que le maire, François Halna du Fretay, venait d'inaugurer, en mai. C'était un groupe scolaire moderne, avec le chauffage central et des parquets conçus dans un nouveau matériau. Le toit du préau, suprême luxe, était en verre armé.

Le jour de l'inauguration les avions de l'aéro-club de Cornouaille, venus de Pluguffan, avaient survolé la fête qui s'était terminée par un somptueux banquet.

Personne ne se doutait que, l'année suivante, la rentrée de 1939 allait se faire dans des conditions dramatiques et qu'il n'y aurait pas de rentrée 1940. Les Allemands, dès le mois de juin, occupaient l'école pour quatre longues années.

Et les Cams du Poulmic, qui, fuyant vers le sud, rasaient les toits de Ploaré le 16 juin 1940, ne donnaient plus un air de fête à leur passage, en rase-mottes. Quelques soldats rescapés prirent le large sur des bateaux de pêche empruntés pour la circonstance, dans les jours qui suivirent.

Si le langoustier le *Trébouliste*, patron François Lelguen, à peine rentré de Mauritanie, avait emmené dès le 18 juin au soir, les élèves de l'école de Pilotage 23 de l'armée de l'Air, une autre mission attendait Reun Carn.

On lui avait confié le soin de transporter les lingots d'or de la Banque de France jusqu'au port du Verdon, dans l'estuaire de la Gironde. Son bateau *À la grâce de Dieu*, D 3371, avait été réquisitionné pour cette mission, vraiment très particulière pour un palangrier de 16,60 mètres...

Quant à Louis Cariou, sur *La brise*, il avait pris à son bord une soixantaine de blessés et de convalescents avec lesquels il quitte le port du Rosmeur, le 19 juin, pour la Baie de Lampaul, à Ouessant. Il y retrouve le *Don Michel* de Joseph Gloaguen qui a participé à l'évacuation des ports

1/2 A  
capitale

de la Manche. Tous les deux rejoignent l'Angleterre d'où, seul, le *Don Michel* reviendra quelques mois plus tard pour reprendre la pêche à Douarnenez. Louis Cariou ne reviendra qu'à la fin de la guerre.

D'autres bateaux encore partiront de concert vers Bordeaux comme le *Sapigneul* d'Yves Gonidec, l'*Anni Braz Bihen* d'Henri Hélias, pour des missions impossibles qui les conduiront à revenir à leur port d'attache un peu plus tard. Avec eux fuyaient aussi les jours heureux et tout ce qui avait fait la prospérité et le renom de Douarnenez, désormais occupée.

Les grands thoniers restaient à quai, les pinasses étaient consignées au port. Il faudrait maintenant à chacun une autorisation de sortie. Un barrage de bouées commandait l'accès du port du Rosmeur. La « Gast »<sup>1</sup>, la douane allemande, installait partout ses guetteurs et ses contrôleurs vigilants.

La défense côtière multipliait les zones interdites et l'île Tristan, la légendaire, se hérissait de batteries de canons et de nids de mitrailleuses. On rasait les maisons de l'îlot Saint-Michel... Le temps d'avoir douze ans et les écoliers de Ploaré avaient vu la moisissure vert-de-gris envahir leur école et le bourg.

Cette année-là, il y eut aussi beaucoup de doryphores. Ce fut l'un des surnoms dont héritèrent les occupants.

Cette année-là, on allait aussi beaucoup parler d'une certaine île de Sein, une île un peu plus loin...

## LE MUR DE L'ATLANTIQUE

C'était dans l'après-midi du 20 juin 1940 qu'ils étaient arrivés sur la place, dans les pétarades de leurs motos

1. Par un de ces nombreux hasards de la linguistique, « Gast » en allemand signifie « putain » en breton !

grises. Ils étaient casqués, bottés, vêtus de vert et parlaient une langue gutturale. Ils nous chassaient du geste et de la voix :

– Rauss ! Rauss ! Schnell ! Parti !

Ils ont occupé les meilleurs bâtiments et les plus belles demeures, de Tréboul aux Plomarc'h. Ils ont barré le port. La mer n'était plus libre. Leurs vedettes rapides, longues flèches grises sur le bleu de la baie, contrôlaient tous les passages, toutes les sorties.

À terre, ils se mirent à creuser le sol pour y enfouir des blockhaus de béton aux meurtrières menaçantes. Elles tenaient sous leurs feux croisés le port tout entier.

Puis ils s'attaquèrent au bois de Lanevry, coupant les pins pour en planter les troncs sur les plages du fond de la baie. Les falaises du Ris semblaient avoir été tondues par un coiffeur géant aux ciseaux impitoyables. Aucun arbre n'avait échappé au saccage.

Les remparts de toutes sortes se multipliaient tout au long de la côte, traçant une ligne inscrite fortement dans le paysage et plus redoutable encore que la trace invisible de l'Occidentale de Sein sur la mer d'Iroise.

Nous devenions les prisonniers d'une enceinte nouvelle qu'on ne pouvait franchir sans ce bout de papier sur lequel était écrit « Ausweiss » et qui pouvait ouvrir les routes vers l'est du pays.

Pour voguer vers l'ouest, il fallait une carte d'identité spéciale, réservée aux marins, avant d'aller buter sur des navires de guerre, plantés comme les chevaux de frise de la protection navale du III<sup>e</sup> Reich. Il était difficile de leur échapper ainsi qu'à leurs avions.

Ouessant, Sein, les Glénan, Groix, Belle-Île... les bijoux de la mer bretonne pliaient sous la botte. Le chancelier Hitler mettait en application sa folle idée du « Mur de l'Atlantique », défigurant sans vergogne nos plus beaux rivages. Ils se hérissaient de pieux, de barbelés et de

3  
4  
43\_ panneaux à tête de mort portant l'inscription péremptoire :  
44 « Achtung Minen. »  
45 Des affiches, aussi, couvraient nos murs, symbole d'une  
46 propagande lourdement orchestrée. L'une des toutes pre-  
47 mières montrait un monde en ruine sur lequel campait,  
48 cravache à la main, un officier britannique. La légende  
49 était lapidaire : « C'est l'Anglais qui nous a fait ça ! » Une  
50 heure après, une main anonyme et enfantine avait rectifié  
51 l'erreur évidente : le mot Allemand remplaçait le mot  
52 Anglais, barré d'un trait patriotique.  
53 Le sénateur-maire de Ploaré fut retenu en otage et le  
54 bourg consigné pendant une semaine avec couvre-feu à  
55 partir de 16 heures. On ne découvrit jamais les coupables.  
56 Les enfants de Douarnenez venaient de faire preuve de  
57 leur sens de l'équité et la Kommandantur de son manque  
58 d'humour ! On n'aimait pas les gribouillages enfantins de  
59 ce côté-là.  
60 Mais l'organisation Todt, le génie militaire allemand,  
61 redoublait d'efforts pour rendre efficace la ligne fortifiée  
62 qui, de la Norvège à l'Espagne, devait rendre inexpugnable  
63 la forteresse nazie. Hitler avait prévu 15 000 blockhaus en  
64 tout. Lorsque Rommel vint à Douarnenez pour une inspec-  
65 tion, au printemps 1944, il manquait encore bien des  
66 maillons à la chaîne et, pour pallier le retard accumulé, on  
67 décida de planter partout des poteaux de bois et des  
68 tétraèdres métalliques le long du littoral. Un observateur  
69 facétieux les appela « asperges de Rommel ».  
70 Et sur la pelouse de l'Hermitage, au-dessus de la petite  
71 plage de Pors-Cad, le feld-maréchal expliqua à un parterre  
72 d'officiers les dures nécessités de la guerre. Les travaux  
73 étaient loin d'être terminés. Hitler avait pourtant fixé leur  
74 achèvement au 1<sup>er</sup> mai 1943... Il le voulait, son « Mur de  
75 l'Atlantique ».  
76 « Gott mit uns », « Dieu avec nous », proclamait le cein-  
77 turon des soldats allemands. Mais en ces jours de guerre,

878\_ Hitler proposait et Dieu disposait dans la courbe des  
879 tournants décisifs. Du moins l'espérait-on, en regardant  
880 passer, bas sur le ciel, les escadrilles d'avions à la croix  
881 noire qui occupaient Guipavas, Le Poulmic, Pluguffan...  
882 Ils étaient sur nos têtes une perpétuelle menace.  
883

#### JEUX INTERDITS

884  
885 Il était arrivé avec les premiers convois de réfugiés du  
886 Nord en mai 1940. Il venait de Grand-Fort-Philippe. Il  
887 s'appelait Lucien Jannin, dit « Lulu ». Les cheveux blonds  
888 et rebelles, les traits mal dessinés, il avait tout de suite été  
889 adopté par la bande des gamins de son âge. Il avait un  
890 côté généreux et une simplicité qui attiraient la sympathie.  
891 Son père, mareyeur de son état, s'était trouvé un petit local  
892 sur le quai du Rosmeur au Petit Port. Il nous embauchait,  
893 certains jours, pour clouer les caissettes de bois qui ser-  
894 vaient à expédier le poisson. On pouvait gagner dix sous  
895 dans la journée, mais le « métier » demandait beaucoup  
896 d'adresse et de dextérité : les pointes ne devaient jamais  
897 déborder des planchettes et constituer un assemblage solide.  
898 Lulu n'était jamais à cours d'inventions. Un jour, il  
899 convoqua toute la bande au « Gored », une petite crique à  
900 l'est du port, pour un festin promis de sprats fumés. Quand  
901 nous sommes arrivés sur le petit terre-plein, lieu habituel  
902 de nos rassemblements, il avait déjà presque tout préparé.  
903 Le tonneau de bois, sans couvercle et sans fond, était dressé  
904 en équilibre sur deux grosses pierres entre lesquelles le feu  
905 était préparé n'attendant qu'une allumette pour démarrer.  
906 Lulu nous expliqua le rôle des baguettes de différentes  
907 longueurs qu'il fallait étager dans le tonneau. Il fallait  
908 d'abord, bien sûr, enfilet les sprats. L'opération ne prit pas  
909 beaucoup de temps et les petits poissons se balançaient  
910 bientôt, prêts pour la fumée. À genoux, Lulu craqua une  
911 16

910 allumette, souffla sur le feu en nous demandant de l'aider,  
911 tout en l'alimentant avec de l'herbe. Ça fumait dur ! Ça  
912 sentait bon ! Les premiers sprats qui sortirent de là étaient  
913 délicieux, jamais on n'avait rien goûté de pareil.

914 Les volutes grises continuaient à s'échapper de notre  
915 cheminée improvisée emportant avec elles comme un par-  
916 fum d'aventure venu des îles de Robinson Cruséo...

917 On ne rêva pas longtemps. Un bruit lourd de bottes, aux  
918 pas précipités, nous alerta soudain. Trois soldats allemands  
919 surgirent au pas de course, s'arrêtant stupéfaits devant  
920 notre petit groupe passablement inquiet. Le sous-officier se  
921 mit à hurler :

922 – Schweinsefransozen ! Gross filou ! Raus ! Raus ! Partir !  
923 Partir !

924 Et en même temps, d'un grand coup de botte, il renversait  
925 notre tonneau tandis que ses acolytes piétinaient rageuse-  
926 ment notre feu.

927 Nous savions que, dans ces cas-là, il valait mieux ne rien  
928 dire. L'Ostrogoth, qui gesticulait devant nous, avait sans  
929 doute cru à des signaux de fumée comme dans les films  
930 de Hans Albers, son acteur préféré, lorsqu'il était aux  
931 prises avec les Indiens. Peut-être, plus raisonnablement,  
932 avait-il cru à un début d'incendie près des résidences des  
933 Plomarc'h occupées par les officiers de la Wehrmacht. Mais  
934 c'était sûrement un paysan du Brandebourg qui ne savait  
935 pas discerner l'arôme du poisson fumé dans la brise marine  
936 qui venait du large.

937 La casquette en bataille, il n'arrêtait pas de nous ser-  
938 monner dans sa langue natale dont les mots, s'ils étaient à  
939 la hauteur du bruit qu'il faisait, devaient valoir leur pesant  
940 de choucroute. Il obligea, le drôle, ses deux hommes d'es-  
941 corte à descendre dans la grève remplir leurs casques d'eau  
942 pour arroser notre feu.

943 La fête était finie ! Ce type avait tout gâché... Il était  
944 reparti, toujours vitupérant, nous menaçant du doigt sans

qu'un seul d'entre nous ne bronche. Quand il a été loin,  
happé par les broussailles du sentier, nous lui avons adressé,  
silencieusement, la plus belle série de pieds de nez jamais  
produite par une bande de gamins vengeurs.

Mais, avec Lulu, rien n'était jamais fini. Avec son accent  
« t'chimi », qu'il n'avait pas encore perdu, il nous rassura :  
– Ça ne fait rien les gars ! En bas, j'ai un canot, on n'a  
plus qu'à aller faire un tour...

Sur les galets du « Gored », en effet, ce diable de garçon  
avait remonté une annexe de sardinier à propos de laquelle  
personne ne posa de questions. Nous étions trop heureux  
de l'aubaine et il n'y avait pas de « Paolig an Treizour » à  
l'horizon pour nous gâcher le plaisir.

En un clin d'œil, on était sur l'eau. Chacun à notre tour,  
nous prenions la godille. Incontestablement, Gaby Bizien  
était de loin le meilleur. Il savait doser l'effort avec des  
gestes précis dans cet art difficile qui consiste à manier  
l'aviron arrière d'un canot. C'était un plaisir de le voir  
godiller, bien campé sur ses jambes, les coudes écartés, les  
mains serrés au plus haut du manche. On criait :

– Plus vite ! plus vite !

À la sortie de la crique, on rencontra un groupe de  
nageurs. Parmi eux, Lulu reconnut avant nous Marcel  
Bariou, dit « Mitron », qui s'entraînait pour de futures  
compétitions. Il était parmi les meilleurs crawleurs de  
Bretagne !

– Suis-nous ! suis-nous ! lui cria Lulu par défi.

Le bougre affuta son crawl, nous rattrapa et nous dépassa.  
Gaby lâcha l'aviron, sidéré.

– Ouais ! dit-il. C'est parce qu'on est six dans cette baille.  
Marcel, dans l'eau s'arrêta, se retourna vers nous et nous  
fit un pied de nez. Décidément, c'était le jour rêvé pour  
ce geste puénil.

Lulu suggéra :

– On devrait ramener le canot au port. J'ai dit à mon

père que je le remettrai à sa place ce soir. Autant y aller tout de suite.

Gaby reprit l'aviron et se mit à godiller nonchalamment. En arrivant devant la pointe rocheuse de « Menez Brili », il changea de cap pour gagner le bout de la digue du Rosmeur. On laissait traîner nos mains dans l'eau et, sans grande vitesse, le bateau dérivait légèrement, entraîné par le flot vers la plage du Ris. Gaby, insouciant, négligeait son cap. On se promenait, on avait le temps...

Soudain, près de moi, quelque chose ricocha sur l'eau en piaulant, suivi d'une sèche détonation. Quelques secondes après, même ricochet, même piaulement, même détonation. Il n'y avait pas de doute, on nous tirait dessus ! Au bout de la digue, de petites silhouettes s'agitaient. Pour la deuxième fois dans la journée, nous avions malencontreusement réussi à énerver les Allemands qui venaient de faire parler leurs « Mauser ». Ceux-là avaient sans doute cru à une évasion par la mer à bord d'un canot dont il n'avait pas contrôlé la sortie du port.

Le vent nous apportait des cris dont nous avons appris à connaître le sens :

– Komm ! Komm her ! Schnell ! Schnell !

De toute manière, on ne voyait vraiment pas pourquoi ils criaient ainsi puisque c'était à la digue que nous allions... évidemment.

Encore un ricochet, un piaulement, une détonation.

– Il vise à côté, dit Gaby pour nous rassurer.

Il avait pris tout naturellement la direction des opérations. Empoignant l'aviron, il mit toute son énergie à ramener le canot à terre, tellement d'énergie que d'un seul coup l'aviron se brisa. La pelle partit à la dérive et nous aussi... Les autres, là-bas, pensaient qu'on refusait d'obtempérer. Ricochet, piaulement, détonation. René se mit à pleurnicher. Ça faisait mauvais effet dans une bande de garçons.

– Pleure pas, dit Gaby tu vois, on entend le ricochet avant le coup de fusil, tu sais pourquoi ?

René releva son nez mouillé pour faire non de la tête, mais distrait de son angoisse.

– Eh bien ! c'est simple : la balle du fusil fait 600 mètres à la seconde. Elle va plus vite que le bruit qui ne fait que 345 mètres à la seconde. Tu sais bien que c'est comme ça qu'on calcule où le tonnerre est tombé.

Voilà quelqu'un qui n'oubliait pas les leçons du maître d'école ! N'empêche qu'on était dans la panade et qu'on dérivait toujours sans pouvoir rien y faire. Gaby n'avait pas l'air inquiet, seulement contrarié d'avoir cassé l'aviron. Ricochet, piaulement, détonation... Les autres, là-bas, ne désarmaient pas !...

Ils ont fini quand même par comprendre. « Petite Cravate », le bien nommé, responsable de la « Gast », avec ses jumelles, et sous les sollicitations des marins qui étaient accourus, avait fini par admettre qu'il n'y avait que des enfants qui s'amusaient à bord de ce frêle esquif. Il fit cesser le feu et dépêcha une pinasse qui rentrait au port pour nous remorquer. Gaby n'apprécia pas trop l'air rigolard du patron qui nous passa l'amarre pour nous ramener à la digue.

Pour la deuxième fois de la journée, nous fûmes traités de cochons et de « gross filou ». Ça devenait une habitude ! Pour être plus académiques (oh ! si peu), les remontrances de mon père n'en furent pas moins sévères. Ce jour-là, ce n'étaient encore que des jeux et des peurs d'enfants auxquels nous avons été confrontés. Les Allemands s'étaient amusés à nous faire peur. Ils riaient fort, mais sous le rire pointait l'avertissement et la menace. Ils étaient les maîtres et toujours prêts à en faire la démonstration. Ils allaient bientôt nous montrer jusqu'où ils pouvaient aller dans leur logique d'occupant...

Le dimanche 6 août 1944, après les combats du 4 et du

150 5 pour la libération de Douarnenez, un contingent allemand,  
151 venu de Pouldergat, avait investi le bourg de Ploaré. Des  
152 veilleurs, placés dans le clocher, surveillaient tous les mou-  
153 vements, lançaient des ordres et des invectives. Ils avaient  
154 pu libérer leurs prisonniers, récupérer leurs blessés, enterrer  
155 leurs morts. La peur les tenaillait, leur énervement était à  
156 son paroxysme. Ils avaient rassemblé des otages pour se  
157 protéger et voyaient un ennemi dans chaque passant.  
158 Curieusement, ils avaient totalement délaissé le centre-ville  
159 pour s'installer, à nouveau, au groupe scolaire Laennec, sur  
160 la place de Ploaré. Leur arrivée brutale avait surpris tout  
161 le monde, en premier lieu Lulu, qui habitait sur la place,  
162 ainsi que mon frère et moi qui étions descendus, très tôt  
163 le matin, à Douarnenez. Là, chacun ignorant le nouveau  
164 danger se félicitait des exploits de la veille. On pensait en  
165 avoir fini avec les troupes d'occupation. Pourtant, on enten-  
166 dait, par instants, claquer des coups de feu et rouler des  
167 rafales. Personne ne semblait s'en inquiéter...

168 Forts de cette assurance, mon frère et moi décidons de  
169 remonter vers chez nous en choisissant bien notre itinéraire  
170 pour ne pas tomber à l'improviste sur une troupe à la  
171 gâchette nerveuse. Somme toute, nous ne sommes pas très  
172 inquiets, la matinée, finalement, a été calme en apparence.

173 Soudain, comme nous arrivons près de la ferme de Jos  
174 Quiniou, une courte rafale, tout près, nous jette au sol dans  
175 les sillons de plants de pommes de terre. Puis, c'est le  
176 silence, angoissant. Je lève prudemment la tête, rien ne  
177 bouge. Je fais signe à mon frère. Nous repartons. Au bout  
178 de quelques pas, des ordres véhéments nous ordonnent, en  
179 français, de sortir à découvert. Un corps gît devant nous,  
180 couché sur le dos, jeté au ruisseau contre le pignon du  
181 presbytère, éclaboussé de sang. C'est Lulu, immobile pour  
182 toujours, allongé comme s'il se reposait, les espadrilles  
183 bleues toujours aux pieds. L'avant-veille, c'était Maurice  
184 Guichaoua que j'avais recueilli, le crâne éclaté, et Roger

1085 Volant que j'avais secouru, gravement blessé à l'épaule.  
1086 Toutes ces images défilent en un éclair dans ma tête.  
1087 J'attends la seconde rafale, pour mon frère et pour moi.  
1088 Elle ne viendra pas... Nous continuons d'avancer, sans  
1089 mouvements intempestifs, rasant les murs jusqu'à la mai-  
1090 son, sous les jurons et les rires des Teutons embusqués  
1091 dans les étages du clocher. Nous n'avons pas pu nous  
1092 approcher de Lulu. Son corps est resté là toute la journée.  
1093 Le lendemain, la troupe s'est retirée en faisant sauter un  
1094 dépôt de munitions.

1095 Parfois, la nuit, j'ai un cauchemar, toujours le même,  
1096 cinquante ans après. J'attends la seconde rafale... Nous  
1097 avons survécu, mais Pierre, de Kroas Kerloch, mon cama-  
1098 rade de classe, n'est jamais revenu, ni les autres otages  
1099 emmenés le long des routes. Les gens de la Roche Maurice  
1100 les ont entendus hurler sous les sévices, toute une nuit,  
1101 avant d'être achevés à l'aube...

1102 Puis la guerre s'est enfin arrêtée avec, cependant, bien  
1103 des soubresauts. D'autres amis sont partis au fil des ans,  
1104 qui formaient la joyeuse bande du canot de Lulu. Raymond  
1105 est mort en Indochine, Gaby a disparu en mer, le 23 avril  
1106 1947, avec tout son équipage. La maladie a emporté René...

1107 La guerre, la mer, ne sont pas des lieux pour les éternels  
1108 jeux d'enfants. Si la mer parfois s'apprivoise, la guerre ne  
1109 traîne derrière elle que les sombres cortèges de la mort.

1110 Ici, on n'oublie rien. On veille au grain. La rafale, qui  
1111 a fauché Lulu près de nous, reste marquée comme un trait  
1112 de feu dans nos consciences. Elle a fait de nous les témoins...

1113 Son acte de décès porte la mention « Mort pour la  
1114 France ». Mais nous pouvons témoigner aussi qu'il est mort  
1115 à cause d'un retour insensé des hommes à la Barbarie.

1116 Cela suffit, parfois, pour que les témoins deviennent, un  
1117 jour, Veilleurs. C'est l'une des leçons des Évangiles, c'est  
1118 la leçon de la Vie.

16

## SOUS LES BOMBES

Les occupants et leurs amis passaient sous silence les drames de la mer qui avaient coûté la vie à des dizaines de marins pêcheurs douarnenistes, victimes des attaques de l'aviation allemande sur les lieux de pêche. Ce n'était pas de la bonne propagande. Il fallait se montrer discret.

En effet, tout au long de l'année 1941, le Flieger-Führer Atlantik, sous le commandement de l'Oberstleutnant Harlinghausen, avait eu pour mission, en relation avec la flotte des sous-marins, d'effectuer des reconnaissances aériennes et des attaques de convois qui circulaient entre la Grande-Bretagne et Gibraltar, les U.S.A., ou l'Atlantique-Sud. Le FL-Fü Atlantik avait en outre pour tâche la destruction des flottilles côtières au sud et à l'ouest de l'Angleterre.

C'est ainsi que le 28 avril 1941, la pinasse *Regina Pacis* et ses 18 hommes disparaissent corps et biens, anéantis par les avions du FL-Fü Atlantik. On ne retrouvera aucun corps.

Le 6 novembre 1941, c'est le *Sapigneul* qui disparaît à son tour par 49° 10' N et 8° 10' W sur les bancs de Melville Knoll. Bombardé par un groupe de 5 avions, vers 15 h 30, il coulera au milieu des explosions de 7 à 8 bombes. C'est probablement une opération du FL-Fü Atlantik agissant pour le compte du Marine Grupp West de Lorient, à 160 milles de Brest, sur la route des convois.

Les autres palangriers présents dans les parages le *Dom Michel-Nobletz*, le *Louis et Renée*, l'*Ar Voulac'h*, ne pourront rien pour les 18 hommes perdus avec leur navire.

Quelques jours plus tard, le 10 novembre 1941, la *Sainte-Thérèse* est engloutie à 4 miles dans le sud du Raz de Sein dans des circonstances demeurées inconnues. On ne retrouvera jamais aucun des 16 hommes d'équipage.

Lorsque l'année suivante le *Saint-Bernard* est à son tour victime de la FL-Fü Atlantik dans les parages de l'île de

Sein, il se trouvera fort heureusement un autre bateau de pêche pour recueillir l'équipage sain et sauf. On ne déplore que la perte du navire et de tous ses engins de pêche dans le suroît d'Armen...

La liste est longue des agressions aériennes contre les pêcheurs, plus tragiques les unes que les autres. Il n'était pas rare de voir rentrer des bateaux de Douarnenez touchés par des rafales de mitrailleuses, dont les balles restaient profondément fichées dans le bois du bordage ou du pont. Les voiles déchiquetées, souvent hors d'usage, pendaient comme des guenilles : à bord, des blessés et parfois des morts.

Les équipages vivaient la plupart du temps dans la crainte, non sans raison. C'est ainsi qu'au cours d'un passage à basse altitude, un avion arrache la pomme du mât du *Don Michel-Nobletz* et qu'à la suite d'un mitraillage, en 1943, en haute mer, Jules Blaise ramène les corps de deux matelots, fauchés par une rafale.

Quant au *Petit Daniel*, c'est une bombe non explosée qu'il ramène un jour dans ses filets ! Elle était tombée sur le pont au milieu des engins de pêche ! Ces risques répétés n'étaient pas sans répercussion sur le moral des marins pêcheurs.

Après la disparition du *Saint-Bernard* de Jakez Mens, toute la flottille demanda un vote pour savoir si l'on allait continuer la pêche. La majorité se prononça pour le retour au port. Mais Louis Magnan, dit « Ar Bonton », décida de rester malgré tout, ainsi que Joseph Gloaguen, dit « Ar Cheunar ru », car le maquereau était vraiment abondant en « Mor diou » et leurs filets, tous les jours, pleins à craquer. Et chaque soir, sur le *Dom Michel-Nobletz*, Louis Mazéas continua à parler à ses fanaux à carbure en leur demandant de ne pas s'éteindre pendant la nuit. Il ne laissait ce soin à personne d'autre.

DE LA VERTE À LA ROSE

La guerre avait tout perturbé, aussi bien les esprits que les traditions de pêche. Si les saisons se déroulaient encore normalement, les activités saisonnières des bateaux n'arrivaient pas à suivre les rythmes d'autrefois. Les adaptations les plus grossières faisaient frémir les plus vieux marins. La pêche à la langouste, qui avait fait la gloire de quelques patrons douarnenistes, s'était repliée sur elle-même. On avait vu le jeune Guillou, dit « Mab ar Cheulkic », pêcher la langouste dans les parages de l'île de Sein avec ses canots de Mauritanie. Les annexes, qui relevaient les casiers, ramenaient à bord du gros dundee, mouillé à l'abri, leur pêche de crustacés pour les mettre en vivier dans les flancs du lourd navire agencés à cet effet.

C'était dérisoire de mettre en œuvre de si gros moyens, prévus pour des pêches lointaines, pour prospecter seulement les cailloux de la chaussée de Sein. Mais les langoustiers ne pouvaient plus rejoindre les côtes d'Afrique ou la mer des Antilles. Les interdictions de l'occupant et les risques encourus étaient parfaitement dissuasifs.

Tout le monde connaissait l'histoire de la disparition du *Julien*, coulé par un sous-marin allemand, l'U37, au large du cap Finistère. Ce jour-là, le patron Julien Celton, qui rentrait de Mauritanie, avait perdu son bateau, toute sa pêche, mais sauvé son équipage qu'il ramena dans une annexe à Vigo. La Kriegsmarine l'accusait d'informer les Alliés sur les déplacements de ses unités dans l'Atlantique. Le pauvre *Julien* n'avait à bord aucun moyen radio ni émetteur, ni récepteur. Il marchait sous voile, comme aux temps les plus anciens de l'épopée douarneniste de la langouste. Les canons l'envoyèrent par le fond. C'était le 27 mai 1940. La meute des loups s'était ruée à la curée sur un bateau de pêche sans défense... Ce fut un curieux anniversaire marin.

1221  
1222  
1223  
1224  
1225  
1226  
1227  
1228  
1229  
1230  
1231  
1232  
1233  
1234  
1235  
1236  
1237  
1238  
1239  
1240  
1241  
1242  
1243  
1244  
1245  
1246  
1247  
1248  
1249  
1250  
1251  
1252  
1253  
1254  
1255  
16

En effet, trente ans plus tôt, au mois de mai 1910, Pierre Pernes, dit « Pernes Teo », avait pour la première fois dans l'histoire des pêcheurs de Douarnenez rempli les viviers de son *Philanthrope* au large des côtes de Mauritanie où il avait trouvé de la langouste verte en abondance. Beaucoup d'autres allaient le suivre au fil des années et, dès 1913, la flottille composée de 13 bateaux ramenait 200 000 langoustes au port du Rosmeur. Déjà la richesse ! Avec eux, les Concarnois, les Camarétois, les Guilvinistes, les Grésillons avaient rejoint le banc d'Arguin, jusqu'alors uniquement réputé pour le naufrage de la *Méduse*, immortalisé par le tableau de Géricault.

La Première Guerre mondiale allait ralentir toute l'activité et en 1918 ils ne sont plus que trois à pratiquer la pêche : le *Philanthrope*, le *Saint-François Xavier*, le *Jeanne-d'Arc*. Deux bateaux, au cours de ces années terribles, avaient connu un destin tragique. Le *Villebois-Mareuil* et le *Gloire à Jésus* n'étaient jamais rentrés, torpillés par des sous-marins allemands. Quelques autres, devenus inutiles, furent vendus à des mareyeurs pour le transport des crustacés dans des eaux mieux protégées. C'est le nouveau métier qu'entamèrent, faute de mieux, l'*Anne-Marie-Madeleine* et l'*Édouard-Branly* d'Antoine Cariou, l'un des pionniers de la Mauritanie. Quelle désillusion ! Quelle déchéance pour ces fiers navires conçus pour la pêche.

La paix signée en 1919 semblait prometteuse d'une belle reprise. Elle n'allait durer que vingt ans, à peine le temps de voir apparaître une nouvelle génération d'hommes qui allait à nouveau s'affronter sous tous les cieux. Les Douarnenistes avaient découvert, entre deux guerres, les bancs de langoustes roses...

Y songeait-il en ce matin de printemps 1943 au milieu de cette mer d'Iroise toujours aussi hostile ? Jos Guilcher faisait d'abord face à ses soucis quotidiens. Il taillait sa route, laissant sur tribord le soleil qui venait de se lever.

156 Les phares s'éteignaient les uns après les autres et l'on  
157 devinait, au loin sur bâbord, la chaussée de Sein qui se  
158 perdait vers Armen. Ces parages restaient étonnamment  
159 dangereux et surprenaient parfois les plus avertis. Il se  
160 rappelait le retour difficile à l'île du langoustier *Le Douar-*  
161 *neniste* qui s'était malencontreusement échoué en s'appro-  
162 chant trop près de ses annexes qui pêchaient crabes, lan-  
163 goustes et homards sur les roches de Héloret. Il s'était pris  
164 une telle voie d'eau que ses pompes n'arrivaient pas à  
165 étaler. Ses deux canots l'avaient pris en remorque et ramené  
166 à grand-peine jusqu'au port. Le hasard avait fait que,  
167 quelque temps auparavant, les Allemands avaient récupéré  
168 les pompes à gros débit d'un cargo coulé. Le jeune Maurice  
169 Urcun et son père eurent vite fait de les mettre en batterie,  
170 sauvant ainsi d'un échouage définitif le langoustier de  
171 « Reun an Nair ». On avait pu ensuite colmater la brèche  
172 et calfater la coque réparée.

173 Une belle opération, pensait Jos Guilcher en bordant ses  
174 voiles, qui avaient tendance à faseyer sur ce cap. Le sloop  
175 répondit mieux et Jos le laissa filer avec une légère gîte.  
176 Il sentait bien ainsi son bateau, même si Jean-Pierre Menou  
177 lui disait, chaque fois, qu'il n'aimait pas cette allure. Ça  
178 faisait un peu « touriste »...

179 – Les « touristes » ?, grommela Jos, ils sont à l'île depuis  
180 trop longtemps avec leurs habits verts et leurs bottes.

181 Quant tout cela finirait-il ?

20  
21  
22

### CHAPITRE III

## RAID SUR SAINT-NAZAIRE

23

### LES PÊCHEURS DE « MOR DIOU »

24

25 Il y a aujourd'hui, à Douarnenez, presque autant d'iliens  
26 qu'à l'île de Sein ! Sur les quais du port du Rosmeur, ils  
27 ont gardé quelques-unes de leurs habitudes et une vague  
28 nostalgie des lieux où ils sont nés. Ils en parlent et personne  
29 ne peut rester indifférent à leur voix, à leurs récits. Les  
30 souvenirs s'entrecroisent ici avec la réalité du jour : tonnage  
31 de la *Barcarolle*, vente de la *Marie-Édith*, bars alignés en  
32 caisses de l'*Aquilon*, pêches quasi miraculeuses du *Bugale*  
33 *Breiz*...

34 Ils s'appellent Milliner ou Spinec, Guilcher, Fouquet,  
35 Follic, Urcun et, quand on met bout à bout leurs histoires,  
36 c'est toute la mer racontée. Il n'y manque pas un paquet  
16 d'embruns... même s'ils les répètent dix fois, comme tou-

16

jours la mer recommencée, poussée par les houles du temps...

C'est ainsi qu'ils racontent qu'en cette fin d'avril 1943, le maquereau donnait bien en « Mor diou »... « Ar mor diou », c'est la « mer qui est à droite », comme les Celtes la désignaient, à droite quand on vient du large, c'est-à-dire qui est au sud de l'île de Sein. Les bons alignements sont définis par des « marques » simples « Ar Guéveur war an ti skol » (Le Guéveur dans l'alignement de l'école) ou « Ar Guéveur war tour an Iliz » (Le Guéveur sur le clocher de l'église). Il n'y a pas moyen de se tromper. C'est par là que « chassent » les maquereaux frétilants de « Karr Du ».

Chacun savait, dans ces parages, pourquoi le *Dalc'h Mad*, du port de Tréboul, ne serait pas là cette année pour le retour saisonnier du maquereau. Chacun savait que les 18 hommes qui avaient embarqué à son bord, trois semaines plus tôt, n'étaient pas tous des inscrits maritimes. À vrai dire, seul le « patron » de la pinasse avait quelque chose à voir avec le métier. En effet, Lili Marec, qui venait d'avoir vingt-trois ans, emmenait avec lui, vers l'Angleterre 17 résistants français et un aviateur canadien rescapé.

Le *Dalc'h Mad* avait échappé au contrôle de la « Gast » de Douarnenez par un subterfuge osé. Dissimulé un instant aux regards des sentinelles par l'îlot du Flimiou, il en avait profité pour se joindre, sans autorisation, au convoi des pinasses qui avaient obtenu la permission de sortir pour gagner les parages de l'île de Sein et de l'ouest d'Armen. Lili Marec et son « équipage » passent le Raz, sans encombre, à 12 h 50, le 7 avril 1943. Ils reconnaîtront le cap Lizard le 9 avril, vers 7 heures du matin, après une traversée éprouvante, dans une tempête de noroît de force 8 à 9. On ne verrait pas avant longtemps le *Dalc'h Mad* pêcher le maquereau ou la sardine en baie de Douarnenez !

Jos Guilcher, lui, sur son *Pax Vobis* pratiquait un autre « métier », plus au nord, sur le haut-fond d'Ouessant, plus

communément appelé « Bank ar Vervent » (le banc du Suroît). Il y posait ses palangres, appâtées au maquereau de « Karr Du », appât qu'il achetait aux Douarnenistes. Il ramenait des turbots magnifiques, un poisson noble, très recherché.

Ce jour-là, le samedi 1<sup>er</sup> mai 1943, le *Pax Vobis* avait quitté l'île avant le jour, pour monter vers le nord, dans les parages de « Bank ar Vervent », comme on disait en breton. La *Gast* avait contrôlé son départ.

Il avait pris son appât la veille. Dans le petit jour, les Douarnenistes se dispersaient à la recherche du maquereau qui remplirait leurs filets. Jos avait distingué au passage la *Reine de la paix* de Michel Guennadou, dont les 14 hommes d'équipage s'affairaient déjà sur le pont.

Eugène Vigouroux, dit « An hini glas », filait droit au sud sur son *Zig-zag*. Louis Magnan, dit « Ar Bonton », filerait sûrement dans l'ouest. Il était venu la veille à l'île pour faire réparer le panneau de cale du *Michel-Nobletz*, endommagé par un paquet de mer. Il retrouverait sans doute le *Pierrette et Lili* de Jacques Vigouroux, en pêche.

François Malcos, sur *Allons-y*, semblait hésiter sur la route à prendre. Ce qui fit sourire Jos Guilcher, toujours plein d'humour.

Polig Celton et Eugène Floch, dit « Trap-al-lov », étaient déjà loin et leurs filets devaient probablement être en partie sur le pont, pleins à craquer.

Toute la flottille, dans le secteur suroît de l'île, traçait des sillages vite effacés et Jos les avait rapidement perdus de vue, derrière les maisons basses du village de Sein.

Personne ne se souciait de cette fête du 1<sup>er</sup> mai, que Pétain avait volé au monde du travail, pour en faire une fête de Jeanne d'Arc parce que c'étaient les Anglais qui avaient brûlé la « Pucelle » à Rouen, comme ils avaient brûlé nos navires et nos marins à Mer el-Kebir, relataient les services de la Propaganda-Staffel !

B/  
capitale

B/  
capitale

jamais eu l'occasion de voler avec son nouveau copilote, James Lear. Quant à Flower, le navigateur, Mellilo, Neuwiller et Kaczanowski, ils étaient jeunes et sympathiques et probablement fort doués !

Dehors, les moteurs des B 17 commençaient à tourner et les armuriers complétaient et vérifiaient les systèmes d'armes et les chargements de bombes.

L'arrivée du lieutenant-colonel Claude Putnam ramena d'un seul coup le silence dans la salle. Il commandait le 306<sup>e</sup> depuis le 17 février et chacun savait qu'il allait participer à l'opération d'aujourd'hui. C'était à lui que revenait d'exposer le but de la mission.

Il découvrit sans rien dire la grande carte murale et tous les yeux se portèrent sur le point rouge qui désignait l'objectif. Un murmure parcourut la salle : Saint-Nazaire... La plus récente attaque de Saint-Nazaire par le 306<sup>e</sup> remontait au 20 février dernier. La dernière sortie avait été sur Bremen le 17 avril, avec un raid aussi sur Lorient, le 16 avril... Les pertes avaient été lourdes.

Dans le silence vite rétabli, le colonel Putnam annonça :  
- As you can see, the target for to day is Saint-Nazaire. It is a most important target.

Ces derniers mots signifiaient que l'objectif devait à tout prix être détruit et qu'il y aurait une défense allemande très concentrée. D'ailleurs, dans l'argot des aviateurs, Saint-Nazaire s'appelait « Flak City »... Edwin Pipp hocha la tête : à la guerre, rien n'était jamais facile et il laissa errer son regard sur les visages attentifs de ses jeunes compagnons.

Les informations qui suivirent précisèrent la nature de la cible : c'était cette fois encore la base des sous-marins. Avec le 91<sup>e</sup> groupe de bombardement, qu'il rejoindrait à la verticale de Bassing Bourne, le 306<sup>e</sup> formerait le 101 Combat Wing qui larguerait ses bombes sur l'objectif à 25 000 pieds. Un second groupe formé par le 305<sup>e</sup> et le

En ce jour du 1<sup>er</sup> mai 1943, le général Brécard, grand chancelier de la Légion d'honneur recevait, au palais de la Légion, la statue du maréchal Pétain, chef de l'État. Il installait l'œuvre du sculpteur François Cogne devant la colonnade du palais, bien en évidence. À la cérémonie assistaient Mme la Maréchale Joffre, Mme la Maréchale Lyautey, Mme la Générale Brécard, le général Lasson et le ministre Max Bonnafous. Jos Guilcher, lui, taillait sa route sur la mer d'Iroise. Il pensait :

- Mesquineries entre les mesquineries, la fête du Travail se célébrait maintenant le 2 mai et non plus le 1<sup>er</sup>... La Fête des travailleurs ? Tu parles !...

#### BRIEFING À THURLEIGH

Ce matin-là, 1<sup>er</sup> mai 1943, dans la fraîcheur de l'aube, le soleil tardait encore à se lever sur la base de Thurleigh. C'était la première base en Grande-Bretagne, passée sous contrôle direct de la 8<sup>e</sup> U.S. Air Force, depuis le 9 décembre 1942. La base était affectée au 306<sup>e</sup> groupe de bombardement et abritait quatre squadrons de B 17, le 367<sup>e</sup>, le 368<sup>e</sup>, le 369<sup>e</sup> et le 423<sup>e</sup>.

Tôt levé, le lieutenant Edwin G. Pipp, 1, 88 mètre, vingt-quatre ans dans deux semaines, pilote de l'U.S.A.F., poussa la porte de la salle d'opérations et fut aussitôt happé par le brouhaha qui précédait tous les briefings matinaux. Son équipage le suivait. Il en avait parcouru la liste, affichée au mess la veille au soir, pour constater qu'on lui avait affecté cinq nouveaux pour lesquels c'était la première mission de guerre. Il ne connaissait aucun d'entre eux, mais il savait que les anciens qui restaient avec lui étaient des hommes sûrs : Babbs, Rogers, Williams et Zaban n'étaient plus des bleus, à l'aube de cette dixième mission, qu'ils allaient accomplir encore une fois ensemble. Il n'avait

3  
4  
74 303°, qui serait le leader de la mission, opérerait à partir  
75 de 23 000 pieds. Il serait le 102 Combat Wing.  
76 La météo ne s'annonçait pas fameuse.  
77 Edwin Pipp prit connaissance des directives générales  
78 concernant le raid. L'itinéraire l'intrigua un peu. Probable-  
79 ment, il s'agissait de tromper la surveillance ennemie et de  
80 la désorienter. Le plan de vol ménageait aussi un rapide  
81 dégageant des deux Combat Wing vers l'ouest et la mer,  
82 après un seul passage sur l'objectif.  
83 L'horaire prévisionnel de la navigation affichait un tableau  
84 qui signalait que l'heure zéro correspondait à 10 h 30 G.M.T.  
85 Suivaient les indications précises :  
90 Portland Bill : Zéro Hour  
91 49° 30' N - 03° 00' W : Zéro plus 21 minutes  
92 Saint-Brieuc : Zéro plus 38 minutes  
93 Châteaubriant : Zéro plus 57 minutes  
94 Saint-Étienne-de-Montluc : Zéro plus 67 minutes  
95 (Initial point)  
96 Target : Zéro plus 75 minutes  
97 Le retour était prévu avec la même précision :  
98 47° 00' N - 04° 00' W : Zéro plus 116 minutes  
99 47° 30' N - 06° 10' W : Zéro plus 155 minutes  
100 49° 05' N - 06° 40' W : Zéro plus 200 minutes  
101 Lizard Point : Zéro plus 230 minutes  
102 Edwin Pipp nota avec soin les fréquences radio et les  
103 terrains de dégageant tout en mémorisant l'indicatif d'ap-  
104 pel du 306°. C'était cette fois « Windfall Three ». Le signal  
105 d'identification serait « Red'green ». Il empocha l'ensemble  
106 des indications pendant que l'officier de renseignements  
107 leur répétait les consignes à observer pour le cas où un  
108 appareil tomberait en territoire ennemi ou en territoire  
109 occupé : foulard imprimé, boussole de poche, etc. Le radio  
110 de bord, Buren Williams, compulsait calmement ses notes.  
111 Chacun boucla sa sacoche en écoutant le chapelet des  
112 heures de mise en route et de décollage.

213  
214  
215  
216  
217  
218  
219  
220  
221  
222  
223

Chaque chef de bord rassembla ses hommes et par petits groupes les camions qui attendaient les conduisirent au pied de leurs quadrimoteurs qui chauffaient déjà sous la surveillance des mécaniciens.

Deux petits mots drôles chantaient dans la tête d'Edwin : Basto, Mandy, Basto, Mandy... deux petits noms de code qu'il fallait bien se garder de ne pas oublier, sans les confondre. En cet instant, quelque part dans le surôit d'Ouessant un autre capitaine, qu'Edwin ne connaissait pas, commençait aussi sa journée.

## BANK AR VERVENT (Le banc du Surôit)

224  
225  
226  
227  
228  
229  
230  
231  
232  
233  
234  
235  
236  
237  
238  
239  
240  
241  
242  
243  
244  
16

Jos Guilcher taillait sa route. Il avait laissé depuis un moment à bâbord le *Mamm Doué* de Jules Blaise qui avait mis le cap sur le fameux « Ravin de la Mort », lieu de rendez-vous de palangriers douarnenistes. Jules était arrivé la veille à l'île, remorquant quelques maquerautiers, pour économiser leur essence, en échange de son appât...

Jos Guilcher taillait sa route. Il serait de bonne heure sur les lieux... Le temps était clair. Il avait pu, au passage, mettre les « Pierres Noires » sur les marques de l'entrée de Brest, ce qui était, somme toute, assez rare. Mais de gros nuages, roulant du sud-ouest, mangeaient peu à peu le ciel.

Toujours sur le même cap, Jos relevait les alignements de « bank ar Vervent ». Il avait amené tranquillement la « Jument » sur le « Créch » et attendait de mettre la bouée des « Pierres Vertes » sur « Men'ar Staon ». Une affaire de quelques minutes encore...

Droit devant, il balançait bientôt la première bouée de la filière. Noël Spinec saisit un « baz-krog », pour commencer une nouvelle journée de travail dans la grosse houle du large. Il était un peu moins de neuf heures du matin...

Les palangres, bien lovées dans leurs caisses se dévidaient

capitales  
B/ →  
Créach  
≠

3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80

presque sans à-coups. Chaque hameçon à émerillon au bout de son « lostar », l'avançon qui le reliait à la corde, entraînait vers le fond le morceau de maquereau découpé qui allait servir d'appât.

Jos veillait à la vitesse du déroulement, dans l'axe qu'il avait choisi. Il fallait obtenir la meilleure tension des filières, à la bonne profondeur, par des manœuvres dosées, à la barre et au moteur, en tenant compte du vent. Trop vite, on tendait les engins sans résultat et sans nécessité, trop lent, on risquait d'embrouiller les lignes. Le métier de pêcheur est un art et le patron de barque est un expert qui ne doit rien laisser échapper.

Jos réfléchissait, imaginant sous la mer le mouvement de ses engins de pêche, évoquant l'image des raies aux ailes tachetées, des turbos marbrés, des congres longs et lisses dont la petite espèce noire qu'on surnommait « fouetic » faisait de si bonnes daubes. Il revoyait les juliennes à la tête cylindrique, les chiens aux allures de squales dont il fallait arracher la peau rugueuse avant de les cuisiner. Combien d'autres espèces encore peuplaient la mer ? Innombrables sans doute, des milliers peut-être ? Il avait lu quelque part qu'elles étaient 25 000 dont seulement 30 étaient commercialisées.

Jos réagissait par réflexe aux sollicitations de son bateau et à la bonne tenue des bouées. Il regardait faire ses hommes, chacun à sa place, évitant soigneusement l'hameçon qui vous accroche par traîtrise et vous blesse cruellement. Mais le plus dur restait à faire quand il faudrait, un peu plus tard, relever les palangres.

Jos regarda sa main droite qui portait encore la trace douloureuse d'une corde qui avait glissé trop vite quelques jours auparavant. Les hommes portaient de mauvais gants de laine tricotés par leurs femmes, sans bouts de doigts. C'était une bien mince protection contre la rudesse du chanvre tressé. Surtout que, depuis la guerre, on ne trouvait

280  
281  
282  
283  
284  
285  
286  
287  
288  
289  
290  
291  
292  
293  
294  
295  
296  
297  
298  
299  
300  
301  
302  
303  
304  
305  
306  
307  
308  
309  
310  
311  
312  
313  
314  
16

plus de vieilles chambres à air d'auto qui servaient à renforcer la paume des gants. C'était un art pour les femmes d'adapter le caoutchouc à la laine sans gêner la prise de main, un art inutile aujourd'hui à cause de la pénurie. Les Allemands prenaient tout et le travail n'en était que plus pénible.

Campé à la barre dans ses bottes fabriquées de toile de lin huilée clouée sur des sabots de bois, Jos pensait à la manière d'améliorer le métier, de ce qu'on pourrait faire si la guerre n'était pas là. Si elle avait fait progresser les armements, elle n'avait pas amélioré le matériel de pêche ! Bien au contraire ! on ne pouvait plus rien acheter sans un bon ou un ticket et la plupart du temps on ne vous donnait que des « ersatz », des produits synthétiques et de peu de valeur. Même le vin et le tabac étaient rationnés.

Pourtant, quelques années auparavant, Jos se souvenait des essais de modernisation des Douarnenistes, juste avant la guerre. Louis Magnan, dit « Bonton », avait installé à bord de son *Michel Nobletz* le premier moteur de 60 chevaux de toute la flottille des palangriers. C'était déjà une belle puissance et une belle vitesse pour une pinasse de 15 mètres. Elle atteignait les 10 nœuds et son étrave fendait la mer comme un torpilleur !

C'est à bord de la *Sainte-Thérèse* qu'en 1935 Herlé Gloaguen, dit « An hini bouar », avait fait monter un petit moteur auxiliaire pour remonter les palangres. Gain de temps, économie de fatigue, facilité de travail, ce vire-lignes aurait bien fait l'affaire de Jos dans les houles de l'Iroise, aujourd'hui. Mais, à quoi bon rêver et s'apitoyer sur la peine des hommes en ces temps déjà trop durs. Ce serait pour plus tard, une fois la paix revenue. On trouverait peut-être un meilleur matériel dans quelques années. On disait que le moteur « Britt » à essence, qu'Herlé Gloaguen avait été prendre à Newlyn, en Angleterre, était un peu capricieux. La prise d'eau à la mer, pour le refroidissement,

causait parfois bien des soucis et les démarrages posaient souvent des problèmes qui se traduisaient par de curieuses invectives et des insultes très personnalisées à l'égard de la mécanique et de son inventeur. Il paraîtrait que sur son nouveau bateau, l'*Ami du travail*, Herlé avait moins de soucis avec une nouvelle installation. On racontait que depuis qu'il filtrait l'essence avec un chapeau de feutre, tout allait beaucoup mieux. Un chapeau mou en mer, un chapeau de riche, pour un métier de forçats. Jos, ça l'avait toujours amusé et, invariablement, quand il y pensait les bribes d'une chanson célèbre lui remontait en mémoire :

« *Saluez ! riches heureux, ces pauvres en haillons* »

*Saluez ! ce sont eux qui gagnent vos millions.* »

Ce refrain, particulièrement prisé des Douarnenistes, retentissait souvent entre les murs des usines, les « fritures », où les femmes travaillaient par centaines. Au soir des repas de noces, il se trouvait toujours quelqu'un pour monter sur une chaise et entonner l'air fameux que toute la salle reprenait en chœur, à l'exception de quelques « commises », dévouées à leurs patrons usiniers, et qui marquaient leur réprobation par un silence hostile, la bouche pincée, l'œil courroucé.

Jos revint à des préoccupations plus quotidiennes. Un instant, il avait laissé dériver sa barque, imperceptiblement, mais assez cependant pour saisir le regard étonné de Louis Fouquet, le doyen du bord, qui s'était brièvement posé sur lui. Jos, pourtant, se laissait rarement distraire, mais tous ces événements de la guerre, que chacun vivait parfois très mal, lui encombraient parfois l'esprit de souvenirs ou de projets d'avenir.

Il rectifia le cap, chercha de nouveaux alignements pour une deuxième filière qu'il allait mettre à l'eau pendant que la première pêcherait les premiers poissons de la journée.

À nouveau, un court instant, l'image de la *Sainte-Thérèse*

et de son « petit moteur » lui revint à l'esprit. On avait retrouvé son mât échoué à l'Île, le 11 novembre 1941, jour anniversaire de l'armistice de la Grande Guerre et de Jean Philippe. Mais pas un des 16 hommes de l'équipage, que commandait Yves Le Gall, dit « Poil », n'avait survécu au naufrage. Tous avaient disparu sans laisser de traces. On disait qu'un avion allemand les avait mitraillés et coulés alors qu'ils étaient en pêche au sud du raz de Sein...

Jos serra un peu plus fort la barre en maudissant ceux qui semaient la mort, volontairement, dans ces parages déjà réputés pleins de dangers pour les marins que le sort condamnait à y gagner leurs vies. Un vieux cantique lui monta confusément aux lèvres. Il se mit à fredonner :

« *Intron Varia Beg a Raz...* »

C'était une vieille imploration. Les hommes se retournèrent, sans un mot, vers leur patron qui chantait, debout à l'arrière de sa barque.

Au même moment, quelque part en Angleterre, d'autres hommes, que Jos ne connaissait pas, préparaient aussi leur journée, une mission de guerre qui allait les conduire, quelques heures plus tard, dans ces mêmes parages où le *Pax Vobis* traquait le poisson comme à l'accoutumée.

Les falaises d'Ouessant se dressaient à quelques milles au nord et sur l'horizon du nord-est la poussière d'îles et d'îlots qui marquait le chenal du four se distinguait clairement. Un navire de guerre tout gris cherchait sans doute l'entrée du goulet de Brest. Il arborait le pavillon à croix gammée que l'on voyait flotter maintenant partout, même à l'île de Sein.

READY TO TAKE OFF (Paré pour le décollage)

Les 18 appareils du 306<sup>e</sup> B.G., emmenés par le lieutenant-colonel Putnam, décollèrent à partir de 8 h 45. Le

3  
4  
33 423<sup>e</sup> squadron alignait 7 de ses B 17, dont celui d'Edwin  
34 Pipp, que l'équipage n'avait pas encore eu le temps de  
35 baptiser. Au retour, il ferait lui aussi, peindre sur le nez  
36 de son avion le nom qu'il avait retenu pour lui : « Pride of  
37 the Kiarian II ». C'était aussi le nom de son premier B 17.  
38 Il avait dû le poser, à bout de carburant, dans le mauvais  
39 temps, lorsqu'il était arrivé des U.S.A. quelques mois plus  
40 tôt, en catastrophe !  
41 Mais aujourd'hui, 1<sup>er</sup> mai 1943, comme à chaque décol-  
42 lage, le bombardier vibrait de plus en plus, secouant son  
43 équipage, au fur et à mesure qu'il accélérât sur la piste  
44 de Thurleigh.  
45 Aussitôt que les roues quittèrent le sol, l'essentiel des  
46 vibrations s'arrêtèrent et Edwin Pipp confia aussitôt le  
47 manche à son copilote James Lear, un jeune homme qu'il voulait  
48 former rapidement aux missions de combat.  
49 À droite et à gauche, en formation, quelques minutes  
00 plus tard, il pouvait voir les appareils de Jones, Johnson,  
01 Check, Youree, Smith et Wigginton du 423<sup>e</sup> squadron.  
02 En découvrant peu à peu les mouvements relatifs des  
03 autres appareils dans le ciel, Edwin Pipp s'aperçut que son  
04 copilote avait quelque peine à se maintenir en formation.  
05 Il faudrait l'aider un peu, sinon ils n'arriveraient pas à  
06 Saint-Nazaire en même temps que les autres !  
07 Au-dessus de Bassingbourne, ils rejoignirent le 91<sup>e</sup> B.G.,  
08 et à Portland Bill, ils trouvèrent le 303<sup>e</sup> et le 305<sup>e</sup>. Le 303<sup>e</sup>  
09 prit la tête et mit le cap au sud. Il était 10 h 30, comme  
10 prévu.  
11 Mais le B 17 du capitaine Youree avait des ennuis. À  
12 25 600 pieds, deux de ses moteurs se mirent à chauffer.  
13 Les cadrans de contrôle affichaient la température de l'huile  
14 à 86° et celle des hauts de cylindres à 270°. Dans ces  
15 conditions, il n'était pas question d'aller plus loin. Et Edwin  
16 Pipp vit Youree virer de bord au-dessus de la côte anglaise.  
17 Quelques instants après, à 10 h 32, ils allaient voir le  
8

418  
419  
420  
421  
422  
423  
424  
425  
426  
427  
428  
429  
430  
431  
432

capitaine Smith, à son tour, renoncer à poursuivre la mission, les canalisations d'huile rompues sur son moteur n° 3.

Il en allait ainsi pour toutes les missions et les ennuis mécaniques, en l'air, privaient souvent les formations de quelques appareils dès le départ.

Un troisième B.17 du 306<sup>e</sup> fut contraint, encore ce jour-là, de faire demi-tour en même temps que Youree. En effet, le lieutenant O'Hara constata soudain que sa pression d'huile était tombée à zéro. Le pas variable d'une hélice étant devenu incontrôlable par suite d'une fuite, cette même hélice, affolée, se projeta toute seule dans l'espace ! Le 367<sup>e</sup> squadron perdait ainsi, lui aussi, un de ses soutiens.

Edwin Pipp reprit les commandes de son B 17.

#### VERS L'OBJECTIF

433

- 25 000 pieds, appel à tout l'équipage ! scanda par l'interphone la voix du bombardier.

Le pilote se remémorait le visage de chacun de ses hommes pendant qu'ils répondaient...

- Mitrailleur de queue, O.K. dix-neuf ans, James Babbs répondait sur un ton presque ennuyé. C'était sa dixième mission et c'était de la routine pour lui.

- Mitrailleur droit, roger !

- Mitrailleur gauche, roger !

Ces deux-là, qui avaient répondu presque ensemble étaient deux nouveaux membres de l'équipage. Edwin Pipp n'avait jamais entendu leurs noms auparavant.

- Tourelle inférieure, O.K. !... On entendait le hurlement du vent en arrière-plan... Eddie Zaban en était à sa septième mission. C'était un garçon ardent et passionné. On pouvait compter sur lui pour se défendre en cas d'attaque venue d'en bas contre le gros B 17.

442  
16

3  
4  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
8

– Radio, roger ! C'est la douzième mission de Buren Williams au-dessus du territoire ennemi. Il n'avait aucune chance de se servir d'une arme, mais il pouvait être sûr de tout voir à travers la verrière de son cockpit.

– Tourelle supérieure, O.K. Eli Rogers parlait d'une voix aiguë, comme à son habitude. C'était l'homme le moins impressionnable de l'avion et à qui il tardait d'ajouter un autre chasseur ennemi à son tableau, comme lors du dernier raid.

Le pilote poussa du coude son copilote, James Lear, et lui laissa les commandes. C'était la première mission de Lear. Il avait déjà dirigé un équipage mais il volait aujourd'hui comme copilote afin de parfaire son expérience en zone de combat où il n'avait encore jamais opéré.

La formation gagnait de l'altitude dans la sécurité du ciel d'Angleterre avant de commencer la traversée de la Manche pour se diriger ensuite vers les abris des sous-marins de la base de Saint-Nazaire.

– Pilote, du navigateur...

Leland (Fuzz) Flower appelait par l'interphone. C'était sa treizième mission et il était considéré comme l'un des meilleurs navigateurs du squadron.

– J'écoute, Fuzz ! répondit le pilote.

– Est-ce que tu vois l'huile et la fumée qui sortent du moteur n° 3 de l'appareil de Smittie ? (Il faisait allusion au B 17 du squadron leader.) Il a l'air d'aller plutôt mal.

– Affirmatif, je le vois. J'espère qu'il ne va pas essayer de continuer. C'est son vingt-cinquième et dernier tour de mission. Son moteur va mal.

La formation vola ainsi encore quelque temps quand soudain Edwin Pipp poussa à nouveau du coude son copilote.

– Regarde, le squadron leader a descendu son train d'atterrissage pour montrer qu'il va faire demi-tour et

IMPRIMERIE  
FLOCH

2<sup>e</sup>

484  
485  
486  
487  
488  
489  
490  
491  
492  
493  
494  
495  
496  
497  
498  
499  
500  
501  
502  
503  
504  
505  
506  
507  
508  
509  
510  
511  
512  
513  
514  
515  
516  
557  
16

atterrir. On plonge dans le trou qu'il laisse. Donne-moi 2 400 tours et 42 pouces de pression.

L'appareil se laissa glisser et prit position au-dessous et derrière le leader du second élément en formation de diamant. L'avion qui volait de l'autre côté du squadron leader (c'était l'avion de Jones) se positionna au-dessus et à l'extérieur du n° 3 du second élément.

– J'aimerais bien que Jones descende un peu, suggéra Edwin Pipp.

Au même instant, la voix de Flower lui parvint dans l'interphone.

– Pilote du navigateur, nous venons juste de franchir le trait de côte. Veux-tu qu'on essaie les armes ?

– Merci Fuzz ! Pilote à l'équipage, contrôlez les armes ! Essais de tirs !

L'essai des armes, avant de pénétrer en territoire ennemi, n'était pas seulement un rituel, mais une nécessité. Quoi de plus frustrant, en effet, que de se retrouver avec une mitrailleuse gelée et bloquée en plein milieu d'une attaque de chasseurs.

C'est pourquoi les mitrailleurs laissaient toujours dans leur chambrée les pièces actives de leur calibre 50 jusqu'à la fin du briefing. Là, ils pourraient les briquer avec soins, faire disparaître toute trace d'humidité, de moisissure ou d'excès d'huile, tout ce qui pouvait geler aux basses températures des hautes altitudes et rendre les armes inutilisables.

Chacun veillait avec un soin jaloux sur ces pièces qu'ils montaient au dernier moment, en les sortant des précieux chiffons qui les enveloppaient.

Maintenant, au-dessus de la Manche, sans risque pour personne, les mitrailleurs appuyaient sur les détentes... Le B 17 se mit à vibrer sous le feu des douze mitrailleuses de 50 qui tiraient en même temps.

3  
4  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
18

– Personne n’a d’ennuis ? Équipage au rapport ! ordonna le pilote.

L’un après l’autre, chacun confirma que toutes les armes étaient en état de marche. À nouveau Edwin Pipp poussa du coude son copilote, d’un geste qui lui était familier et lui annonça :

– Je vais grimper et me mettre dans l’aile de Jones. Ça va être l’enfer pour lui s’il reste tout seul au-dessus des autres, en cas d’attaque. Donne-moi tous les tours que tu peux et toute la pression possible à l’admission. Nous allons passer dans le sillage de ceux qui sont devant. Tiens-toi prêt à m’aider aux commandes dans les tourbillons.

Le B 17 se laissa distancer de 200 mètres puis se cabra pour monter. Aussitôt, il fut pris dans les turbulences de l’avion de tête et dérapa violemment sur une aile. Ensemble, le pilote et le copilote luttèrent pour le remettre en ligne mais ils ne réussirent qu’à le faire basculer sur l’autre aile. Les commandes, tout à coup, devenaient inefficaces. Cela dura quelques instants, puis l’appareil se retrouva au-dessus de la zone de turbulence. Ils étaient maintenant à un demi-mille derrière la formation et, pour accroître encore leurs difficultés, les traînées de condensation commençaient à se former derrière les appareils, rendant quasiment nulle la visibilité dans ces parages et gênant considérablement les possibilités de rejoindre la bonne place dans la formation.

Le pilote et le copilote suaient à grosses gouttes. En effet, un bombardier, seul, en dehors de sa formation au-dessus du territoire ennemi, est toujours une proie facile pour les chasseurs. Il recollait donc lentement au dispositif, mais à 25 000 pieds, il fallait du temps pour prendre de la vitesse.

– Pilote, à l’équipage ! Ouvrez bien les yeux, nous sommes au-dessus de la France, maintenant. Ne laissez aucun chasseur se glisser dans notre sillage.

Soudain, le B 17 sortit des nuages. Avec l’apparition du

553  
554  
555  
556  
557  
558  
559  
560  
561  
562  
563  
564  
565  
566  
567  
568  
569  
570  
571  
572  
573  
574  
575  
576  
577  
578  
579  
580  
581  
582  
583  
584  
585  
586  
16

soleil, le pilote respira mieux et il aperçut la formation légèrement en avant et dessous. Une minute après, il était redescendu à sa place dans le box, dans l’aile de Jones.

La formation continuant sa route survola Saint-Brieuc vers 11 h 08 G.M.T. Accueillie par une D.C.A. peu active elle changea de cap pour gagner Châteaubriant où elle effectua un virage à droite vers Saint-Étienne-de-Montluc, non sans avoir essayé encore quelques tirs de D.C.A. inoffensifs.

Tout s’était passé pour le mieux. Bientôt, ils joindraient le point initial de Saint-Étienne, à partir duquel, à leur altitude réglementaire, les groupes de B 17 allaient pouvoir assurer leurs axes de bombardement vers les installations portuaires de Saint-Nazaire.

La chasse allemande, des FW190 et des Me 109, avait commencé à inquiéter les bombardiers américains, d’abord timidement, à 8 milles dans le sud-ouest de Châteaubriant, puis en plus grand nombre. Plongeant sous la formation, remontant pour l’attaquer par-dessous, puis la contournant par l’avant, 20 à 25 chasseurs nazis attaquaient, parfois par paires, les gros quadrimoteurs. Pendant 30 minutes, ils allaient ainsi mener la sarabande jusqu’à 15 à 20 milles en mer, sur la route de retour des B 17, les poursuivant avec acharnement.

À un moment donné, entre Châteaubriant et Saint-Étienne, Edwin Pipp vit apparaître dans le ciel deux chasseurs bimoteurs allemands, des Me 110. Mais, sans doute rendus prudents par le feu nourri des Américains, ils firent volte-face renonçant à attaquer.

Pendant ce temps, les FW 190 avaient eu raison de l’appareil du lieutenant Sterling. Le B 17 n° 42-5780 explosait en vol, au-dessus de Saint-Père-en-Retz. Seulement quatre hommes réussirent à sauter en parachute. L’un d’entre eux, Harry Roach s’évadera par l’Espagne, aidé

3  
4  
87 par la Résistance. Il reprendra sa place quelques semaines  
88 plus tard dans les formations de la 8<sup>e</sup> U.S.A.F.  
89 - Fuzz ? Dans combien de temps le Point Initial ?  
90 Après une courte pause, Fuzz dit dans l'interphone :  
91 - Navigateur au pilote... dans neuf minutes environ, nous  
92 serons au point initial... Des chasseurs viennent vers nous !  
93 - Chasseurs à six heures, vers le haut..., ajouta Babbs,  
94 toujours de la même voix ennuyée.  
95 - À douze heures, vers le haut ! renchérit le bombardier.  
96 Ils arrivent ! ajouta-t-il.  
97 Le pilote vit, en effet, arriver droit sur lui un « Focke-  
98 Wulfe ». Il vit les balles traceuses des deux canons de nez  
99 de l'allemand qui semblaient venir paresseusement vers lui.  
00 À 600 mètres, le chasseur fit un demi-tonneau et les  
01 extrémités de ses ailes crépitèrent de brefs éclairs quand  
02 il tira une dernière salve.  
03 Edwin Pipp sursauta quand les deux mitrailleuses de la  
04 tourelle, au-dessus de sa tête, se mirent à gronder. Il vit le  
05 chasseur allemand plonger, hors de vue sur sa droite,  
06 apparemment indemne.  
07 - Mitrailleurs latéraux, surveillez les nuages !  
08 La voix de Williams mettait en garde les deux nouveaux.  
09

TARGET ! (l'objectif !)

10  
11 Du point initial de Saint-Étienne à la cible désignée, il  
12 y avait huit minutes de vol. Les Allemands connaissaient  
13 maintenant l'objectif recherché et organisaient hâtivement  
14 la riposte. Des nuages bas cachaient les installations aux  
15 premières vagues de bombardiers qui larguèrent leurs  
16 bombes entre 22 800 et 25 500 pieds mais sans résultats  
17 visibles. Edwin Pipp, avec les autres du 306<sup>e</sup> B.G., fermait  
18 la marche et, pour mieux assurer leurs visées, ils descen-  
19 dirent au-dessous de l'altitude standard pour essayer de

619 distinguer leur objectif dans les déchirures de la couche  
620 qui couvrait la région vers 3 000 pieds.  
621 Les chasseurs allemands tourbillonnaient...  
622 - Il y en a un à cinq heures !  
623 Les appels se succédaient dans l'interphone.  
624 - À huit heures, vers le bas ! Suis-le en dessous Zaban !  
625 Puis un hurlement de vent mêlé au rat-tat-tat d'une  
626 mitrailleuse emplît les écouteurs. L'homme de la tourelle  
627 inférieure avait mis le pied, accidentellement sur le bouton  
628 d'émission de son interphone !...  
629 - À neuf heures... il s'en va !... C'était la voix aiguë de  
630 Rogers et tout de suite le vacarme assourdissant de la  
631 tourelle supérieure.  
632 Pendant ce temps, le pilote tentait aux commandes de  
633 biaiser avec les chasseurs, tout en conservant sa position  
634 dans la formation. Plonger, grimper, virer lui permettait  
635 de faire du B 17 une cible mouvante et plus difficile à  
636 aligner pour l'ennemi.  
637 Puis, soudain, dans l'interphone, à nouveau :  
638 - Pilote, du bombardier, trappe des bombes ouverte.  
639 Nous sommes sur l'axe de largage.  
640 - Bombardier, du pilote, roger !  
641 Edwin Pipp stoppa aussitôt ses actions de diversion et  
642 ramena l'avion dans la formation, cherchant à la serrer le  
643 plus possible, car les bombes du squadron devraient toutes  
644 être larguées quand le B 17 de tête larguerait les siennes.  
645 Il faudrait les faire tomber sur un espace très restreint. Si  
646 la visée du bombardier de tête était bonne alors l'objectif  
647 serait détruit.  
648 - Flak au-dessous de nous ! observa la tourelle inférieure.  
649 Le pilote vit tomber les bombes de l'avion de tête et  
650 sentit soudain son propre avion remonter quand il s'allégea  
651 de sa propre charge. Puis, soudain, il y eut un grand éclair,  
652 une bouffée de fumée noire et un « boum » retentissant et  
653 profond qui semblait venir tout droit du côté gauche du  
16

3  
4  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
8

nez vitré de l'appareil. Le pilote sentit l'avion sursauter. Quelque chose heurta son pied et il entendit le copilote dire :  
- Je le tiens bien ! Ça ira !  
Edwin perçut alors les réactions de James à travers le manche pendant que ce dernier reprenait le contrôle des commandes de l'avion après une embardée. Rageusement, Edwin agrippa son propre manche et cria :  
- Pour moi, c'est O.K. ! Surveille les instruments ! Fuzz, quelqu'un est-il blessé dans le poste avant. À quel endroit cette Flak nous a-t-elle touchés ?  
Après un petit moment, la voix du navigateur parvint par l'interphone :  
- Mellilo a des coupures au cuir chevelu et au visage. Il y a un grand trou ici, en bas. Mellilo est toujours dans la bulle. Qui est touché chez vous ? Il y a du sang qui dégouline ici dessous !  
Tout en écoutant, Edwin Pipp inspectait le cockpit. Il sentait son pied humide et lourd, mais il n'était pas blessé. Il se pencha et vit que ses pieds, et le plancher dessous, étaient couverts d'un liquide rouge et qu'il y avait une petite pièce de métal fichée dans sa botte de vol droite. Comme il se baissait pour l'extraire, il remarqua que le signal lumineux de la pression hydraulique clignotait sur alarme. Un coup d'œil sur le liquide rouge et il sut tout de suite que c'était le fluide hydraulique. Un éclat d'obus de la « Flak » avait traversé le nez de l'appareil, coupé une tubulure du circuit hydraulique, et s'était arrêté sur sa botte. Vraiment, il l'avait échappé belle !  
Il regarda vers l'extérieur pour voir où en était la formation.  
Dans les 27 B 17 qui avaient réussi leur passage, chacun pensait bien que ce bombardement sur Saint-Nazaire avait été inefficace. La D.C.A., pourtant, n'était pas des plus

IMPRIMERIE  
FLOCH

2°  
14  
688  
689  
690  
691  
692  
693  
694  
695

actives, apparemment gênée par la mauvaise visibilité et la présence des chasseurs à croix gammée dans le ciel.  
À 11 h 31, la formation avait dépassé l'objectif, cap à l'ouest, mais 38 des B 17 n'avaient pas pu localiser la cible sous la couverture nuageuse et certains se déléstaient tout simplement de leurs bombes au-dessus de la mer tandis que d'autres décidaient de ramener leur chargement à la base.

15  
16  
696

*F. Brien de Mars Tenle entre 115-119*

*128 P.P.*

*127 3*

20  
21  
22

## CHAPITRE IV

### L'IROISE DANS LA TOURMENTE

23

#### LE RETOUR

24

Edwin Pipp réalisa soudain que le copilote lui secouait le bras et désignait quelque chose derrière lui. Il se retourna et vit le mitrailleur dorsal assis sur le plancher la tête entre les mains.

25

– Rogers, are you hurt ?

26

Pas de réponse.

27

– Williams, monte ici et occupe-toi de Rogers, ordonna le pilote.

28

– Ça va bien, sir, dit Rogers faiblement en se hissant lui-même dans sa tourelle, juste une petite coupure à la tête.

29

30

Edwin Pipp remit alors à James Lear les commandes du B 17 et se retourna juste au moment où l'opérateur radio,

31

32

33

34

35

16

portant une bouteille d'oxygène, passait la porte de la soute à bombes.

– Rogers, laisse Williams regarder ta tête, ordonna-t-il.

Et il ajouta :

– Il n'y a plus un seul chasseur dans les environs maintenant.

Toute la formation descendait avec un bel ensemble en direction du golfe de Gascogne. En perdant de l'altitude, Edwin Pipp sentit que ses oreilles se bouchaient. Pour les dégager, il se pinça le nez et souffla dans ses trompes. Puis, il appela dans l'interphone :

– Pilote à l'équipage, attention à vos oreilles, nous allons descendre, de 20 000 pieds dès à présent.

– Pilote du radio, à toi !

Le pilote regarda autour de lui et constata que le radio avait rejoint son poste et que Rogers avait rejoint sa tourelle.

– À toi Williams, acquiesça-t-il.

– Quelque chose doit être en train de brûler au-dessus ici, car il y a un paquet de fumée qui vient de l'arrière.

– Rogers, regarde autour de toi et vois si quelque chose va de travers... Je reprends les commandes, Lear, et va regarder si tu peux voir ce qui se passe.

Tout en donnant ses ordres, Edwin Pipp avait repris le contrôle de l'appareil. Il regarda les cadrans et les voyants en maintenant le B 17 dans la formation. Toujours en descente, il passa le trait de côte et mit le cap sur la haute mer. Il jeta alors un regard derrière lui et vit Rogers dans un coin, un extincteur à la main, en pleine action.

– Qu'est-ce qui brûle ? interrogea Pipp.

– Tout est O.K. maintenant, sir. La pompe hydraulique a pris feu et a enflammé le capitonnage intérieur. J'ai arrêté le feu mais je ne peux pas arrêter l'extincteur !...

Le pilote poussa un soupir de soulagement et reprit sa position sur son siège. Il repassa les commandes au copilote,

IMPRIMERIE  
FLOCH

2<sup>e</sup>

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

16

enleva son masque à oxygène, demanda à l'équipage de faire de même et reprit un instant l'appareil en main pendant que Lear enlevait son propre masque. Puis, il se retourna à nouveau pour voir Rogers. Le pauvre mitrailleuse de tourelle se tenait toujours au même endroit, un air d'extrême embarras sur le visage, brandissant l'extincteur en marche dont il projetait le fluide par la trappe à bombes.

Soudain, dans l'interphone, retentit la voix du navigateur très en colère. « Fuzz » n'aimait pas ce qu'il venait de voir dehors :

– Que diable est-ce qu'on est en train de foutre encore ? Quelle idée de changer de cap à cet endroit ?

Le pilote regarda par la fenêtre et vit que la formation était en train d'exécuter un large virage par la droite comme s'ils voulaient revenir vers le territoire français. Comme il redoublait d'attention, il vit que la formation continuait à virer jusqu'à amorcer un cercle de très grand rayon. La raison en était simple. Alors qu'elle atteignait le sud de Belle-Île, la formation du 91<sup>e</sup> B.G. avait été attaquée par deux Me 110 bimoteurs. Les chasseurs bombardiers allemands volèrent quelque temps au niveau, mais à l'écart des bombardiers américains, se tenant à distance respectueuse des mitrailleuses de 50. Puis, tout à coup on les vit grimper à travers la couche de nuages pour venir lâcher quatre paquets de cinq bombes chacun sur les appareils qui volaient au-dessous d'eux. À quelques milles devant lui, le lieutenant Rand vit disparaître le *Joe (Bt/splk)* de Walsh et le n° 42-5435 de Suomi. Le raid sur Saint-Nazaire venait de coûter trois appareils au 102<sup>e</sup> Combat Wing, en comptant celui de Saint-Père-en-Retz.

Comme il poursuivait sa route, cap à l'ouest, vers le premier point de retour par 47° 00 N et 04° 00 W, le 306<sup>e</sup> B.G. avait capté l'appel du 91<sup>e</sup> B.G., fortement pris à partie par la chasse allemande.

Sans hésiter, le 306<sup>e</sup> s'était porté en renfort vers le 91<sup>e</sup>,

Correct

07\_ faisant demi-tour pour le rejoindre. Mais, sans doute à bout  
08 de carburant, les chasseurs s'étaient éclipsés. Tout avait  
09 été réglé en 30 minutes. Mais ces 30 minutes allaient peser  
10 très lourd dans le bilan de cette journée du 1<sup>er</sup> mai 1943  
11 dont le lieutenant Lewis P. Johnson dira dans son rapport :  
12 « *This is a Hell of a way to finish* » (C'est le chemin de  
13 l'Enfer pour finir).

14 Edwin Pipp réalisa bientôt qu'ils avaient fait demi-tour  
15 pour permettre aussi aux autres groupes et aux appareils  
16 dispersés de rejoindre la formation. Mais il semblait plutôt  
17 à Pipp que c'était une invitation à la Luftwaffe de venir  
18 tenter une nouvelle fois sa chance contre les B 17 du 306<sup>e</sup>...

19 La formation, le cercle terminé, reprit sa course vers la  
20 haute mer. Le squadron était à 3 000 pieds au-dessus de  
21 gros cumulus entre lesquels on apercevait les flots. Dans  
22 toutes les directions, on pouvait voir des bombardiers qui  
23 volaient isolés, ou par paires, mais aussi en squadrons ou  
24 en groupes. Les avions dispersés rejoignirent lentement  
25 leurs groupes et quand le leader vit que c'était fait, il fit  
26 descendre la formation à travers la couche de nuages vers  
27 1 000 pieds afin d'être au-dessous de la couverture des  
28 radars allemands.

29 Dans le cockpit du B 17 d'Edwin Pipp, l'atmosphère était  
30 à l'hilarité. Les hommes savaient qu'il y avait encore un  
31 long chemin à faire jusqu'à la base, mais le pire était passé.  
32 Ils ne portaient plus leurs masques à oxygène et les conver-  
33 sations allaient bon train.

34 – Regardez l'aile droite, sir, s'exclama Rogers en mon-  
35 trant du doigt un trou entre les deux moteurs.

36 – Il n'y était pas tout à l'heure !

37 – C'est sûrement par là qu'est passé l'éclat que j'ai arrêté  
38 avec le bout de mon pied, répondit le pilote.

39 – Fais-le voir, dit le navigateur qui s'était installé dans  
40 la « châtière » qui conduisait au nez vitré de l'appareil.

41\_ Le pilote lui tendit le morceau de métal, une petite pièce  
18

d'acier déchiquetée de deux pouces de tour et d'un demi-  
pouce d'épaisseur.

– J'étais persuadé que tu avais été touché quand j'ai vu  
le fluide hydraulique couler..., je pensais que c'était du  
sang, précisa Lear.

– C'était une conclusion hâtive, dit le pilote, je suis  
heureux qu'elle ait été fautive ! Et ça vaut mieux que de  
l'avoir retrouvé, cet éclat, dans la tête ou dans le nez de  
quelqu'un. Mais comment va Mellilo ?

– Il est O.K., juste quelques coupures de verres. Mais il  
fait un froid terrifiant en bas. Pratiquement, presque toute  
la verrière du nez a été soufflée. Une grande partie de mes  
cartes a été aspirée aussi, répondit « Fuzz ».

– Qu'est-ce qui est arrivé à Rogers ? continua le navi-  
gateur en regardant le mécanicien.

– Je ne sais pas, répondit Rogers, si c'est la secousse de  
l'explosion qui m'a projeté la tête contre les mitrailleuses,  
ou si j'ai été touché par un éclat d'obus ou un éclat de  
verre ? Moi, j'avais une coupure à la tête et la tourelle un  
grand trou dans le dôme !... Je pense que personne n'aurait  
aimé ça ! ajouta-t-il avec un large sourire.

– Qu'est-ce qui est arrivé à Rogers ?

Zaban, le mitrailleur ventral, qui venait juste d'entrer  
dans le cockpit par la trappe de la soute à bombes, s'in-  
quiétait devant la dégainée du mitrailleur dorsal.

– Juste une coupure au cuir chevelu... Mais as-tu vu où  
les bombes sont tombées ? lui demanda le pilote.

– Je n'ai pas vu les impacts. Mais quand j'ai vu la Flak  
tout près, j'ai commencé à faire tourner ma tourelle. (Il  
pensait que tourner ainsi dévierait les éclats d'obus.) Et  
puis après j'étais trop occupé à surveiller les chasseurs.  
Mais je n'ai pas eu ma chance...

– Je n'ai jamais vu une Flak aussi costaud, dit le navi-  
gateur, c'est la deuxième fois que mon appareil est touché.

– Combien de temps encore devons-nous tenir ce cap

3  
4  
77 avant de virer vers l'Angleterre ? lui demanda alors le  
78 pilote.  
79 - Environ quinze minutes, fut la réponse du navigateur  
80 en regardant sa montre. On veut être sûr d'éviter la pénin-  
81 sule de Brest. Je descends et je fais les relevés.  
82 Le pilote le regarda ramper vers le nez de l'appareil et,  
83 se tournant vers Zaban, il lui demanda de regagner la  
84 tourelle et de veiller sur les chasseurs. On ne pouvait pas  
85 écarter l'éventualité d'une patrouille ennemie qui cherche-  
86 rait à les intercepter.  
87 Puis, il demanda à Rogers et à Lear :  
88 - Ne changez pas la position du capotage et des volets  
89 d'aération. Ne touchez pas à l'hydraulique... Peut-être  
90 aurons-nous assez de pression sur le système de sécurité  
91 des freins du train pour l'atterrissage. Nous travaillerons  
92 le plus possible sur la meilleure mixture et peut-être aurons-  
93 nous assez de carburant pour rejoindre la base, sinon nous  
94 atterrirons dès que nous aurons atteint la côte. Et même  
95 s'il n'y a plus d'huile dans la lampe, nous serons au moins  
96 à la maison !  
97 - Pilote, du navigateur, appela l'interphone, nous allons  
98 bientôt virer. Le nouveau cap sera 360 degrés. Nous vole-  
99 rons une heure et treize minutes sur le nouveau cap et  
00 nous toucherons l'Angleterre.  
01 - Navigateur, du pilote, roger.  
02 Peu de temps après, la formation accomplit un lent  
03 virage de 90 degrés sur la droite et commença la dernière  
04 branche du plan de vol. Après avoir recommandé à Lear  
05 de conserver la manette des gaz sur sa position, autant que  
06 possible, le pilote décida de prendre un moment de relaxa-  
07 tion pour un peu de repos dont il sentait le besoin. Il capta  
08 une station de radio à Londres et se mit à écouter un  
09 orchestre de danse. Ses pensées s'évadèrent hors de l'avion...  
10 « C'est la guerre », pensait-il. « Il y a une heure, je me  
11 tourmentais à propos des chasseurs ennemis et de la Flak,

212 dont l'un des obus m'a manqué de quelques pouces seule-  
213 ment. Maintenant, je suis sur le chemin du retour, écoutant  
214 un bon orchestre. Dans deux heures, je me serai mis en  
215 bon repas derrière la cravate et je serai prêt pour le bal  
216 du squadron. J'espère que l'officier des transmissions aura  
217 fait porter mon message à cette petite Anglaise et qu'elle  
218 sera là ce soir. Mon groupe n'a perdu aucun appareil, aussi  
219 tout le monde a le droit d'être heureux. C'était un raid  
220 facile comparé au dernier où nous avons perdu 20 B 17. »  
221

## ERREUR FATALE

222  
223 La formation continuait sur son cap depuis une heure,  
224 le pilote et le copilote se relayaient toutes les quinze  
225 minutes.  
226 Puis le cap suivi devint capricieux. Edwin Pipp, qui  
227 pilotait à ce moment, suivait son leader qui prenait un  
228 nouveau cap, volait quelques minutes dans cette direction,  
229 puis virait à nouveau. Chaque virage nécessitait une remise  
230 de gaz afin de rester dans la formation et gaspillait un  
231 précieux carburant dont on avait besoin pour rejoindre la  
232 base.  
233 - Navigateur, du pilote, appela Pipp par l'interphone.  
234 - J'écoute, pilote.  
235 - Quelle est la raison de tous ces virages ? Nous volons  
236 presque cap à l'est maintenant. Sais-tu où nous sommes ?  
237 - Je ne sais pas pourquoi nous avons changé de cap dans  
238 ces parages, mais nous devrions voir l'Angleterre dans peu  
239 de temps.  
240 - Radio, du pilote, me reçois-tu ? La voix de Pipp était  
241 un peu angoissée.  
242 - Reçu, à vous pilote...  
243 - Écoute bien si un des leaders essaie d'avoir un Q.D.M.,  
244 dis-moi ce qu'ils foutent et donne-moi leur cap.  
245

L'interphone resta silencieux un moment. Le groupe refit un autre virage. Puis l'interphone à nouveau annonça :

– La terre, devant.

Le pilote ne la vit pas tout de suite mais après avoir scruté l'horizon, il distingua une ligne sombre qui signifiait le salut pour l'équipage et l'avion. Il n'y aurait plus d'ennuis maintenant.

Puis, se souvenant des erreurs commises par d'autres appareils alliés au retour de leurs missions, il appela l'équipage, un peu crispé. Les diverses réactions de Williams, le radio, l'inquiétaient un peu.

– Pilote, à l'équipage, chacun reste à son poste. Tirez sur tout chasseur qui pointera son nez. Il se peut bien que devant nous ce soit la France. C'est arrivé à d'autres !...

La terre était plus proche maintenant et l'on pouvait voir une île en même temps à une courte distance du continent.

– Navigateur, du pilote, sais-tu vraiment où nous sommes ? Notre cap est-il bon ?

– Nous avons fait un long trajet vers l'ouest naturellement. Ces îles sont les Scilly. Nous allons voler parallèlement à elles jusqu'à trouver le cap Land's End.

La formation vira sur la droite et vola parallèlement à la côte pendant un moment. Puis, tout à coup, dans l'interphone quelqu'un dit :

– Regardez ces batteries côtières !

Une autre voix reprit :

– Je suis bien content que ce soit l'Angleterre. Quelles cibles nous ferions à cette altitude !

Ils volaient maintenant à 800 pieds.

Le pilote aperçut un navire D.C.A. devant lui, mais avant de le survoler la formation avait viré vers la baie que le bateau semblait garder. Il vit alors les fusées de reconnaissance vertes et jaunes lancées par l'avion de tête.

Elles descendirent paresseusement vers la mer. Quelques minutes après, le leader renouvelait le signal.

– Quelqu'un doit être en train de nous tirer dessus par le haut, s'esclaffa le navigateur, c'est le second signal de reconnaissance qu'ils envoient !

C'est alors que le pilote sentit que quelqu'un lui tapait sur l'épaule. En se tournant, il vit le mécanicien qui lui désignait le moteur n° 3. Il était en feu !

Des pièces de métal déchiquetées giclaient du capotage du moteur, comme si quelque chose avait explosé à l'intérieur. L'hélice continuait à tourner normalement.

– Damnation ! se dit le pilote à lui-même. Je l'ai fait tourner à un tel régime qu'il a explosé à force de chauffer. Maintenant, je n'ai plus qu'à atterrir dans le premier champ venu.

Il étendit la main et pressa le bouton qui coupait l'alumage du moteur n° 3. Puis il cria au mécanicien :

– Attends que j'aie fermé les trappes d'aération et après ouvre les extincteurs !

Il tourna le bouton de contrôle des volets d'aération et constata que tout était fermé. L'hélice s'était arrêtée, en drapeau. Les flammes continuaient à sortir du moteur. Le copilote déclencha alors les extincteurs et il vit les flammes mourir. Le mécanicien tendit la main vers lui et coupa les gaz du n° 3.

Bientôt la terre leur apparut sous les nuages et ils atteignirent la verticale de la péninsule toujours à 800 pieds. Seulement, ce n'était pas Lizard Point mais la pointe Saint-Mathieu ! Personne ne l'avait remarqué. La formation poursuivit sa descente quelques minutes et ce fut l'horreur !

Edwin Pipp vit un flocon de Flak à 100 mètres devant et il entendit le cri d'angoisse, déchirant, du navigateur :

– Bordel ! vire à 180 degrés... C'est Brest !

L'erreur était de taille et chacun allait s'en apercevoir bien vite à l'intensité de la D.C.A. qui protégeait Brest et

3  
4  
13 à la rapidité d'intervention de la chasse allemande, toujours  
14 en alerte sur cette zone sensible, entre Poulmic et Guipavas.  
15 Le premier, Bart Wigginton tomba, presque dans le port,  
16 et son avion explosa en touchant l'eau. Il n'y eut pas de  
17 survivants.

18 Owen Luby tomba au large de Béniguet par 48° 20 N  
19 et 5° W. Il n'y eut pas de survivants.

20 Robert Rand sur son *Vertigo* tenta de fuir vers le nord-  
21 ouest, mais il tomba en mer près du banc du Four. Il périt  
22 avec 4 de ses hommes. Les 5 autres réussirent à se hisser  
23 sur un radeau de survie. Ils furent recueillis le lendemain  
24 et dirigés sur Saint-Malo...

25 Edwin Pipp, après un virage serré, essayait désespé-  
26 ment d'échapper aux chasseurs et à la Flak. Dans quel  
27 guépier s'était-il fourré ?

28 Tout avait commencé, quelque dix minutes auparavant,  
29 lorsque Leland Flower, le navigateur de bord, avait fait  
30 remarquer à son pilote qu'il lui semblait bizarre de mettre  
31 le cap au nordet dans ces parages.

32 Pourtant la formation gardait sa cohésion. À ce moment  
33 encore, le lieutenant Pipp avait toujours devant lui l'ap-  
34 pareil du capitaine Check à 11 heures et le lieutenant  
35 Wigginton toujours à 9 heures. Plus loin sur bâbord, à  
36 10 heures, il distinguait le lieutenant Luby et le colonel  
37 Putnam. La terre était en vue et l'approche de la formation  
38 semblait parfaitement coordonnée jusqu'à ce moment fatal  
39 où l'enfer se mit à éclater dans le ciel, surprenant chacun  
40 et scellant en quelques instants le sort des avions de tête.  
41

#### LA MORT AUX TROUSSES...

42  
43 Dans les minutes qui allaient suivre, la prémonition de  
44 Leland Flower allait déboucher sur cet enfer : ils venaient  
45

IMPRIMERIE  
FLOCH

2<sup>e</sup>

345

346

347

348

349

350

351

352

353

354

355

356

357

358

359

360

361

362

363

364

365

366

367

368

369

370

371

372

373

374

375

376

377

378

16

tous de s'engouffrer dans la furieuse défense antiaérienne de Brest !

L'arrivée inopinée des bombardiers avait déclenché une réaction allemande brutale et particulièrement dense, prenant au dépourvu l'escadrille américaine dont la puissance de riposte était considérablement émoussée par la configuration d'approche à vitesse réduite et à basse altitude.

Malgré tous les efforts de son pilote, l'avion d'Edwin Pipp fut copieusement arrosé par la Flak. Le mitrailleur dorsal, Eli Rogers, voyait partout autour de lui éclater par impacts successifs le métal de la carlingue. C'était comme des « pop-corn » ! La fumée envahit sa tourelle. La pompe hydraulique fuyait, communiquant le feu à l'habitacle. Avec un extincteur à main, il réussit néanmoins à juguler l'incendie. Ses mitrailleuses hors d'usage, il descendit de son poste. « Fuzz » Flower, le navigateur, lui banda rapidement un poignet blessé. Autour d'eux, c'était la désolation : le radio agonisait, les deux mitrailleurs latéraux étaient morts. Les impacts continuaient à secouer l'avion qui virait au-dessus de Brest, mais que la D.C.A. embarquée de la Kriegsmarine continuait à harceler au passage.

La formation terminait son virage serré sur la gauche. Edwin Pipp malmena le manche et mit rudement du pied à gauche pour rester dans le groupe. La panique s'empara de lui quand son pied ne rencontra aucune résistance au palonnier. Les pédales n'avaient plus aucun effet. Elles s'enfonçaient dans le vide. Il cria comme un sourd à son copilote :

– Est-ce que ton palonnier fonctionne ?

Sans attendre la réponse, il pressa le bouton d'appel général et cria :

– Équipage prêt à évacuer !

Il n'y avait plus de réglage de volume possible aux écouteurs de l'interphone. La radio n'était plus en état de fonctionner.

79 Le copilote cria à son tour :

30 – Mon palonnier est hors d'usage mais nous pouvons  
31 rentrer aux ailerons et à la profondeur. Ça marche encore.

32 – Nous sommes trop bas pour sauter ! hurla Rogers dans  
33 l'oreille du pilote.

34 Quelques secondes plus tard, alors que le B 17 était  
35 toujours en formation après avoir terminé son 180 degrés  
36 et viré en direction de la haute mer, un coup au but de la  
37 Flak toucha le dessous de l'aile droite. Immédiatement,  
38 l'avion bascula de ce côté.

39 Le pilote regarda vers l'extérieur et vit que le moteur  
40 n° 4 était en feu. Il n'arrivait plus à maintenir l'appareil  
41 en ligne même avec le manche complètement poussé à  
42 gauche. Tout à sa manœuvre, il en oubliait le reste de  
43 l'équipage. Le B 17 commença à plonger vers l'eau. De  
44 toutes ses forces, le pilote tirait le manche en arrière mais  
45 il n'arrivait seulement qu'en partie à ralentir la descente.  
46 Il essaya de régler le contrôle de l'assiette de l'avion mais  
47 le tabulateur était hors d'usage et tournait à vide.

48 L'avion était touché de tous les côtés. Les balles traçantes  
49 des mitrailleuses jaillissaient vers les sièges du pilote et du  
50 copilote. Elles retentissaient comme la pluie balaie un toit  
51 de tôle et claquaient à travers les ailes et le cockpit.

52 Des mitrailleuses du B 17 répondaient rageusement au  
53 feu ennemi. Des trous d'un pied de diamètre, aux bords  
54 de métal déchiquetés, apparaissaient sur les ailes quand les  
55 obus de 20 mm explosaient à chaque impact. Le moteur  
56 n° 2 s'enflamma sitôt touché.

57 Le pilote se tenait maintenant debout, tirant et inclinant  
58 le manche de tout son poids et de toutes ses forces, essayant  
59 de sortir l'avion de son plongeon en glissade vers la mer.

60 Il entendit un cri d'agonie derrière lui. Il jeta un regard  
61 rapide par-dessus son épaule mais il vit seulement une main  
62 qui dépassait de la trappe de la soute, les doigts ruisselant

de sang. Le corps n'était pas visible, caché par le bord de l'ouverture.

James Babbs, le mitrailleur arrière, surgit alors. Son habitacle pulvérisé par les éclats, blessé au genou gauche et au coude droit, il avait réussi à s'extirper de sa fâcheuse position. D'un coup d'œil, il comprit l'ampleur des dégâts. Soudain, par l'une des portes latérales, il aperçut un chasseur allemand, un Me 109, qui fonçait sur eux. D'un geste réflexe, il s'empara de la mitrailleuse dont le servant était mort et, d'une longue rafale, il se débarrassa du Messerschmitt qui s'écrasa en mer.

Dans le poste de pilotage, Edwin Pipp se battait contre des commandes qui refusaient de répondre. Trois de ses moteurs étaient en feu. L'un d'eux touché par la Flak avait explosé en partie et un éclat de métal, traversant une partie du cockpit, avait frappé James Lear à la tête. Le jeune copilote était mort sur le coup. Il ballottait dans ses bretelles de sécurité, toujours sanglé sur son siège.

L'appareil perdait rapidement de la hauteur toujours poursuivi par les chasseurs, tirant rafale sur rafale. Devant l'imminence du crash, Eli Rogers s'agrippa aux harnais des canots de survie pour les libérer et les jeter à la mer.

#### QUATRE HOMMES SUR UN RADEAU

Comme l'avion se ruait vers la mer, le pilote comprit qu'il ne pourrait jamais le remettre en ligne pour réussir un bon amerrissage d'urgence.

L'aile droite heurta l'eau la première. L'avion pivota autour de ce point d'impact et le nez frappa la mer dans un nuage d'écume qui le submergea. Le fuselage se brisa en deux au niveau des portes latérales.

L'appareil sombra rapidement. Eli Rogers resta accroché à l'intérieur par le bandage qu'il avait au poignet et il

45 disparut entraîné par l'épave qu'il ne pouvait pas quitter.  
46 Aujourd'hui encore, il ne peut pas expliquer comment il  
47 s'est retrouvé à la surface, inconscient, flottant dans son  
48 gilet de sauvetage et entravé dans son parachute.

49 James Babbs, assommé par le choc, se retrouva sans  
50 connaissance dans l'eau, son gilet déchiqueté. Par bonheur,  
51 il aperçut une bouteille d'oxygène qui flottait. Il s'y accro-  
52 cha et commença à nager, malgré ses blessures, vers le  
53 radeau de survie qui s'était gonflé au contact de l'eau.

54 Dans le poste de pilotage, James Lear était mort, écroulé  
55 sur ses commandes devenues inutiles. Le sang de ses bles-  
56 sures se diluait dans l'eau de mer. Le grand Edwin Pipp,  
57 hébété par le choc, restait inanimé, replié sur son mètre  
58 quatre-vingt-huit. La fraîcheur de l'eau le ramena à lui.

59 Avant de perdre connaissance, le pilote avait perçu un  
60 jaillissement d'eau verte quand le nez du B 17 avait heurté  
61 la surface. Il était encore sur son siège quand l'eau  
62 commença à s'engouffrer par le nez et à envahir le cockpit.  
63 Elle lui léchait les pieds alors qu'à moitié assommé il  
64 essayait d'ajuster son gilet de sauvetage. Il se redressa  
65 rapidement et le passa autour de son cou tout en déver-  
66 rouillant la petite fenêtre près de lui. Il la poussa et l'ouvrit.  
67 Il prit une profonde aspiration juste avant que le cockpit  
68 ne soit complètement envahi. Il passa d'abord la tête et les  
69 bras par l'ouverture, il se tortilla pour faire passer le reste  
70 de son corps à travers la petite fenêtre et commença à  
71 nager vers la surface.

72 Il pensa qu'il lui faudrait des heures pour retrouver l'air  
73 libre. Ce qui était idiot. L'horrible pensée que l'effet de  
74 succion de l'avion qui coulait pouvait l'entraîner au fond  
75 lui donna la force de lutter plus fort. Il lui semblait que  
76 ses poumons allaient éclater et chaque mouvement deman-  
77 dait un effort considérable. Arriverait-il jamais à retrouver  
78 une bouffée d'air frais ? Finalement, sa tête troua la surface.  
79 Il prit une grande aspiration... Il pensait toujours à l'effet

de succion. Cette idée le hantait et, frénétiquement, il  
essaya de nager pour s'éloigner du point où il avait émergé.  
Ses vêtements, et particulièrement ses bottes de vol, étaient  
pour lui une grande gêne.

Il saisit rapidement un coussin jaune déchiqueté qui  
provenait du naufrage et, avec cet objet qui le maintenait  
à flot, il se mit à battre des pieds jusqu'à l'extrême épuise-  
ment. Il ne pouvait plus faire un mouvement, exténué  
par l'effort et la panique.

Il regarda alors derrière lui et s'aperçut que l'avion avait  
coulé. Il vit un dinghy qui flottait à 100 mètres sur sa  
droite et la terre à environ 3 milles sur sa gauche. Il tâta  
sa ceinture de sauvetage et essaya de trouver des tirettes  
qui permettaient de gonfler sa « Mae West ». Ayant cherché  
à tâtons un moment et ne les trouvant pas, il y renonça.

Il regarda à nouveau autour de lui. Tout lui semblait  
flou. Il ne pouvait pas mettre de l'ordre dans ses idées. Il  
essayait de se concentrer sur une chose mais n'y parvenait  
pas.

Pourtant, il ne savait pour quelle raison il lui semblait  
impossible de pouvoir rejoindre le dinghy tout proche.  
Aussi, poussant le coussin sous sa poitrine, il commença à  
battre à nouveau des pieds en se dirigeant vers la terre  
qu'il apercevait à 3 milles environ, alors que le radeau était  
à moins de 100 mètres. C'est alors qu'il entendit quelqu'un  
crier :

- Lieutenant ! lieutenant ! dans l'autre direction.

C'était Babbs, le mitrailleur de queue. Il était à mi-  
distance entre lui et le dinghy accroché à une bouteille  
d'oxygène. Il semblait au pilote voir un singe, les bras et  
les jambes agrippés autour de la longue bouteille, comme  
autour d'un tronc d'arbre.

- Vers le dinghy ! lui criaient Babbs, en lui montrant le  
radeau. Vers le dinghy !

Le pilote regarda la terre, regarda le dinghy et se dirigea

vers le dinghy. Il venait de saisir tout ce que son comportement avait d'aberrant en retrouvant un peu de lucidité. Babbs avait lâché sa bouteille et nageait aussi vers le radeau.

Pipp nageait toujours, mais il avait à peine parcouru quelques mètres qu'il heurta quelque chose dans l'eau. C'était un corps qui flottait sur le ventre. Il essaya de le retourner et vit de grands trous sanglants dans le dos et l'épaule. L'homme ne respirait plus. Il le relâcha et continua vers le dinghy. Le corps coula lentement...

Ses bottes de vol étaient comme des ancras à ses pieds. Chaque mouvement demandait un gros effort. Il aurait voulu s'arrêter et se reposer mais il se força à nager laborieusement vers le dinghy. Il semblait se déplacer comme dans un rêve. En même temps qu'il battait des pieds, l'eau froide lui éclaircissait les esprits. Le brouillard dans lequel il se sentait enveloppé commençait à se dissiper et quelques détails venaient peu à peu, par petites impressions, jusqu'à son cerveau. Il vit que Babbs avait rejoint le dinghy et que celui-ci était chaviré. Il aperçut deux autres membres de son équipage. L'un flottait près du dinghy. Il était sur le dos, les mains derrière la tête, comme s'il prenait plaisir à savourer une baignade d'été. L'autre nageait lentement vers le dinghy.

Pipp fut bientôt près de l'embarcation. Babbs l'aida à parcourir les derniers mètres après l'avoir rejoint dans l'eau. Personne ne dit rien pendant un bon moment jusqu'à ce que le pilote s'accrochât au radeau et aspirât une forte bouffée d'air. Il remarqua que la mâchoire de Babbs était enflée, elle avait doublé de volume. Son visage portait des traces de coupures en plusieurs endroits. Il reconnut alors Melillo, le bombardier, dans l'homme qui flottait sur le dos. Il était toujours dans la même position mais il s'accrochait d'un main au dinghy.

Ce type de dinghy, dont chaque B 17 était équipé à deux

551  
552  
553  
554  
555  
556  
557  
558  
559  
560  
561  
562  
563  
564  
565  
566  
567  
568  
569  
570  
571  
572  
573  
574  
575  
576  
577  
578  
579  
580  
581  
582  
583  
584  
16

exemplaires, était un radeau de caoutchouc de 8 pieds de long, 2 pieds de profondeur et 3 pieds de large, avec un siège souple à chaque extrémité. Il ressemblait à un gros boudin ovale avec une bande de caoutchouc collée en travers par-dessous. Tout autour, à l'extérieur, au niveau de l'eau courait un cordage auquel pouvaient s'accrocher éventuellement les nageurs. Les dinghies étaient rangés de chaque côté du fuselage, au-dessus des ailes. Ils se gonflaient automatiquement quand on déclenchait le système, par deux poignées, de l'intérieur de l'avion. Comment celui-ci avait-il pu être libéré ? Dieu seul le savait ! pensait Edwin Pipp, le pilote, encore étourdi.

Il demanda à Babbs de voir s'il pouvait l'aider à gonfler sa veste de sauvetage. Le mitrailleur de queue trouva facilement les tirants et, avec un « plop », la « Mae West » se gonfla aussitôt. Pipp n'était plus hanté par la crainte de couler, maintenant. Il sollicita Babbs à nouveau pour lui enlever ses bottes de vol. Soutenu par sa veste gonflable, il sortit les pieds de l'eau et Babbs lui retira ses bottes. Ses deux chaussures vinrent avec et il vit l'une d'entre elles qui dérivait tandis que l'autre sombrait.

C'est à ce moment que Rogers réussit à gagner le dinghy. Son visage était tordu de douleur.

– Qu'est-ce qui ne va pas ? lui demanda Edwin Pipp.

– Oh ! Dieu ! j'ai mal à la poitrine... Je crois qu'elle est écrasée, dit-il en gémissant.

– Regardez lieutenant ! Il a toujours son parachute, s'exclama Babbs.

Il farfouilla sous l'eau autour de la veste du mécanicien d'où pendait tout le paquetage du parachute et essaya de l'en débarrasser. Rogers ne faisait aucun effort pour l'aider, il s'accrochait seulement au dinghy, immobile et les yeux clos.

– Le dispositif est bloqué, dit Babbs au bout de quelques minutes...

3  
4  
5 Les parachutes anglais, que la plupart des hommes de  
6 l'U.S.A.F. utilisaient en ce temps-là, possédaient un système  
7 de déclenchement d'urgence. C'était une attache circulaire  
8 qui retenait les crochets des harnais. Elle était placée au  
9 niveau de l'estomac de manière à être facilement accessible  
10 de l'une ou l'autre main. Pour libérer le harnais, l'aviateur  
11 n'avait simplement qu'à tourner la boucle et un petit coup  
12 sec sur l'attache le débarrassait des courroies. Tout le  
13 paquetage du parachute était relié aux harnais et tombait  
14 par le simple fait de ce geste sans complication.  
15 Avec Rogers, le paquetage avait glissé et s'était enroulé  
16 autour du mécanicien, emprisonnant sa poitrine comme  
17 dans un étau. Le pilote le soutenait pendant que Babbs  
18 essayait de dégager l'attache, mais ils n'arrivaient pas à la  
19 dégrafer.  
20 Finalement, Pipp dit :  
21 – Laissons-le comme ça jusqu'à ce que nous l'ayons hissé  
22 dans le dinghy.  
23 Les hommes commençaient à souffrir du froid. Pipp  
24 frissonnait de tout son corps et il remarqua que les autres  
25 avaient les lèvres bleues. Cela ne pouvait pas durer. Il prit  
26 une décision.  
27 – Rogers ! Toi et Mellilo, écarterez-vous du dinghy. Babbs  
28 et moi, nous allons essayer de le remettre à l'endroit.  
29 Il était facile à redresser. Babbs appuya d'un côté et  
30 Pipp souleva de l'autre. Le radeau obéit avec un « flop »  
31 joyeux.  
32 Grimper à bord était une autre affaire ! Pendant que  
33 Babbs le maintenait d'un bord pour l'empêcher de chavirer,  
34 Pipp essayait de se hisser à l'intérieur. Le plat-bord était  
35 à un pied et demi au-dessus de la surface de l'eau, soit  
36 cinquante malheureux centimètres ! Pipp réussit à se hisser  
37 à mi-corps. Mais, à cause de ses habits gorgés d'eau, de la  
38 raideur et de la faiblesse de ses membres après le crash et  
39 le séjour dans l'eau froide, il ne put aller plus loin.  
40

620 – Je vais maintenir ce côté le plus haut possible et tu  
621 vas essayer de grimper par l'autre côté, dit-il, en faisant  
622 signe à Babbs de rejoindre l'autre bord.  
623 Le mitrailleur de queue se hissa en partie sur le côté du  
624 radeau et se reposa un long moment dans cette position.  
625 Puis en se tortillant et en gigotant dans tous les sens, il fit  
626 passer le reste de son corps par-dessus le plat-bord et se  
627 laissa tomber à l'intérieur.  
628 Il souffla un moment après ce rude effort et se releva  
629 pour aider Pipp. Quand le pilote pesa de tout son poids  
630 sur le rebord, le dinghy bascula dangereusement et Babbs  
631 dut rapidement porter tout son poids de l'autre côté pour  
632 ne pas chavirer.  
633 Après quoi, il resta à l'opposé du radeau pendant que le  
634 pilote terminait son étrange reptation pour, enfin, retomber  
635 dans l'esquif. Babbs s'assit sur l'un des sièges, cherchant  
636 son souffle, épuisé.  
637 Ils restèrent tous les deux à demi inconscients pendant  
638 plusieurs minutes, essouffés, anéantis.  
639 C'est alors que Rogers leur rappela qu'ils avaient encore  
640 du travail à faire. Il les suppliait.  
641 – Lieutenant, s'il vous plaît, sortez-moi de l'eau. Je suis  
642 en train de geler.  
643 Babbs s'assit sur le rebord opposé pour faire contrepoids.  
644 Pipp, à genoux, se pencha par-dessus bord et assura sa  
645 prise sous les bras du mécanicien. Rogers ne faisait aucun  
646 effort pour l'aider, il était comme un poids mort. Pipp  
647 commença à le soulever. Mais il avait à peine réussi à  
648 gagner quelques pouces au-dessus de l'eau que Rogers  
649 hurla :  
650 – Lâche-moi, lâche-moi, tu me broies la poitrine !  
651 Pipp, rapidement, le laissa retomber dans l'eau où il se  
652 remit à flotter, cherchant son souffle et gémissant. Pipp  
653 s'assit lourdement dans le fond du dinghy, se demandant  
654 ce qu'il allait faire au prochain essai.  
655

3  
4  
55 - Lieutenant, il y a Mellilo de l'autre côté, peut-être  
56 pourrions-nous le hisser à bord ? lui suggéra Babbs.  
57 Le pilote regarda autour de lui d'un air hébété et aperçut  
58 le bombardier qui flottait toujours sur le dos, une main  
59 derrière la nuque, l'autre agrippée au cordage.  
60 - Est-ce que tu es gravement touché ? demanda Pipp.  
61 - Quelque chose ne va pas avec mes jambes, répondit  
62 Mellilo d'un ton dolent.  
63 - Attends, juste quelques minutes, le temps d'écoper une  
64 partie de l'eau du dinghy et on essaye de te hisser à bord,  
65 dit le pilote.  
66 Il tendit la main vers l'une des poches sur le côté du  
67 dinghy, cherchant quelque chose pour écoper. Il sortit une  
68 paire d'avirons démontables. Il les jeta au fond du bateau  
69 et fouilla une autre poche où il trouva un seau de toile. Il  
70 se mit aussitôt au travail, mais après quelques instants,  
71 constatant que cela avançait trop lentement, il pensa qu'il  
72 vaudrait mieux prendre tout de suite Mellilo à bord.  
73 - O.K. Mellilo, appela-t-il, mets-toi le plus près possible  
74 et Babbs va t'attraper. Moi, je resterai à l'écart pour  
75 empêcher le radeau de chavirer.  
76 Mellilo se déplaça jusqu'à venir se mettre le long du  
77 bord. Alors Babbs l'empoigna et le fit rouler au fond de  
78 l'esquif. Il embarqua pas mal d'eau avec lui. Aussi, pendant  
79 que Babbs l'installait aussi confortablement que possible,  
80 le pilote, à nouveau, s'était mis à écoper. Il n'avait toujours  
81 que son malheureux seau de toile, ce qui ne rendait pas la  
82 tâche facile.  
83 Soudain, Babbs poussa un cri aigu et agrippa Rogers  
84 qui était toujours dans l'eau.  
85 - Il était en train de partir à la dérive, expliqua-t-il, il  
86 avait tout largué !  
87 Rogers criait sans retenue :  
88 - Lieutenant ! lieutenant ! sortez-moi de cette eau, je suis  
89 en train de geler !  
8

690 - Il faudra attendre un peu, le temps que j'écopé une  
691 bonne partie de cette flotte ! encourageait le pilote.  
692 - Sortez-moi de là, vite ! suppliait le blessé, je ne tiendrai  
693 plus longtemps.  
694 Pipp regardait en même temps Mellilo qui occupait  
695 presque tout le fond du radeau, dans 4 pouces d'eau, qui  
696 lui léchaient les pieds. Il se disait qu'il était impossible de  
697 prendre un autre homme à bord avant d'avoir écopé un  
698 peu plus. Il se rendit compte soudain qu'il pensait tout  
699 haut en s'adressant à Babbs.  
700 - Babbs, prends un morceau de cette corde et amarre  
701 Rogers au radeau, sinon il partira à la dérive. Il faut vider  
702 un peu plus d'eau si on veut le remonter à bord.  
703 La corde dont il s'agissait était un morceau de suspente  
704 de parachute de 20 pieds de long (6 mètres) qui fixait le  
705 radeau à l'avion pour donner aux hommes le temps de  
706 sauter dans le dinghy avant qu'il ne s'éloigne, après sa mise  
707 à l'eau d'urgence.  
708 Babbs tira la corde à bord mais il n'arrivait pas à briser  
709 l'attache pour la libérer. Pipp, voyant son embarras, cher-  
710 cha son couteau dans sa poche et le lui donna. En même  
711 temps, il se rappela que sa trousse d'évasion était aussi  
712 dans une de ses poches. Elle comportait des tablettes de  
713 benzédrine qui contenaient de quoi leur redonner un peu  
714 d'énergie.  
715 Il ouvrit la trousse. Il prit une boîte de Celluloïd de la  
716 taille d'une demi-boîte de cigares et essaya de l'ouvrir.  
717 Mais le froid avait engourdi ses doigts et il n'arrivait pas  
718 à soulever le couvercle.  
719 Il tâtonna gauchement jusqu'à ce que Babbs lui tendît  
720 son couteau. Rogers, maintenant, déraisonnait et hurlait :  
721 - Sortez-moi de cette eau. Je ne veux pas rester ici !  
722 Puis, il se mettait à sangloter et à pousser des cris,  
723 comme un enfant.

– Encore quelques minutes et nous te sortirons de là, lui répétait le pilote. Tiens, prends ceci et tu te sentiras mieux...

Il lui tendit une tablette de benzédrine. Il en prit une pour lui aussi et en tendit à Babbs et Mellilo.

– Lieutenant, pouvez-vous, s'il vous plaît, déplacer mon pied ? Il me fait un mal du diable ! murmura le bombardier.

Pipp fut pris d'un frisson quand il regarda le pied de Mellilo. La jambe était cassée un peu au-dessus de la cheville et le pied était dans un bien triste état. Pourrait-il seulement s'en servir encore ? Il semblait, de toute manière, avoir été comme épluché de sa peau. Les chairs étaient à vif. Une bien vilaine blessure... Le pilote se détourna un instant pour cacher son désarroi.

Il n'avait rien sous la main qui lui permette seulement de soulager son malheureux camarade qui, lui, faisait des efforts pour ne pas se plaindre, les lèvres serrées, le visage durci par la douleur.

Pipp leva la tête au passage bas et bruyant d'un Me 109 et lui montra rageusement le poing. Curieuse logique de la guerre : dans ces parages, il devait compter sur l'ennemi qui l'avait abattu pour le secourir. Ceux qui avaient estropié Mellilo allaient lui réparer la jambe ! À moins qu'ils ne les laissent mourir là, dans le froid et l'humidité, en dépit de la convention de Genève...

Le seul espoir pour les quatre rescapés était qu'ils représentaient pour l'ennemi une source de renseignements que les interrogatoires pourraient leur soutirer...

– Nom, prénom, matricule, grade..., murmura Edwin Pipp sous les regards interrogateurs de Babbs et Mellilo. Le cours de ses pensées venait de le conduire aux consignes mille fois répétées. Et les mots du manuel lui étaient montés aux lèvres, spontanément, surgis de sa mémoire, portés par l'instinct du soldat devant sa capture imminente...

La mer autour d'eux avait repris son éternelle et mouvante indifférence, effaçant toute trace de la disparition du

759

760

761

762

763

764

765

766

767

768

769

770

771

772

773

774

775

776

777

778

779

780

781

782

783

784

785

786

787

788

789

790

791

792

16

B 17, si ce n'était ce radeau minuscule, dans le sursaut d'Ouessant, sur lequel quatre hommes luttèrent encore pour leur vie dans le bourdonnement des moteurs de l'ennemi qui les avait descendus et qui semblait vouloir assister jusqu'au bout à leur agonie.

Six de leurs camarades reposaient à jamais dans les profondeurs de la mer avec pour cercueil la carcasse d'un bombardier disloqué. Ils n'en parlaient pas, mais les visages des disparus restaient encore cruellement présents à leur esprit alors qu'ils dérivèrent sur un canot si frêle que la prochaine vague le renverserait peut-être...

Bien des années après, évoquant les souvenirs de cette journée du 1<sup>er</sup> mai 1943, l'un des rescapés du raid contre la base sous-marine de Saint-Nazaire devait écrire :

« *It was a day when the gremlins were at work again.* »  
(Ce fut un jour où les « gremlins » furent à l'œuvre à nouveau.)

Dans l'argot des aviateurs américains, le mot « gremlin » désigne tout ce qui fait clocher les choses de manière incompréhensible et désastreuse. C'est en quelque sorte un petit lutin imaginaire et maléfique. Il grignote l'espace, le temps, la matière, les mots, avec une frénésie indomptable. Il ne laisse jamais la trace d'une explication rationnelle possible après ses méfaits.

Edwin Pipp et ses camarades n'auraient jamais dû se trouver là ! Et pourtant, ils y étaient bel et bien et commençaient à trouver l'eau froide et le temps long...

En effet, après le détour pour porter secours aux gars du 91<sup>e</sup> B.G. que la chasse allemande houspillait, on ne sait pour quelle raison le navigateur du groupe leader oublia d'ajouter 30 minutes à sa table de vol. Tout le monde reprit le cap du retour en suivant les prévisions horaires de la fiche d'origine. Aussi, lorsque le navigateur pointa à sa montre 0 plus 200, il lut en même temps sur sa fiche vers

3  
4  
93 « Lizard Point », et donna les directives pour virer à droite,  
94 cap au 045... pour arriver sur Brest.  
95 - The « gremlins » were at work again, répète encore  
96 aujourd'hui Bob Morgan, du B 17 *Memphis-Belle*, du  
97 91<sup>e</sup> B.G., le plus célèbre appareil de la 8<sup>e</sup> U.S.A.F.  
98 Mais les « gremlins » n'en avaient pas fini avec ce raid  
99 sur Saint-Nazaire. Le lendemain, 2 mai, deux officiers du  
00 91<sup>e</sup>, le lieutenant Joseph Reynolds et l'un de ses meilleurs  
01 amis, le lieutenant Leather, rassemblaient les effets person-  
02 nels du lieutenant Rand, qui, la veille, sur son *Vertigo*,  
03 avait disparu dans le chenal du Four. La coutume était  
04 d'adresser ces objets aux familles des victimes. Dans le  
05 paquetage se trouvait un pistolet automatique. On ne sait  
06 pourquoi lorsque le lieutenant Leather le prit en main,  
07 l'arme partit toute seule. Les six balles touchèrent Reynolds  
08 qui mourut avant son transfert à l'hôpital.  
09

« NOUS, EN BAS, ON TE RECUEILLAIT... »

310  
311 Un peu avant midi, Jos Guilcher et son équipage avaient  
312 déjà remonté leurs palangres. En crochant dans la dernière  
313 filière, ils avaient tout de suite aperçu les « grosses pièces »,  
314 celles qui compléteraient si bien la pêche et qu'on jetterait  
315 dans la caisse en évitant de trop les regarder, par une sorte  
316 de fausse modestie superstitieuse. Chacun avait évalué dans  
317 sa tête le poids de chaque turbot, mais personne ne disait  
318 rien. On en reparlerait une fois à terre.

318 Sans perdre de temps, l'équipage se remit à « reboëter »  
319 les palangres. En un tour de main, chaque homme accro-  
320 chait à l'hameçon la « boîte », l'appât, qui allait attirer,  
321 vers les lignes tendues entre leurs bouées, le poisson qui  
322 peuplait les fonds de « bank ar Vervent ».

323 Pendant que Jos choisissait soigneusement ses marques

18

avant de remettre à l'eau ses palangres, enfin « boëtées »,  
chacun entama son casse-croûte de la mi-journée.

Du coin de l'œil, le patron du *Pax Vobis* suivait les  
manœuvres de la *Rose effeuillée* qu'il voyait aller et venir,  
depuis le matin, dans l'est par rapport à lui. Les deux  
bateaux ne se gênaient pas, chacun ayant ses « bons coins »  
privilegiés, inscrits dans la mémoire ancestrale de ces  
pêcheurs guidés par un instinct sûr et des données connues  
d'eux seuls.

Jos ne quittait pas de l'œil le bateau de Martin Guilcher,  
tout à fait semblable au sien. Il y a toujours quelque chose  
à apprendre à regarder les autres : sur les courants et les  
contre-courants, sur les marques utilisées, qu'il faut deviner,  
sur la nature du poisson pêché...

Jos savait que Martin n'avait pas embarqué ce matin-là,  
confiant sa barque à Jean-Philippe Spinec, un ilien fin  
pêcheur, et plein d'un humour jovial. Ne racontait-il pas,  
à propos de sa date de naissance, qu'elle présentait une  
conjonction de chiffres qui n'arrivait qu'une fois par siècle :  
11.11.11, pour le 11 novembre 1911 ! Allez galoper après  
lui avec ça !

Jos lança quelques mots brefs pour remettre les palangres  
à l'eau. Il n'y avait pas de temps à perdre si l'on voulait  
réaliser une dernière levée avant la fin de la journée. Les  
Allemands ne plaisaient pas ! Il fallait être rentré au  
port avant la nuit. Et l'île était à trois heures de route,  
même avec ce vent de nordet, qui avait remplacé le surôit  
du matin. Un peu avant 15 heures, Jos avait mouillé sa  
dernière filière. Il n'y avait plus qu'à attendre. Il offrit « la  
goutte » à l'équipage.

À bord de la *Rose effeuillée*, Jean-Philippe Spinec avait  
lui aussi, presque au même instant, terminé la mise à l'eau  
de ses palangres, satisfait de ses bons alignements. Il  
regardait à quelques milles de lui, dans l'ouest, le *Pax  
Vobis* balancé par la grande houle. Un groupe d'avions,

volant bas, avait disparu depuis quelques minutes dans la direction de Brest. Jean-Philippe ne s'en était guère inquiété plus que de coutume : il en passait ainsi tous les jours à toutes les altitudes et parfois l'un de ces oiseaux de malheur venait frôler de ses ailes les mâts des barques de pêcheurs. On ne savait trop pourquoi, il leur arrivait de temps à autre de lâcher une rafale meurtrière sur un bateau ou un autre...

Jean-Philippe en était là de ses réflexions quand il vit avec étonnement un gros avion venir vers lui, très bas, crachant des flammes et de la fumée, les moteurs en feu. Il venait de l'est, du continent, ce qui n'était pas surprenant dans ces parages. L'appareil perdait rapidement de l'altitude et passa au-dessus de la *Rose effeuillée* dans un fracas assourdissant. Des débris tombaient de-ci de-là et soudain le bombardier percuta la mer dans une énorme gerbe d'écume, non loin du *Pax Vobis*, que Jean-Philippe perdit de vue quelques fractions de seconde, le temps de penser au pire dans le creux de la houle...

Jos Guilcher avait, lui aussi, vu arriver l'appareil désarmé qui venait droit sur lui. C'était un spectacle impressionnant qui avait fait se redresser tout l'équipage comme un seul homme, prêt à toute éventualité. Inexorablement, l'avion tombait. Il avait apparemment échappé à tout contrôle, si du moins il y avait encore quelqu'un de vivant à bord... Ce fut l'aile droite qui toucha l'eau la première avant que le quadrimoteur ne se disloque. Jos nota par réflexe que le choc avait eu lieu dans l'alignement du phare de la Jument et du rocher du Corce qui est à l'entrée de la baie de Lampaul... Il avait aussi eu le temps de reconnaître un avion américain, malgré la distance qui le séparait de l'épave. Elle coula rapidement. Il était 15 h 20, heure allemande...

Le temps de lancer le moteur et le *Pax Vobis* mit le cap sur les parages de la chute du bombardier. Chaque homme

scrutait la mer essayant de découvrir les survivants, s'il y en avait... Tendus, chacun se taisait, car chacun savait qu'en mer, c'est le temps qui est l'allié le plus précieux et le plus terrible adversaire tout à la fois. Louis Piton cria le premier :

– Just dirag a zo eun dra bennag war an dour ! (Juste devant il y a quelque chose sur l'eau !)

Quelques instant plus tard, tout l'équipage distinguait sur l'eau un radeau de survie et des hommes qui semblaient y avoir trouvé un refuge précaire. Ils étaient plusieurs, mais combien ? trois, quatre, cinq ? À distance, il était impossible de les décompter. Là-bas, venant de l'est, la *Rose effeuillée* avait mis aussi en route. Mais elle était beaucoup plus loin et le *Pax Vobis* serait sur les lieux avant elle.

Jos marchait pleins gaz. On distinguait maintenant très bien deux aviateurs sur le pneumatique... Mais ils semblaient ne rien entendre et n'avaient pas remarqué l'approche du bateau qui venait vers eux. Un avion allemand surgit soudain au ras de l'eau dans un grondement de tonnerre, balançant des ailes. Il passa rapidement en remontant. Il continua à tourner au-dessus d'eux dans un bruit assourdissant.

Ce n'est qu'au dernier moment, alors que le *Pax Vobis* était presque sur eux, que les naufragés s'aperçurent que des sauveteurs venaient de les rejoindre. Jos Guilcher vit alors qu'ils étaient quatre, deux qui semblaient valides, un autre allongé au fond du radeau et le dernier qui flottait dans l'eau, amarré par un bout à l'avant du canot pneumatique...

Jos manœuvra au vent du frêle esquif et l'aborda sans heurt pour le ranger à tribord.

Deux matelots se saisirent du dinghy pour le maintenir et enfilèrent un bout dans le cordage de sécurité qui courait tout autour du radeau.

3  
4  
29 - An hini a zo barz an dour da c'henta! cria Jos. Tap  
30 an he diouzhtu Fanch! (Celui qui est dans l'eau d'abord!  
31 Attrape-le tout de suite Fanch!)  
32 - Ya, ya! E pegi e barz am on! (Oui, oui! Je suis en  
33 train de crocher dedans.)  
34 Ils soulevèrent Eli Rogers qui délirait déjà. Il se mit à  
35 chanter avec un fort accent américain :  
36 « *Après de ma blonde*  
37 *Qu'il fait bon, fait bon, fait bon...* »  
38 C'était vraiment le refrain de circonstance!  
39 - Gast! pouez a ra hi bouez! dit posément Noël Spinec  
40 en tentant de le soulever. (Putain! il pèse son poids!)  
41 Ils durent se mettre à plusieurs avant de pouvoir allonger  
42 sur le pont le malheureux blême de froid et ligoté dans ses  
43 sangles. En trois coups de couteau, Jean-Pierre Menou le  
44 débarrassa de son harnachement. Mais Eli était maintenant  
45 inconscient.  
46 C'est avec mille précautions que James Mellilo put enfin  
47 être hissé à bord. Même si le froid de l'eau l'avait quelque  
48 peu engourdi, il semblait souffrir atrocement de sa blessure.  
49 Jos leur fit donner des couvertures et leur indiqua par  
50 signes de se débarrasser de leurs vêtements mouillés. Mais  
51 alors qu'il venait de les sauver, il ne comprenait pas bien  
52 leur réserve, leur silence et cette sorte de crainte qu'il  
53 voyait dans leurs regards. Edwin Pipp l'expliquera plus  
54 tard : ses camarades et lui croyaient avoir affaire à des  
55 Allemands dont on leur avait décrit les ruses multiples sur  
56 les théâtres d'opération. Et les mots qu'ils entendaient les  
57 marins échanger entre eux n'avaient pas cette consonance  
58 française qu'ils connaissaient un peu pour fréquenter, par-  
59 fois, des collègues des Forces françaises libres dans les  
60 pubs et les dancings. F/ L/  
Capitales  
61 Jos pour les mettre en confiance, et les ravigoter un peu,  
62 leur servit largement un coup de « fort » à boire. La rasade  
63 passa bien et les deux plus valides devinrent plus volubiles,  
64  
8

965 expliquant en montrant leurs doigts qu'ils étaient dix dans  
966 l'avion et que les six autres étaient morts. Puis, ils se mirent  
967 à somnoler sans doute écrasés de fatigue et assommés par  
968 l'alcool. Cela faisait près de dix heures qu'ils étaient sur  
969 pied, à jeun et, comme le dira Edwin Pipp, stressés par le  
970 crash.  
971 Jos se dirigea alors vers la *Rose effeuillée* qui faisait  
972 route sur lui. Ils furent bientôt bord à bord pour une courte  
973 explication. Le *Pax Vobis* ramenait les rescapés à l'île et  
974 Jean-Philippe relèverait les palangres de Jos après les  
975 siennes. Il n'avait pas le temps de donner des détails. Jos  
976 mit cap au sud.  
977

PRISONNIERS

978  
979 Le *Pax Vobis* taillait sa route toute la toile dessus et  
980 moteur en marche. Jos commenta :  
981 - Avel viz ret a zo ganéomp. Dar guer a v'imp e tro seiz  
982 hor bennag... (On a un fort vent de nordet. Nous serons à  
983 la maison vers les sept heures...)  
984 Les chasseurs allemands les accompagnèrent pendant  
985 quelque temps, virevoltant autour d'eux, pour bien s'assurer  
986 sans doute de la direction que prenait ce bateau de pêche  
987 dont ils avaient suivi les évolutions d'en haut, en donnant  
988 l'alerte par radio à l'ensemble du système de surveillance  
989 des troupes d'occupation. Jos avait bien vite compris qu'entre  
990 le ciel et l'eau il ne pourrait pas leur échapper et que son  
991 seul recours c'était son île, là-bas, un peu plus loin vers le  
992 sud.  
993 Les quatre Américains ne disaient plus rien. L'un d'entre  
994 eux, le plus grand, s'était complètement recouvert de sa  
995 couverture comme s'il voulait se dissimuler. Pourtant, dans  
996 un espace aussi restreint que le pont du *Pax Vobis*, cela  
n'avait pas de sens...  
16

197\_ Ils accostèrent vers 19 heures à la « Kal Kô » où les  
198 Allemands, depuis longtemps prévenus, les attendaient. Jos  
199 reconnut à sa haute silhouette le chef de la « Gast », Hans  
000 « Braz », surnommé ainsi à cause de sa forte stature. Pour  
001 cet Allemand sanglé dans son uniforme, Jos ramenait quatre  
002 prisonniers de guerre qu'il était contraint de lui livrer à  
003 contrecœur... Mais, petite consolation, ceux-là, au moins,  
004 étaient vivants.

005 Aussitôt, Hans et son escorte sautent à bord et, du  
006 premier coup d'œil, découvrent trois aviateurs bien mal en  
007 point. Deux sont étendus sur le pont, immobiles. Le troi-  
008 sième est assis, l'air hébété. Du sang tache ses vêtements  
009 au genou gauche et au coude droit.

1010 Rapidement, Hans examine les rescapés. Il constate que  
1011 le plus mal en point est sans doute James Mellilo dont le  
1012 pied est en marmelade et le teint cadavérique. Allongé près  
1013 de lui, Eli Rogers semble indemne mais totalement incon-  
1014 scient. Quant à Babbs, il paraît en meilleur état, mais ce  
1015 n'est pas brillant non plus...

1016 Perplexe, Hans n'a pas entendu arriver le docteur  
1017 Maignou, le médecin de l'île, accouru pour prodiguer  
1018 quelques soins éventuels aux blessés dont il n'a aucune  
1019 idée de l'état. Son œil professionnel a vite fait le tour  
1020 de la situation. Il s'agenouille auprès de Mellilo en lui  
1021 prenant le pouls :

1022 – Celui-là, il faut s'en occuper tout de suite et commencer  
1023 par le sortir de là. La jambe est singulièrement enflée au-  
1024 dessus de la fracture. L'homme doit souffrir cruellement.

1025 Hans, un peu ennuyé, laisse faire le médecin bien que  
1026 ce ne soit pas très réglementaire avant l'interrogatoire des  
1027 prisonniers...

1028 À cette heure, les maquerautiers douarnenistes sont eux  
1029 aussi rentrés à l'île. Les équipages qui flânaient sur les  
1030 quais ou dans les bistrotts s'approchent de la cale en  
1031 commentant l'événement. Aucun éclat de voix cependant

dans le bruit des conversations et les échanges de réflexions. La foule grossit peu à peu. Au premier rang, les matelots de la *Reine de la Paix* essaient de mieux comprendre ce qui se passe. Hans les interpelle du geste et de la voix, réclamant l'aide de leurs bras pour évacuer les rescapés. Eli Rogers, revenu à lui, encore un peu abasourdi, est hissé sur le quai sans trop de peine. Il peut marcher. Babbs le rejoint en claudiquant. Pour Mellilo, c'est une autre affaire il faut le porter jusqu'à l'immeuble de la « Gast », à 200 mètres de là, le meilleur hôtel de l'île, autrefois, réquisitionné par les occupants dès leur arrivée. C'est un véritable cortège qui s'éloigne du *Pax Vobis*, autour des trois hommes que chacun à sa manière essaie de reconforter. Cependant, au milieu de toute cette agitation, Hans « Braz » n'a pas encore quitté le bord. Son nez de fouine ne semble pas satisfait et semble flairer autre chose. Soudain, il avise une couverture qui lui semble curieusement disposée sur l'arrière. Il se penche et la soulève du bout du canon de son pistolet découvrant Edwin Pipp qu'il fait lever aussitôt sous la menace de son arme. Les rêves d'évasion du pilote américain s'évanouissent à l'instant même où Hans l'oblige à sauter sur le quai, en appelant ses hommes. Fier de sa dernière capture, Hans ne songe même pas à s'en prendre à Jos et à son équipage qui, pendant toute la scène, n'ont pas bougé, inquiets de la tournure que pouvaient prendre les événements.

À grandes enjambées, Hans rejoint le groupe qui est déjà arrivé à la « Gast », poussant devant lui « son » Américain, un peu désemparé et titubant de fatigue.

Lili Le Corre et deux de ses camarades de la *Reine de la Paix* ont entrepris de monter au premier étage le malheureux James Mellilo dans l'escalier étroit, qui mène à la salle de repos des soldats allemands. Le blessé est grand et lourd et ce n'est pas sans peine qu'ils réussissent enfin à l'étendre sur un mauvais bat-flanc que Hans « Braz » leur

062 a désigné. La foule se presse en bas. Une femme accourt  
 068 avec une bouteille de rhum pour en offrir au blessé. Il  
 069 avale l'alcool avec une grimace mais remercie d'un pauvre  
 070 sourire. La femme se retourne vers les trois matelots en  
 071 nage, leur tend un verre qu'ils lampent rapidement. Puis  
 072 ostensiblement, le regard noir, d'un coup de paume bien  
 073 appliqué, l'ilienne rebouche sa bouteille sous le nez des  
 074 Allemands et s'en va sans ajouter un mot. Dehors, elle  
 075 aperçoit les trois autres rescapés et verse à chacun une  
 076 grande rasade qu'ils avalent, l'air hilare, sans dissimuler  
 077 leur plaisir. Perplexe, la femme se perd dans la foule en  
 078 murmurant :  
 079 – Che ! Ar heman zo meo ! (Che ! Ceux-ci sont saouls !)  
 080

#### LE DOCTEUR MAIGNOU

081  
 082 Des voix et un bruit de pas dans l'escalier font se  
 083 redresser sur un coude le blessé, soudain inquiet à nouveau.  
 084 Ce n'est que le docteur Maignou qui arrive précipitamment,  
 085 avec les trois autres aviateurs.  
 086 Quand il découvre le blessé, mal installé sur une litière  
 087 rudimentaire dans les locaux de la « Gast », il réclame une  
 088 évacuation d'urgence par les moyens les plus rapides.  
 089 Le pauvre Hans « Braz » se gratte la tête, indécis. Il ne  
 090 dispose, en tout et pour tout, que de la vedette, réquisi-  
 091 tionnée, du garde-pêche d'Audierne. Mais le docteur Mai-  
 092 gnou, qui sent la colère le gagner, lui dit vertement que le  
 093 blessé ne supportera pas la traversée. De plus en plus  
 094 indécis, Hans « Braz » répète : « Unmöglich ! » (Impossible  
 095 de faire autrement !)  
 096 Devant cet Allemand sans initiative, la fureur du docteur  
 097 redouble et dans un geste irréfléchi, abandonnant un instant  
 18 son blessé, il se retourne contre Hans en lui brandissant

1098 un bistouri sous le nez. L'Allemand, quelque peu ahuri,  
 1099 fait un pas en arrière et bredouille :  
 1100 – Ja, ja, gut ! je pense un avion faire venir, docteur, vous  
 1101 calmer...  
 1102 Et faisant brusquement demi-tour, plantant là le méde-  
 1103 cin, interloqué à son tour, Hans « Braz » se dirige vers sa  
 1104 station radio pour mettre au point l'opération qu'il vient  
 1105 d'imaginer.  
 1106 Haussant les épaules, légèrement incrédule, le docteur  
 1107 Maignou revient à son patient dont l'un des compagnons,  
 1108 un immense Américain encore plus grand que Hans, vient  
 1109 de prendre la main. Edwin Pipp essaie de rassurer, par  
 1110 quelques mots, son compagnon désesparé.  
 1111 Effectivement, la jambe de James Mellilo est dans un  
 1112 triste état. Mentalement, le docteur Maignou note une  
 1113 fracture certaine du tibia, légèrement au-dessus de la  
 1114 cheville. Elle est visible par la boursouffure de l'os dans  
 1115 les chairs tuméfiées. Une chance que le pied n'ait pas  
 1116 été arraché. La peau est partie en lambeaux et il doit y  
 1117 avoir là-dessous un beau fracas de targes et de métatarses.  
 1118 Tâtant le pantalon, le docteur constate que l'enflure  
 1119 remonte jusqu'à la cuisse, immobilisant l'articulation du  
 1120 genou. Le tissu est maculé de sang. D'un geste vif, le  
 1121 médecin, d'un coup précis de ses ciseaux, fend le pantalon  
 1122 jusqu'à la hanche non sans faire tressaillir le blessé.  
 1123 – Du calme, du calme, mon garçon, ça ne sera rien...  
 1124 Ah ! mais, il a aussi un caleçon long !  
 1125 Et voilà les ciseaux repartis, découpant les tissus dont  
 1126 il débarrasse la jambe. Dénudée, sous les protestations  
 1127 de douleur de Mellilo, elle n'est pas belle à voir. L'avia-  
 1128 teur, pris de frissons, murmure quelques mots en levant  
 1129 les yeux vers son camarade. Ils restent tous les deux un  
 1130 moment silencieux, puis Edwin Pipp, s'adressant au doc-  
 1131 teur Maignou, répète :  
 1132 – Morphina, morphia, morphia... (De la morphine...)  
 16

3  
4

133 Le médecin a bien compris, mais y a belle lurette qu'il  
 134 n'y a plus à l'île de Sein de médicaments de confort. On  
 135 manque même du strict nécessaire. Soigner ce garçon  
 136 dans ces conditions est une vraie gageure. Même les  
 137 désinfectants sont ici des sous-produits. Pourtant, à légers  
 138 coups de compresses le docteur Maignou prend les pre-  
 139 mières mesures contre une infection possible. Le séjour  
 140 prolongé dans l'eau semble bien avoir opéré déjà un bon  
 141 nettoyage des plaies, mais les chairs à vif gardent une  
 142 sensibilité qui fait sursauter Mellilo à chaque contact.  
 143 Quant à réduire la fracture, si près de l'articulation de  
 144 la cheville, on ne pourrait la réaliser que sous anesthésie.  
 145 Tout ce que l'on peut faire, afin d'éviter de rajouter  
 146 encore des souffrances à celles que vit déjà le malheureux,  
 147 c'est de parer au plus pressé avec les moyens les plus  
 148 simples. En un clin d'œil, avec une dextérité toute pro-  
 149 fessionnelle, le docteur Maignou enveloppe toutes les  
 150 plaies dans du tulle gras, enroule par-dessus force bandes  
 151 Velpau en bandelettes de momie, malgré les gémissements  
 152 du jeune Américain. Puis, saisissant l'attelle gouttière  
 153 qu'il avait fait chercher, il emprisonne la jambe blessée  
 154 du talon à mi-mollet, serrant le tout avec une bande de  
 155 tissu providentielle empruntée au placard allemand dressé  
 156 dans le coin de la pièce.  
 157 - Du bricolage, se dit en lui-même le docteur Maignou,  
 158 il faudra l'évacuer très vite...  
 159 Puis, avisant sur un coin de table le tas de tissu ensan-  
 160 glanté, qu'il avait un quart d'heure plus tôt allégrement  
 161 découpé, une bouffée de colère le prend devant son impuis-  
 162 sance à soigner vraiment ce garçon qui le regarde main-  
 163 tenant d'un air un peu effaré. D'une main preste, il saisit  
 164 la jambe de pantalon et de caleçon roulée en boule et la  
 165 jette par la fenêtre avec force et précision. Puis, comme  
 166 soulagé, il revient vers son patient pour lui tapoter l'épaule  
 167 en signe d'encouragement.

162

IMPRIMERIE  
FLOCH

2<sup>e</sup>  
 1168  
 1169  
 1170  
 1171  
 1172  
 1173  
 1174

Quant au paquet brutalement éjecté, il a bien failli  
 décoiffer une vieille ilienne qui passait sur la plage en  
 contrebas. D'un sabot négligent, elle le retourne, perplexe.  
 Puis soudain, reconnaissant un tissu de qualité, elle le  
 ramasse promptement et l'emporte... En ces temps de  
 pénurie, on ne négligeait rien et, bien lavé, un bon tissu  
 reste un bon tissu.

15  
16

1175

163 8 10.11

20  
21  
22

## CHAPITRE V

### UN AVION SUR L'ÎLE DE SEIN

23

#### S.T.O.L.

24

25     Ceux qui ont vécu l'occupation allemande à Douarnenez,  
26     de 1940 à 1944, se souviennent sans doute de cet avion  
27     qui, telle une grosse sauterelle, survolait la ville et la  
28     campagne, rasant les toits et la cime des arbres, à vitesse  
29     réduite. Il s'agissait d'un appareil de reconnaissance, affecté  
30     à la base de Poulmic, un « Fieseler Storch \* » de la 3 (F)/  
31     122, que l'on avait, évidemment, baptisé le « Mouchard ».  
32     Il était muni d'un dispositif hypersustentateur remarquable.  
33     Les fentes fixes du bord d'attaque et des volets mobiles lui  
34     permettaient d'évoluer entre 51 km/h et 175 km/h en vol.  
19     On dit qu'en 1936 le célèbre pilote allemand Ernst Udet

156     \* « Storch » signifie Cigogne en allemand.

16

réussit à le faire planer, immobile dans une brise légère. Ce type d'appareil, avec sa qualification S.T.O.L. (Short Take Off and Landing – décollage et atterrissage courts), pouvait se contenter de 20 mètres de bande à l'atterrissage et de 65 mètres au décollage.

Et s'il est passé un jour, par bravade, sous le grand pont qui relie Douarnenez à Tréboul, cet avion, que les Allemands construisirent à 2 700 exemplaires pour l'utiliser sur tous les fronts, allait, par un bel après-midi de mai 1943, réaliser un autre exploit, mémorable et inattendu.

Car, si le tirant d'air du grand pont en avait attiré d'autres, comme Edmond Mescam de Ploaré, qui, un jour de 1939, y engouffra son Cams, sans problème, personne n'avait jamais tenté de poser un avion sur l'île de Sein.

Les circonstances valent la peine d'être racontées...

On dit à ce propos que Rommel lui-même avait apprécié la performance quand on lui en fit le récit, un an plus tard, lors d'une inspection qu'il aurait faite à l'île de Sein, dans le cadre de ses nouvelles attributions.

Lorsqu'il commandait l'Afrikakorps, Rommel disposait d'un « Fieseler Storch » qu'il pilotait personnellement avec un plaisir visible.

Mais le « Renard du désert », comme on le surnommait, avait dû capituler en Tunisie le 13 mai 1943, abandonnant 250 000 prisonniers, 100 canons, 250 chars... et son « Fieseler Storch », nouvelle version du « Renard et de la Cigogne ».

Affaibli par une dysenterie tenace, il avait cependant reçu le commandement d'un groupe d'armées sur le front de l'Ouest, à son retour en Europe. C'est à ce titre qu'il avait reçu pour mission de vérifier les défenses côtières, en Bretagne, au printemps de 1944.

Il ne savait pas qu'il vivait ses derniers jours lorsqu'il arpentait le sable de nos grèves et les galets de nos criques. Il ignorait qu'il ne verrait plus fleurir les ajoncs ras sur ce

sol ingrat. Il devait disparaître en octobre 1944, après avoir été blessé sur le front de Normandie au mois de juillet.

Peut-être emportait-il, avec son dernier souffle, la vision de la bande caillouteuse du Len, qu'on lui avait montrée à l'île de Sein, et où il aurait bien voulu poser peut-être, un jour, un vieux « Storch », fatigué comme lui. Peut-être, au moment de se donner la mort, pensa-t-il à cette île rude, perdue au milieu de l'Océan, à l'image de sa propre solitude.

Il se passa tant de choses étranges au moment où le sort des armes basculait ! On apprit qu'Adolf Hitler aurait échappé à un attentat. On parlait d'armes absolues, ces V2, fusées bourrées d'explosifs qui volaient tellement vite, plus vite que le son, au point qu'on ne pourrait pas les intercepter. Elles devaient donner la victoire à l'Allemagne.

En mer d'Iroise aussi, tout pouvait arriver. Ainsi, le *Joannes-Baptista*, maquereautier de Douarnenez échappa aux canons d'un sous-marin allemand grâce à l'intervention inopinée d'un bombardier canadien Liberator. Les Douarnenistes recueillirent les marins naufragés qui, un instant auparavant, voulaient les envoyer par le fond. En signe de reconnaissance, le capitaine du sous-marin fait prisonniers les pêcheurs bretons et les contraint à rentrer au port. Il les livre à la police nazie.

Quand, plus tard, on demanda à Jos Hascoët pourquoi il avait ainsi sauvé les « Boches », il eut cette réponse superbe :

– Parce que je suis marin, breton et chrétien.

La face du destin changeait un peu plus chaque jour. L'inspection de Rommel, le travail de « mouchard » des « Fieseler Storch », ne faisaient que retarder les échéances qu'on pouvait prévoir. « Le Mur de l'Atlantique » n'était pas infranchissable comme allait le prouver le *Breiz-izel*, dans la nuit du 21 janvier 1944, en quittant les berges du Port-Rhu avec sa cargaison de réfractaires, de résistants et d'aviateurs alliés, à destination de l'Angleterre, parmi les-

3  
4  
05  
06  
07  
08  
09  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38

quels Jim Armstrong, pilote de B 17 abattu au-dessus de la Normandie. Au lever du jour, le *Breiz-izel* était déjà loin. Il avait franchi l'Occidentale de Sein. Quand les « Fieseler Storch » se réveillèrent pour faire leur ronde matinale, la mer d'Iroise avait depuis longtemps effacé le sillage des clandestins. Rien ne permettait aux avions de le repérer.

À mille pieds mer, dans la fraîcheur du lever du jour, un certain Helmut Frantz, pilote chevronné, venait de se faire berner comme les autres. Un bateau de pêche ressemblait, de toute manière, à un autre bateau de pêche et il n'était pas question d'appeler la chasse pour les couler tous. Helmut n'avait pas, aujourd'hui, l'humeur agressive. Légèrement incliné, il regardait, au bout de son aile, l'île de Sein qui sortait d'une brume cotonneuse dont les lambeaux s'étiraient, bas sur la mer.

Cette île-là, il la détestait. Elle ne lui rappelait pas que de bons souvenirs. Il ne la portait sûrement pas dans son cœur :

- Schweisesonderauftrag ! (Cochonnerie de mission !) maugréa-t-il en se remémorant l'aventure qu'il avait vécue, dix mois plus tôt, dans ces parages.

Il bascula son « Storch », pied manche à droite, pour s'écarter de ce petit bout de terre irréductible où il avait bien failli se faire piéger avec son avion.

Le *Breiz-izel*, à dix milles dans l'Ouest, virait cap au nord...

### LANVÉOC-POULMIC

Avant le 1<sup>er</sup> mai 1943, jamais un avion ne s'était encore posé sur l'île de Sein, dont les dimensions plus que réduites semblent interdire tout atterrissage.

Pourtant, c'est ce que les Allemands vont tenter. La base aérienne de Poulmic n'est qu'à 25 nautiques. C'est là qu'est

IMPRIMERIE  
FLOCH

2<sup>e</sup>  
138  
139  
140  
141  
142  
143  
144  
145  
146  
147  
148  
149  
150  
151  
152  
153  
154  
155  
156  
157  
158  
159  
160  
161  
162  
163  
164  
165  
166  
167  
168  
169  
170  
171  
172  
173  
174  
175  
176  
177  
178  
179  
180

basée la FL-Fü Atlantik, dont l'escadrille de reconnaissance 3 (F)/122. Les habitants de Morgat, de Douarnenez, de Concarneau et d'ailleurs voient, en effet, souvent, passer à basse altitude et à faible vitesse, celui qu'ils appellent le « Mouchard », un « Fieseler Storch », appareil particulièrement rustique, robuste, qui peut se contenter de terrains rudimentaires pour atterrir et décoller, et que nous avons déjà décrit. C'est à cet appareil que l'on va confier une mission inédite sur l'île de Sein...

Le 1<sup>er</sup> mai 1943, il fait relativement beau, le vent est au 040 pour 15 nœuds, presque dans l'axe de la piste. C'est un temps idéal pour l'entraînement et quelques appareils tournent en école au-dessus des nouvelles installations. Il est 19 h 30.

Le haut-parleur du hangar est crachote soudain :  
- Achtung ! Achtung ! Oberleutnant flieger Helmut Frantz, <sup>für</sup> eine sonder Auftrag ! (Attention ! Attention !  
Le lieutenant pilote Helmut Frantz pour une mission spéciale !)

Dès 1940, les Allemands avaient occupé le terrain de la base de Lanvéoc-Poulmic qui était opérationnelle depuis 1936. La marine y avait fait aménager l'une des premières pistes en dur de France et la première destinée à l'Aéronautique navale. Cette piste, la 06-24, était complétée par un système de pistes courtes en forme de rose des vents, la fameuse Étoile du Béarn, destinée aux A.S.S.P.<sup>1</sup> des appareils du porte-avions.

De nombreuses escadrilles d'exploration et de reconnaissance sont basées à Lanvéoc entre 1936 et 1940. Elles sont composées de Latécoère, de Cams, de Leo 257 bis, et autres Potez.

C'est une base très active et c'est de là que partira le *Jules-Verne*, un Farman 223 de bombardement pour la

1. A.S.S.P. : Appontage Simulé Sur Piste.

3  
4  
70. seule mission sur Berlin de toute la « drôle de guerre », le  
71 7 juin 1940.

72 Une semaine plus tard, c'est la fin. Dès le 16 juin,  
73 commence l'évacuation : plus de 100 appareils sont dirigés  
74 vers l'Afrique ou la Provence, les 1 200 hommes, scindés  
75 en deux groupes de 600, s'en vont à destination du Maroc,  
76 pour l'un et de Plymouth, pour l'autre.

77 Les Allemands arrivent le 19 juin : deux motos et un  
78 side-car descendent la Grande Rue, visitent la base et  
79 repartent vers Camaret. La Luftwaffe prend possession des  
80 installations du Poulmic le 23 juin. Elle fait entreprendre  
81 une série de gros travaux de remise en état. Rapidement,  
82 de nouveaux hangars sont montés, des alvéoles de dispersion  
83 réalisées ainsi qu'une deuxième piste en herbe, la 14-32 de  
84 685 mètres de long. Les Allemands iront jusqu'à faire  
85 dessiner un faux terrain, près de Lanvéoc, occupé par des  
86 avions de bois !

87 Sur la base opérationnelle, des hangars accueillent plus  
88 de 190 appareils : Dornier, Messerschmidt 109 et 110,  
89 Heinkel 111, Arado, « Fieseler Storch » et même un T 6  
90 américain du type NAA 57, récupéré et remis en état  
91 après la débâcle... Tous ces avions sont dispersés la nuit  
92 sur les alvéoles prévues à cet effet.

93 Mais, en cette fin d'après-midi du 1<sup>er</sup> mai 1943, le pilote  
94 allemand qui, le nez en l'air, se disait que le vent avait  
95 tourné ne s'attendait pas à la mission spéciale pour laquelle  
96 on venait de l'appeler.

97  
198 SONDER AUFTRAG (Mission spéciale)

199 La mission est très spéciale, en effet. Helmut s'en rend  
200 tout de suite bien compte quand son Hauptmann lui expose  
201 les données de la « Sonder Auftrag » !

18 Il ne s'agit, ni plus ni moins, que de se poser sur l'île de

Sein pour évacuer un blessé américain que des marins  
sénans ont repêché en mer, quelque part dans le sud  
d'Ouessant.

– Wunderbar ! sehr schön Auftrag ! Wellen Sie daß, ich  
auf diesen Kieselsteinehaufe Lande an ? Soviel un Meer  
sofort zu landen an ! (*Magnifique ! très belle mission !  
Comment voulez-vous que je me pose sur ce tas de cail-  
loux ? Autant se poser tout de suite dans la mer !*)

Helmut n'est pas content, mais il réalise très vite que la  
réussite c'est aussi l'exploit. Et puis, ce sont les ordres !  
Comme il réclame une carte de l'île, on lui apporte un  
plan et une photographie... Partout, ce ne sont que muretins  
de pierre qui s'entrecroisent, plages impossibles à utiliser,  
maisons isolées, phares et tourelles qui pointent et, par-  
dessus le marché, un gros village avec son église !

En maugréant, Helmut repère quand même une bande  
de terrain qui lui semble convenable, malgré la lagune qui  
la borde à l'est et la tourelle qui en marque le bout, au  
sud, sous le vocable breton d'Ar Gueveur... Après tout,  
pense le pilote, elle me servira bien d'amer à cet endroit...

Se penchant à nouveau sur la photo, il envisage déjà son  
axe d'approche et ses repères au sol. C'est dit, ça devrait  
aller, il se posera sur la bande de terrain du Len. Le vent  
sera par un léger travers, mais il est relativement fort. Tant  
mieux, le « Storch » sera plus facile à poser, vent dans le  
nez.

Puis, se tournant vers le capitaine, il hésite un instant et  
dit :

– Es gibt eine grosse Gefahr. Der Zustand des Erdboden  
ist unbekannt ! (*Il y a quand même un gros risque. On ne  
connait pas l'état du sol !*)

La réponse est nette et précise :

– Es ist mir einerlei ! Sie benutzen den « Fieseler Storch »,  
es ist das best Flugzeug S.T.O.L. im die Welt und Sie sind  
den besten Flieger dies Geschwader 3 F/122. Haben Sie

3  
4  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
  
17  
18

Angst ? Vergessen Sie nicht das es eine humanitäre Auftrag, mein Gott, eine Sanitätsausleerung. Vorwärts ! Sie werden später berühmt gesein : der erste Mann der auf Sein Insel ist geländen an !

Die Seenotdienstfuhrer-West billigt ihre Auftrag und ich werde Rechenschaft an den Stab von Paris-Sèvres. Legen ab noch unnütze Schreiberei ! Vorwärts ! (*L'état du sol, je m'en fous ! Vous prenez le « Fieseler Storch », c'est le meilleur avion S.T.O.L. du monde et vous êtes le meilleur pilote de cette base à la 3 F/122. Avez-vous peur ? N'oubliez pas qu'il s'agit d'une mission humanitaire, Bon Dieu, d'une évacuation sanitaire. Allez ! On parlera de vous plus tard : le premier homme à se poser sur l'île de Sein !*)

Votre mission est couverte par la Seenotdienstfuhrer-West et je devrai rendre compte à l'état-major de Paris-Sèvres. Encore de la paperasse ! Allez !)

*en italiques*

La tirade est plutôt sévère, presque une semonce. Sans rien ajouter, Helmut ramasse plan et photo, attrape son blouson de vol et son gilet de sauvetage et, relevant une mèche blonde et rebelle qui lui barre le front, il se dirige rapidement vers la masse de tôle ondulée du hangar est.

Les pleins sont déjà faits et sa visite prévol est rapide : sous l'œil goguenard du capitaine, il ne voudrait pas avoir l'air de faire traîner les choses, comme s'il redoutait le moment de la mise en route. Il a quand même eu ces mots maladroits :

- Haben Sie Angst ? (*Avez-vous peur ?*) Ach ! ce capitaine...

Sur un signe, le mécano lance le moteur qui, après quelques hoquets et pétarades intempestives, se décide à tourner rond.

IMPRIMERIE  
FLOCH

2<sup>e</sup>  
269

CAP SUR L'ÎLE DE SEIN

270  
271  
272  
273  
274  
275  
276  
277  
278  
279  
280  
281  
282  
283  
284  
285  
286  
287  
288  
289  
290  
291  
292  
293  
294  
295  
296  
297  
298  
299  
300  
301  
16

D'un geste du pouce levé, le pilote répond au regard interrogateur de l'homme de piste qui se dépêche d'enlever les cales qui bloquent les roues. Attentif à son espace de roulage, Helmut met un peu de gaz et le « Fieseler » avance lentement en cahotant. Le train classique oblige le pilote à bien contrôler l'appareil au pied. C'est une technique qui ne s'acquiert qu'avec un long entraînement. La béquille arrière racle le sol et fait par moments vibrer les membrures. Au bout de quelques mètres parcourus ainsi, le pilote prend contact par radio avec le contrôle de la base. C'est la routine...

Helmut vérifie la verrière et les niveaux, cale l'altimètre au QFE, rajoute 87 mètres pour le calage niveau-mer. La génératrice est sur marche et le contrôle des magnétos ne révèle rien de particulier au compte-tours. Température O.KAY, comme disent les Américains. Le palonnier et le manche fonctionnent dans le bon sens. O.KAY, ça roule ! Plein riche ! La réchauffe carbu, c'est bon !

- Sehr gut !... Schweisesonderauftrag, Ja ! (*Très bien !... Cochonnerie de mission spéciale ! Oui !*)

Helmut, en remontant vers la piste, sur le sol pelé par endroits, soliloque en ressassant les propos peu amènes de l'Hauptmann « Haben Sie Angst ? ». Comment a-t-il pu se laisser aller à dire une pareille chose ? Et cette insistance sur le caractère humanitaire de la mission, comme si, lui Helmut, était une brute sans cœur. Probablement, avec tout ce qui se passe et se prépare, Herr Hauptmann veut se tresser quelques lauriers. Celui-là ne doit plus croire à la victoire de la Grande Allemagne ! Ils sont quelques-uns comme ça maintenant. C'est vrai qu'on a dû capituler à Stalingrad à la fin de janvier et qu'en Tunisie ça va plutôt mal pour Rommel... Après tout, ça ne sera pas plus mal, non plus, si je peux dire un jour que j'ai risqué ma peau

3  
4  
12 pour sauver un Américain! Ach! So! Voilà la piste. Il  
13 faudrait peut-être que je fasse un petit point fixe!  
14 Freins de parking serrés, Helmut pousse le régime à  
15 1 200 tours pour les dernières actions vitales, puis, gros  
16 insecte malhabile, le « Fieseler Storch » se dirige, haut sur  
17 pattes, vers le seuil de la 06. Avec l'accord du contrôle, il  
18 s'aligne rapidement et décolle en quelques dizaines de  
19 mètres, virant immédiatement au cap 225 en montée.  
20 Très vite, il se retrouve à la verticale de Crozon puis de  
21 Morgat, reconnaissable à son clocher qui pointe sur sa  
22 butte. Plein pot, le badin indique 170 km/h. En 5 minutes,  
23 Helmut rejoint le cap de la Chèvre, dont les remous, même  
24 à 1 000 pieds/mer, restent encore impressionnants. Ici,  
25 pour les pilotes, commence une forme de vide, un milieu  
26 hostile, qui reste le domaine visible des oiseaux de mer.  
27 L'homme y trouve difficilement sa place, comme sur ce  
28 phare qu'on appelle Tévenec, éperonné sur son rocher,  
29 dont les gardiens, dit-on, deviennent fous de peur et de  
30 solitude...  
31 Helmut bascule son appareil et, réduisant les gaz, il  
32 descend à 500 pieds pour reprendre sa ligne de vol en  
33 jetant un regard curieux sur le sommet de la tour. Le  
34 ressac blanchit d'écume la mer alentour. C'est beau, mais  
35 pas très accueillant. Curieuse contradiction...  
36 L'île est déjà bien visible, toute plate, au ras de l'eau,  
37 sous les nuages bas. Vingt minutes après son décollage,  
38 Helmut commence déjà à préparer son approche de pré-  
39 caution. Il vérifie rapidement ses instruments, ajuste ses  
40 paramètres et se laisse lentement glisser vers le sol... Le  
41 sol! façon de parler se dit le pilote en maugréant à nouveau  
42 devant les risques qu'il va falloir prendre.  
43 Un premier passage est nécessaire, en configuration d'at-  
44 terrissage pour bien situer les espaces repérés sur la pho-  
45 tographie... Pas de problème, c'est bien comme il l'imagi-  
46 nait : la bande étroite du Len, au S.-S.-W. des maisons  
47

IMPRIMERIE  
FLOCH

2°  
337  
338  
339  
  
340  
341  
342  
343  
344  
345  
346  
347  
348  
349  
350  
351  
352  
353  
354  
355  
356  
357  
358  
359  
360  
361  
362  
363  
364  
365  
366  
367  
368  
16

basses serrées les unes contre les autres, correspondent tout à fait à son attente. Un vrai piège à bosses probablement!

SUR L'ÎLE DE SEIN

À vue de nez, il dispose pourtant de 200 mètres de terrain, bien suffisant pour un « Fieseler » qui se pose sur 20 mètres, à condition que le sol ne soit pas trop inégal. De toute manière, il n'a plus le choix.

Après un 360° d'observation, laissant l'église sur sa droite, le pilote entame une évolution lente pour une longue finale, volets sortis, moteur réduit, vario à moins ~~de~~ 2, moins 2, badin à 60, vent pratiquement dans l'axe comme il l'estime à quelques écharpes de fumée, avant d'apercevoir le « manche à air » rudimentaire que Hans « Braz » a planté à côté de la « piste ».

Volant au ras de l'eau pour aborder le Guéveur par le sud, en approche de précaution, l'appareil se présente légèrement en crabe. Badin à 55, tout réduit, l'arrondi est parfait. Les roues touchent en douceur, sans rebond puis, presque aussitôt, brutalement, la béquille arrière racle le sol, freinant le « Fieseler » en quelques mètres, tandis que le pilote le maintient dans l'axe à l'aide de quelques coups de palonniers vigoureux. Il s'était à peine écoulé une heure, entre l'appel de Hans « Braz » et le moment où l'avion atterrit sur l'île, vers 20 heures.

L'opération a été rondement menée et c'est sous les regards complètement médusés de toute la population sénéane que le « Storch » termine sa course sur l'étroite bande de terre du Len.

Péniblement, Helmut fait exécuter à son appareil un roulage rendu laborieux par les trous et les bosses de ce pauvre terrain de fortune que pas un pilote ne songerait à choisir comme terrain de déroutement! Lentement, brin-

3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100  
101  
102  
103  
8

quebalant, il remonte vers le village d'où il voit un groupe se détacher, portant le blessé. Avant qu'il n'arrive, il a encore le temps de faire un 180° pour permettre son retour vers l'axe de décollage, avant de réduire les gaz à fond, sans couper le moteur. Sait-on jamais ? Si par caprice, il ne repartait pas !

Le blessé arrive enfin et il est rapidement embarqué. D'un geste, il refuse l'aide du pilote. Ce n'est pas sans appréhension qu'Helmut remet les gaz. Il lui suffit de 80 mètres pour décoller, à la rigueur même moins, à condition que le train d'atterrissage tienne le coup. Le « Fieseler » a beau être rustique, il a quand même ses limites.

Helmut accélère, pleins gaz. Ça se passe mieux que prévu. Quelle chance ! À la première sollicitation du manche, le « Fieseler » décolle majestueusement. Immédiatement incliné à gauche, Helmut aperçoit toute l'île qui agite bras et mouchoirs. Est-ce pour lui ? Est-ce pour le blessé, immobile derrière lui ? C'est la question qu'il se pose en prenant son cap au 045 pour rentrer au Poulmic. Il réalise soudain qu'il emmène un prisonnier...

Derrière lui, l'homme s'est installé comme il a pu, dans un espace inconfortable.

— Après tout, il n'est que blessé à la jambe et ça ne paraît pas bien grave, pense Helmut. On lui a bien emmailoté ça et je me demande pourquoi on m'a fait risquer ma peau pour des égratignures. Je m'attendais à trouver quelqu'un avec au moins les tripes à l'air, un bras arraché, à l'agonie quoi ! En plus, il n'a pas l'air commode... Je viens le chercher, je l'emmène, je ne lui ai rien fait et il me fait la gueule.

Helmut jette quelques brefs coups d'œil sur « son » blessé dont l'attitude le préoccupe un peu. Il réalise soudain, qu'après tout, c'est la guerre et que devant lui James Mellilo voit le blouson de vol d'un ennemi, et rien d'autre.

Il réalise aussi en même temps qu'il a incliné trop tôt

IMPRIMERIE  
FLOCH

2°  
405  
406  
407  
408  
409  
410  
411  
412  
413  
414  
415  
416  
417  
418  
419  
420  
421  
422  
423  
424  
425  
426

l'appareil en début de montée. Dans cette configuration, le « Fieseler » peine pour gagner un peu d'altitude et les toits des maisons s'étirent comme un écran devant lui. Passera ? Passera pas ? Un petit frisson lui court le long de l'échine. Derrière lui, maintenant, la foule s'est immobilisée et retient son souffle :

— Il va toucher la maison du « Sorcier » !

— Attention ! Attention ! reprennent des dizaines d'autres, comme si le pilote pouvait les entendre. Les plus jeunes se mettent à courir. Mais, rasant la cheminée de la maison de Jean Piton, l'avion continue majestueusement sa route. Quelqu'un pense avoir vu tomber « un morceau de quelque chose »... Pourtant, rien n'a bougé et dans le soir qui tombe, le bruit du moteur s'éteint peu à peu en direction du nordet.

Jean-Philippe Spinec, avec la *Rose effeuillée*, rentrait au même moment au port de l'île. Le temps lui avait manqué pour relever les palangres du *Pax Vobis* qu'il faudrait retrouver le lendemain si elles n'avaient pas trop dérivé. Mais le strict règlement du couvre-feu imposait de rentrer avant la nuit si l'on voulait éviter une rafale d'intimidation, qui pouvait être meurtrière, et que la « Gast » réservait aux récalcitrants.

LES OMBRES DE LA MÉMOIRE

427  
428  
429  
430  
431  
432  
433  
434  
435  
16

L'avion s'est éloigné maintenant et les liens se dispersent en commentant l'événement. C'est bien la première fois que l'île est ainsi reliée par les airs au continent. C'est vraiment un exploit aéronautique auquel ils ont tous assisté par ce bel après-midi du 1<sup>er</sup> mai 1943, un samedi dont ils gardent le souvenir, comme le raconte Maurice Urcun, qui, enfant à l'époque, pense avoir vu un grappin que traînait derrière lui le « Storch », au moment de l'atterrissage. Il ne voit toujours pas d'autre explication à la course très

36\_ courte de l'appareil, qui l'avait fortement impressionné,  
37 comme s'il s'était arrêté sur place. Notre mémoire nous  
38 joue ainsi parfois des tours, car il est plus que probable  
39 que les seules qualités S.T.O.L. d'un « Fieseler » lui per-  
40 mettaient aussi cette prouesse.

41 Quelques mois après l'exploit de l'île de Sein, un autre  
42 « Storch », le 12 septembre 1943, délivrait Mussolini incar-  
43 céré en pleine montagne des Apennins au sommet du Gran  
44 Sasso. Mission impossible et pourtant réussie, grâce à un  
45 appareil performant et à l'audace d'un officier de la S.S.,  
46 le capitaine Skorzeny.

47 Mais revenons à nos rescapés du « Bank ar Vervent ».  
48 Les trois Américains que Hans « Braz » avait gardés devaient  
49 rejoindre Brest par la vedette garde-pêche, réquisitionnée.  
50 La même d'ailleurs qui, quelques années auparavant, avait  
51 débarqué les premiers Allemands sur l'île, qu'ils venaient  
52 occuper pour longtemps.

53 Mais déjà, à cette époque, la plupart des îliens avaient  
54 rejoint le général de Gaulle en Angleterre, si nombreux  
55 que, suivant un mot désormais historique, ils représentaient  
56 en ces jours sombres « le quart de la France ». Mais cela,  
57 c'est une autre histoire, à laquelle de nombreux Douarne-  
58 nistes allaient participer aussi... Quant au sauvetage de ce  
59 samedi 1<sup>er</sup> mai 1943, réalisé par Jos Guilcher et son équi-  
60 page, la presse de l'époque n'en parle pas. On trouve  
61 seulement le communiqué suivant, paru dans « l'Ouest-  
62 Éclair » du lundi 3 mai 1943 :

63 « Au cours d'un raid sur un port de l'ouest de la France,  
64 huit quadrimoteurs américains ont été abattus. Nous avons  
65 perdu un chasseur au cours des engagements <sup>1</sup>. »

66 C'est l'un de ces « huit » quadrimoteurs qui disparut dans  
67 les flots au sud-ouest de l'île d'Ouessant et dont le *Pax*

19  
718 1. En réalité la 8<sup>th</sup> Air Force perd 7 bombardiers B 17 et la Luftwaffe  
719 18 chasseurs.

468\_ *Vobis* ramena quatre hommes à l'île de Sein. On ne retrou-  
469 vera jamais le reste de l'équipage.

470 Quelques semaines plus tard, le 30 juin 1943, le *Mamm*  
471 *Doué* de Jules Blaise est attaqué, sans raison apparente,  
472 par deux avions. Deux marins seront les victimes de cet  
473 autre exploit contre un bateau de pêche sans défense. Jules  
474 Blaise ramènera à Douarnenez son navire endommagé et  
475 les corps de René Bariou et d'Henri Gonidec.

476 – C'est la guerre, se contentera de dire Karl, le chef de  
477 la « Gast », venu pour consigner dans son rapport l'identité  
478 des deux cadavres. Car dans sa logique de contrôleur  
479 allemand, il lui fallait, sur le *Mamm Doué*, le même nombre  
480 de matelots à l'arrivée, comme au départ. Morts ou vivants,  
481 ce n'était pas son affaire.

482 Et il répéta avec la même indifférence :

483 – C'est la guerre...

484 La guerre, Edwin Pipp, James Babbs, Eli Rogers, James  
485 Mellilo, la termineront comme prisonniers de guerre en  
486 Allemagne. Du Stalag 7 A, ils seront transférés au  
487 Stalag 17 B, de sinistre mémoire, le pire des camps pour  
488 les aviateurs alliés, celui qui inspirera le film « La grande  
489 évasion », à J. Sturges. Il le réalisera en 1963, vingt ans  
490 après.

491 Edwin Pipp et moi, nous nous écrivons parfois. Il a fait  
492 une remarquable carrière dans l'aviation et le journalisme.  
493 C'est par lui qu'est venue jusqu'à nous la nouvelle de la  
494 mort de Mellilo en 1976 et celle de Babbs en 1991.

495 De l'équipage du B 17 n° 425 422 ne restent plus que  
496 Pipp et Rogers.

497 De l'équipage du *Pax Vobis*, pas un seul n'est resté  
498 parmi nous. Ils reposent tous dans la terre âpre de l'île de  
499 Sein qu'ils n'ont jamais voulu quitter.

500 Quant à Jean-Philippe Spinec, né le 11.11.11, on s'en  
501 souvient, et qui commandait la *Rose effeuillée* le 1<sup>er</sup> mai

3  
4  
02  
03  
04  
05  
06  
07  
08  
  
09  
  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
18

1943, il a toujours bon pied, bon œil, un canot, et l'esprit toujours en éveil, cinquante ans après.  
Les amis sont partis. Ils ont rejoint, là-bas, les rivages de nos souvenirs, sur cette péninsule étroite de la mémoire qui s'étire vers la mer de l'oubli où naviguent à jamais les barques intemporelles des marins disparus.

DE L'IROISE AU MONT VALÉRIEN

Du fond de sa prison de Fresnes, Tin Celton songeait lui aussi à ses amis. Ce mois de mai de 1943, dont c'était le premier jour, serait son dernier mois de mai, même s'il ne l'acceptait pas encore. Sous les coups et la torture, il n'avait pas parlé. Aucun nom n'avait passé ses lèvres scellées par la souffrance. La justice de Vichy après l'avoir condamné à quatre ans de prison l'avait abandonné aux mains des nazis. Il savait que la dénonciation venait du directeur général de l'Assistance publique, lui-même, et qu'elle équivalait à la mort.

Combien d'autres avant lui avaient subi le même sort ! Amis et camarades, engagés dans la bataille de l'ombre contre l'occupant, risquaient chaque jour leur existence. Beaucoup d'entre eux avaient déjà disparu, pendus ou fusillés, après de dures épreuves.

Tin songeait à eux. Il savait que son destin ressemblait aux leurs et que sa fin viendrait avant la fin des hostilités. Il ne verrait jamais le monde dont il rêvait, pour lequel il donnait sa vie.

Il songeait aussi à ses compagnons d'enfance et de jeunesse au bourg de Ploaré, si loin de lui en ces jours sombres. Il pensait à Anna, Eugène, Lydia...

Il revoyait le ciel bleu de la mer d'Iroise au-delà des murs de sa cellule grise. Il savait que la mort hantait aussi

IMPRIMERIE  
FLOCH

2<sup>e</sup>  
534  
535  
536  
537  
538  
539  
540  
541  
542  
543  
544  
545  
546  
547  
548  
549  
550  
551  
552  
553  
554  
555  
556  
557  
558  
559  
560  
561  
562  
563  
564  
565  
566  
567  
16

ce ciel-là où se dessinaient, malgré tout, les lettres du mot Victoire.

Tin Celton était né avec le siècle. Exactement le 18 juillet 1901. Son certificat d'études en poche, à douze ans, il n'avait vraiment pas eu le choix. Il s'était retrouvé rapidement en mer d'Iroise, impliqué dans le rythme des pêches saisonnières. Alors qu'on attendait la sardine en baie de Douarnenez, en ce début d'été 1914, l'archiduc d'Autriche était assassiné à Sarajevo le 28 juin. Ce meurtre allait devenir le prétexte au déclenchement de la Grande Guerre. Aujourd'hui, quatre-vingts ans après, ce sont des enfants que l'on assassine par dizaines à Sarajevo. Ils ne sont nullement des prétextes. Ils meurent, tout simplement... Ils ne sont pas archiducs. Ceci explique cela, ils ont si peu d'importance...

Tin Celton, en 1914, n'était encore qu'un enfant lui aussi. Cela lui épargnera la guerre dans les tranchées ou sur les flots, mais n'éloignera pas la crainte des sous-marins embusqués de la Kriegsmarine que les hydravions de la base de L'Île-Tudy pourchassaient impitoyablement au large de la Pointe du Raz.

Les débuts n'étaient guère encourageants et les gains plus que maigres avec toujours l'incertitude du lendemain. La misère, qui avait suivi la disparition de la sardine plusieurs années durant, était encore présente dans tous les esprits. Il suffisait de se reporter quelques années en arrière. Si bien que, comme de nombreux jeunes gens et jeunes filles de sa génération, il décida d'aller tenter sa chance à Paris. Ce n'était pas vraiment un choix, plutôt une nécessité au sortir de la guerre.

Avec lui partirent Alain et Eugène Deudé, deux frères, Pierre et Étienne Saliou, deux cousins, Fanch Carn, Jean Guellec, Jean Doaré, Anne Julien, Anne Trévidic... et combien d'autres encore.

Les jeunes gens avaient tous tâté des métiers de la mer.

Les jeunes filles avaient été « friteuses », fabricantes de boîtes métalliques ou de filets. Tous et toutes s'étaient détournés de ces métiers pour trouver ailleurs des situations plus stables et mieux payées, une vie plus facile et plus confortable.

Tin Celton trouva à s'employer dans les Services hospitaliers, Alain Deudé à l'hospice de Brevannes, Eugène, son frère, dans une centrale thermique de production d'électricité. Pierre Saliou, finalement, s'embarqua au Commerce, puis ouvrit un bistrot à Dunkerque. Chacun trouva peu à peu sa place. Aucun d'entre eux ne finit sur le « trimard », selon l'expression réservée à ceux qui avaient fait de leur destinée une perpétuelle errance...

Sauf un, peut-être, surnommé « Per la vie ». Il défrayait parfois la chronique ploariste par ses retours tumultueux. C'était une force de la nature. On disait qu'il s'était engagé dans la Légion étrangère, à la suite d'on ne sait quel méfait. Athlétique et braillard, il terrorisait nos mères. Elles nous interdisaient de le suivre dans la rue quand il partait pour l'une de ses fameuses « tournées ». Quel spectacle pourtant donnait cet homme déchaîné aux gestes exubérants, ponctuant d'énormes éclats de voix ses attitudes les plus saugrenues ! Il est parti un jour et on ne l'a plus jamais revu.

D'une autre trempe et d'une autre stature était Tin Celton. Intelligent, l'esprit vif, il attirait la confiance et la sympathie. Communicatif, il avait gardé dans sa façon d'être la chaleur et la vigueur des propos des marins-pêcheurs parmi lesquels il avait grandi. Il avait appris, parmi eux, le courage physique et moral, le sens de la solidarité qui lie un équipage confronté au travail ou aux éléments. Dans le contexte parisien, il devint tout naturellement un militant. Il n'avait pas eu besoin de se forcer pour cela. La vie l'avait formé ainsi. Au Syndicat, au Parti, ses camarades lui confièrent de réelles responsabilités.

Les Bretons, entre eux, à Paris, se voyaient souvent,

s'entraidaient. Les amitiés nouées au pays s'étaient encore renforcées dans l'environnement de la grande ville où il fallait travailler beaucoup, où les congés étaient rares et non payés. Eugène Deudé avait épousé Lydia venue, elle aussi, d'une lointaine province. Avec Tin, ils formaient un petit groupe d'amis. Ils militaient ensemble et se retrouvaient fréquemment pour des soirées de détente ou de travail.

C'est surtout après 1936, le Front populaire et les congés payés, qu'on a commencé à vraiment les revoir au pays. Ils venaient respirer l'air du large après une longue année parisienne, ils retrouvaient avec émotion la vieille maison des parents, dormaient dans un lit clos, comme Eugène et Lydia, chez ma tante Gilles, leur mère.

Tin Celton passait à la maison. Il racontait à mon père ses aventures syndicales, ses problèmes avec sa hiérarchie, discutait du sort des marins, de la guerre d'Espagne, du fascisme, des soviets et rappelait ses bonnes blagues d'adolescent entre Pouldavid, Ploaré et les Plomarch...

Parfois, il reprenait son vieux ciré, oublié au grenier, et repartait en mer, pour une journée, tirer sur les filets bleus pleins des premières sardines. Le soir, il invitait les autres « Parigots » à déguster la « cotriade » chez sa sœur Anna qui habitait près de l'église de Ploaré. Ils savaient rire, eux aussi, comme autrefois, comme on riait encore au pardon de l'Iroise. Et dans leurs silences, lorsqu'ils goûtaient enfin les sardines grillées, on pouvait penser que pour eux se levaient les grandes houles qui, de Sein à Ouessant, avaient bercé ou terrifié leur enfance de marins précoces.

Nos « tontons Parigots » avaient pour nous des attentions touchantes. Ils revenaient toujours avec des cadeaux : une petite auto à clef, un petit bateau à hélice... À l'occasion de l'Exposition universelle de Paris, en 1937, l'un d'entre eux m'a offert un gros ballon rouge « Michelin » gonflable ! Ce furent alors des jeux bondissants et sans fin. Toute la

3  
4  
38 bande des gamins du bourg apprit à nager avec ce ballon-  
39 là à la plage du Ris. Il suffisait de le placer sous le menton  
40 en serrant fort les bras et on flottait. Le reste n'était plus  
41 que question d'appréciation quant au moment où l'on pou-  
42 vait lâcher le ballon...

43 La guerre est venue bien vite contrarier nos jeux d'en-  
44 fants et retenir au loin nos tontons exilés. Les nouvelles,  
45 comme les gens, ont eu de plus en plus de mal à circuler.  
46 Nous ne savions plus très bien ce que devenaient les uns  
47 et les autres. Le silence n'était plus un temps de méditation,  
48 mais une consigne. Par Lydia et Eugène nous avons appris  
49 que Tin avait été arrêté par la police de Pétain au printemps  
50 de 1943. Depuis, on n'avait guère de ses nouvelles, on ne  
51 savait rien... jusqu'à ce jour du début de janvier 1944...

52 Elles sont arrivées chez nous, les deux petites vieilles,  
53 sans bruit, discrètes comme toujours. Elles apportaient une  
54 lettre. Anna l'a donnée à ma mère, pour qu'elle la leur  
55 lise, en disant :

56 - Kellou deuz Tin... (Des nouvelles de Tin...)

57 La lettre ouverte, ma mère a chancelé dès les premiers  
58 mots. Les deux petites vieilles se sont regardées d'un simple  
59 mouvement de la tête. Ma gorge s'est nouée. Ma mère  
60 lisait la lettre d'un mort...

61 Corentin Celton avait été fusillé au mont Valérien, le  
62 29 décembre, et il annonçait, lui-même, sa propre fin. Il  
63 avait été un des grands amis de jeunesse de cette femme  
64 qui, debout, mouillait de ses larmes les dernières bribes de  
65 la pensée vivante d'un homme qu'on ne reverrait plus. Ma  
66 mère pleurait, les deux petites vieilles pleuraient, je pleurais  
67 aussi sous le choc d'une émotion si intense que cinquante  
68 ans après elle m'étreint encore.

69 Quelqu'un devait écrire plus tard, à ce sujet, que les  
70 lettres des condamnés sont comme la lumière des étoiles  
71 qui nous arrive parfois alors que l'étoile s'est déjà éteinte  
72 depuis longtemps. Belle image...

13  
14  
673 C'est dans cette lumière-là, pâle et incertaine, que  
674 quelques-uns d'entre nous ont grandi, depuis ces temps où  
675 le chagrin nous poignait avant de devenir l'arme de notre  
676 combat.

677 Un demi-siècle après, nous ne devons rien oublier du  
678 sacrifice. Avec l'oubli, il perdrait son sens. Alors, tout serait  
679 à recommencer.

680 De la mer bleue au noir peloton d'exécution, le destin  
681 de Tin Celton résultait des choix qu'il avait dû faire, un  
682 jour, sous l'aiguillon d'une impérieuse nécessité. Son dernier  
683 choix avait été celui du refus de vivre à genoux. Devant  
684 les fusils braqués, il a sans doute retrouvé l'angoisse du  
685 matelot devant la tempête en même temps que la force  
686 nécessaire pour lui résister. L'impact des balles, en lui ôtant  
687 la vie, n'a pas entamé sa vision d'un monde meilleur. Il  
688 l'avait dit lui-même dans sa dernière lettre, comme un  
689 dernier cri d'amour qu'il nous adressait à tous, à Eugène,  
690 à Lydia...

691 Quand sa tête retombe et que son corps s'affaisse dans  
692 les liens qui l'entraînent au poteau d'exécution, fermant les  
693 yeux pour la dernière fois, il a dû entendre monter les  
694 houles fulgurantes de l'Iroise venues recueillir dans un  
695 souffle frais ses ultimes pensées. Entendait-il le claquement  
696 des voiles ou les claquements des fusils ? La vague rugis-  
697 sante est venue l'emporter. Pour ses assassins, il ne restait  
698 plus devant eux qu'un corps inerte auquel un officier donnait  
699 le coup de grâce. Dans un instant, ils recommenceraient,  
700 sans nom, sans gloire, sans conscience...

701  
702 \* \* \*

703 En 1946, les restes de Tin Celton ont retrouvé la terre  
704 familière des hauteurs de Ploaré, dans ce cimetière qui  
705 domine la baie. Elle s'ouvre sur la mer d'Iroise. Tin est  
706 revenu vers les lieux de son enfance où, désormais, une rue  
707

3  
4  
07 porte son nom. À Paris, une station de métro s'appelle  
08 Corentin-Celton, un hôpital aussi...

09 Lieux de mémoire pour perpétuer le souvenir d'un homme  
10 de chez nous, mort pour la France, à quarante-deux ans,  
11 dans la plus pure tradition des marins bretons, ses premiers  
12 compagnons de misère dans les houles de l'Iroise. Il avait  
13 accepté de mourir pour eux.

14 En 1947, il sera cité à l'ordre de la Nation et fait  
15 chevalier de la Légion d'honneur, à titre posthume.

20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
16  
16

## CHAPITRE VI

### LES DERNIÈRES HOULES

#### « HIPPOMÈNE »

Août 1958. Au cours des dix dernières années, beaucoup de choses ont changé dans la pêche et d'abord les techniques comme les lieux de capture.

*L'Hippomène* CC 3614 avait quitté Concarneau vers 4 heures de l'après-midi dans une brume légère. Un petit incident avait marqué le départ. Le matelot Eugène Cariou, en mettant en place les planches du parc à thons, sur l'avant, avait fait un faux mouvement. Son dentier lui avait échappé et était tombé à l'eau, au fond du port : pas question de le repêcher. Eugène mangerait de la bouillie et de la purée pendant la marée, suggéra André qui adorait ce genre de plaisanterie.

Après avoir emprunté la passe entre Lanriec et les

remparts de la Ville Close, laissé à bâbord le « Cochon », l'*Hippomène* mit le cap au sud-est.

Le lendemain matin, au lever du soleil, nous étions dans les parages de l'île d'Yeu, bien loin de la mer d'Iroise. Les plages de l'île brillaient dans les lueurs de l'aurore. L'île de Sein aurait paru un rocher morne à côté de ce trait verdoyant de lumière qui barrait un coin de l'horizon bleu. Mais ces considérations ne préoccupaient pas l'équipage et surtout pas le patron, Jos Briant, dont le premier souci était de trouver rapidement son appât.

L'*Hippomène* ne ressemblait plus aux thoniers d'autrefois avec leurs longues antennes traînant leurs lignes. C'était maintenant un « canneur » qui pêchait le thon à l'appât vivant, avec de grosses cannes de bambou que l'on pouvait voir alignées, le long de la passerelle, sur tribord, avec leurs gros crins munis d'un gros hameçon.

Le *Louis-Krebs*, lui-même, avait été reconverti, deux ans auparavant à Dakar, où il était descendu, après quelques années difficiles sur les pêcheries traditionnelles. La pêche thonière était en plein bouleversement et, à l'école des Basques, les Bretons avaient transformé leurs modes de capture et leurs comportements. Ils avaient même emprunté le vocabulaire euskera. Les ponts des bateaux armoricains retentissaient de cris sonores quand le poisson apparaissait. Les mots s'envolaient dans le vent :

– Balbaya ! Balbaya ! signalait les friselis caractéristique de la matre de thons se déplaçant en surface, chassant les « balaous », une de leurs proies préférées.

– Bratcha ! Bratcha ! indiquait les sauts du thon pourchassant sa nourriture.

– Peïta ! Peïta ! était le cri du pêcheur réclamant de l'appât pour sa ligne.

De temps à autre, une interjection bretonne perçait dans l'apparent désordre de la course :

– Baz-krog ! Baz-krog ! On savait alors qu'un homme se

débattait avec un thon, trop lourd pour lui, piqué à la pointe de son hameçon.

Tout au début, les Concarnois avaient acheté aux Luziens leurs vieux bateaux. On avait vu remonter du sud des navires aux formes inconnues chez nous. Ils s'appelaient *Roi de cœur*, *Roi du jour*. Leurs étraves s'évasaient curieusement vers le haut et leur donnaient des formes lourdes et inélégantes. Ils ont été vite remplacés.

L'*Hippomène* était l'un de ces nouveaux coursiers des mers, sorti des chantiers Lancien à Concarneau. Construit classiquement en bois, il était équipé de cuves étanches pour conserver l'appât vivant. La lisse portait sur le dessus une série de petits bacs où chaque « canneur » puisait sa boîte frétilante pour l'accrocher à l'hameçon. Et suprême artifice, une rampe à brouillard courait le long du bord pour disperser sur la mer de minces filets d'eau afin de leurrer les thons.

L'*Hippomène*, long de 21 mètres, peint en bleu, était un joli bateau. Les nouvelles pratiques avaient transformé le métier. Pièce incongrue sur les anciens thoniers, un gros treuil enroulait ses câbles au pied de la passerelle. Il servait à relever la senne avec laquelle on pêchait l'appât. La technique était celle de la « bolinche » et si nous étions descendus au large de l'île d'Yeu, c'est parce qu'on y rencontrait les bancs d'anchois qui faisaient un appât idéal pour pêcher le thon.

Vers 10 heures du matin, on tourna sur une première détection. À vue d'œil, il y avait 300 kilos dans la poche ramenée le long du bord. C'était, bien sûr, insuffisant pour la campagne qu'on entamait. Il faudrait recommencer à tourner. En attendant, sans perdre de temps, il fallait faire passer tous les anchois dans les cuves. De grands haveneaux puisaient dans la « bolinche » et la chaîne des hommes portait le chargement frétilant et ruisselant vers les goulottes des cuves. Le déversement, toujours précautionneux,

ment en tenait un gros, a basculé par-dessus bord avec sa canne. Avec un bel ensemble, toutes les lignes se sont relevées, autant pour ne pas accrocher Roger que pour signifier que la pêche est finie. Effrayé, le germon s'est forcément enfui, après cette chute malencontreuse. Roger patauge, il n'est pas en danger. Sa canne dérive un instant, tirée par le thon qui, soudain, se décroche et fait un bond hors de l'eau.

Roger a saisi la bouée qu'on lui a lancée et Henri, qui est fort comme un Turc, l'aide à se hisser à bord. Le patron pousse un petit coup de gueule, l'air mécontent. André, toujours facétieux, dirige, sans en avoir l'air, la manche à eau vers Roger, l'aspergeant au passage. Le pauvre peut aller se changer. Heureusement qu'il fait un temps splendide.

À la tombée du jour, Jos repère une matre importante... Celui qui croit que le thon ne mord pas la nuit se trompe. Je repense à nos discussions sur le *Louis-Krebs* en mer d'Iroise... Il fait nuit noire quand nous embarquons les derniers germons. Il y en a bien 400 dont quelques-uns tapent encore de la queue sur le pont. Dans la lumière des lampes et des petits projecteurs, les parcs montrent une bonne pêche qui compense le raté de la matinée.

Mais il reste à étripier le poisson, un par un, suivant la vieille technique héritée des ligneurs. Nous sommes dix, ça nous en fait une quarantaine chacun... Il est quand même 3 heures du matin lorsque nous regagnons nos couchettes. Le soleil se lève à 5 heures pour recommencer une autre journée.

Ce jour-là, le poisson nous a boudés. Jos, après avoir consulté ses cartes, ses notes, ses éphémérides, vérifié la température de l'eau, interrogé la météo... décide de changer de secteur. À vingt-huit ans, Jos a déjà accumulé une expérience et des données considérables pour un jeune patron. Il fonctionne comme un ordinateur avec l'intelli-

se faisait d'un geste de retournement précis. Des yeux anxieux suivaient le mouvement des anchois dans leur nouveau milieu. L'expérience montrait que s'ils se mettaient à tourner à la file, dans le sens des aiguilles d'une montre, c'était bon signe, ils survivraient. Sinon, c'était du temps perdu. Tout était à recommencer si le poisson s'agitait dans tous les sens. Il mourait rapidement.

On passa la journée à compléter notre chargement. À la nuit tombante, on mit le cap à l'ouest-nord-ouest vers les grandes zones de migration des thons blancs...

Ce n'est que vingt-quatre heures plus tard qu'on rencontra les premiers germons. Au premier « balbaya », André saisit une épuisette et la plongea dans la cuve aux anchois. Les petits poissons allaient commencer à jouer leur rôle dans le ballet nautique lancé par le premier cri des vigies perchées dans la mâture. D'un léger coup de pouce, André brisait l'échine des anchois qu'il jetait à l'eau. Leurs mouvements frénétiques et désordonnés attiraient les thons voraces qui passaient, à toucher le bateau, à une vitesse folle. Ils laissaient derrière eux une courte traînée d'écaille arrachée à leur proie. Ce trait scintillant, vite dispersé, permettait de repérer, un bref instant, les dos noirs qui filaient vers les profondeurs, sous le bateau à l'arrêt.

Les genoux calés contre la lisse, la canne bien en main, chacun avait pris la place qui lui était assignée devant les petits bacs prévus pour l'appât vivant. Un homme se tenait debout derrière les autres, un long « baz-krog » à la main, prêt à intervenir pour sortir de l'eau un poisson trop lourd. Son allure et son attitude lui avaient valu le surnom de « Hallebardier ». Comme tous les surnoms, en général, celui-ci lui allait comme un gant.

Un cri vers l'avant :

– Baz-krog !

C'est le signal pour le « Hallebardier ». Il quitte son poste d'attente et se précipite. Trop tard ! Roger, qui apparem-

13  
14  
177  
178  
179  
180  
181  
182  
83  
84  
85  
86  
187  
188  
189  
190  
191  
192  
193  
194  
195  
196  
197  
198  
199  
200  
201  
202  
203  
204  
205  
206  
207  
208  
209  
210  
211  
212  
213  
214  
215  
216  
217  
218  
219  
220  
221  
222  
223  
224  
225  
226  
227  
228  
229  
230  
231  
232  
233  
234  
235  
236  
237  
238  
239  
240  
241  
242  
243  
244  
245  
246  
247  
248  
249  
250  
251  
252  
253  
254  
255  
256  
257  
258  
259  
260  
261  
262  
263  
264  
265  
266  
267  
268  
269  
270  
271  
272  
273  
274  
275  
276  
277  
278  
279  
280  
281  
282  
283  
284  
285  
286  
287  
288  
289  
290  
291  
292  
293  
294  
295  
296  
297  
298  
299  
300  
301  
302  
303  
304  
305  
306  
307  
308  
309  
310  
311  
312  
313  
314  
315  
316  
317  
318  
319  
320  
321  
322  
323  
324  
325  
326  
327  
328  
329  
330  
331  
332  
333  
334  
335  
336  
337  
338  
339  
340  
341  
342  
343  
344  
345  
346  
347  
348  
349  
350  
351  
352  
353  
354  
355  
356  
357  
358  
359  
360  
361  
362  
363  
364  
365  
366  
367  
368  
369  
370  
371  
372  
373  
374  
375  
376  
377  
378  
379  
380  
381  
382  
383  
384  
385  
386  
387  
388  
389  
390  
391  
392  
393  
394  
395  
396  
397  
398  
399  
400  
401  
402  
403  
404  
405  
406  
407  
408  
409  
410  
411  
412  
413  
414  
415  
416  
417  
418  
419  
420  
421  
422  
423  
424  
425  
426  
427  
428  
429  
430  
431  
432  
433  
434  
435  
436  
437  
438  
439  
440  
441  
442  
443  
444  
445  
446  
447  
448  
449  
450  
451  
452  
453  
454  
455  
456  
457  
458  
459  
460  
461  
462  
463  
464  
465  
466  
467  
468  
469  
470  
471  
472  
473  
474  
475  
476  
477  
478  
479  
480  
481  
482  
483  
484  
485  
486  
487  
488  
489  
490  
491  
492  
493  
494  
495  
496  
497  
498  
499  
500

13  
14  
212  
213  
214  
215  
216  
217  
218  
219  
220  
221  
222  
223  
224  
225  
226  
227  
228  
229  
230  
231  
232  
233  
234  
235  
236  
237  
238  
239  
240  
241  
242  
243  
244  
245  
246  
247  
248  
249  
250  
251  
252  
253  
254  
255  
256  
257  
258  
259  
260  
261  
262  
263  
264  
265  
266  
267  
268  
269  
270  
271  
272  
273  
274  
275  
276  
277  
278  
279  
280  
281  
282  
283  
284  
285  
286  
287  
288  
289  
290  
291  
292  
293  
294  
295  
296  
297  
298  
299  
300  
301  
302  
303  
304  
305  
306  
307  
308  
309  
310  
311  
312  
313  
314  
315  
316  
317  
318  
319  
320  
321  
322  
323  
324  
325  
326  
327  
328  
329  
330  
331  
332  
333  
334  
335  
336  
337  
338  
339  
340  
341  
342  
343  
344  
345  
346  
347  
348  
349  
350  
351  
352  
353  
354  
355  
356  
357  
358  
359  
360  
361  
362  
363  
364  
365  
366  
367  
368  
369  
370  
371  
372  
373  
374  
375  
376  
377  
378  
379  
380  
381  
382  
383  
384  
385  
386  
387  
388  
389  
390  
391  
392  
393  
394  
395  
396  
397  
398  
399  
400  
401  
402  
403  
404  
405  
406  
407  
408  
409  
410  
411  
412  
413  
414  
415  
416  
417  
418  
419  
420  
421  
422  
423  
424  
425  
426  
427  
428  
429  
430  
431  
432  
433  
434  
435  
436  
437  
438  
439  
440  
441  
442  
443  
444  
445  
446  
447  
448  
449  
450  
451  
452  
453  
454  
455  
456  
457  
458  
459  
460  
461  
462  
463  
464  
465  
466  
467  
468  
469  
470  
471  
472  
473  
474  
475  
476  
477  
478  
479  
480  
481  
482  
483  
484  
485  
486  
487  
488  
489  
490  
491  
492  
493  
494  
495  
496  
497  
498  
499  
500

Jos Briant avait opté très tôt pour la grande pêche avec son premier grand bateau l'*Hippomène*, délaissant la pêche cotière pour le grand large. Et les trois frères, toujours solidaires, allaient devenir une légende, Jos le patron, Arsène le mécanicien, André l'appâteur... Il leur arrivait bien parfois de se disputer, car c'était de sacrés caractères, mais ils n'allaient jamais jusqu'aux excès irréparables et faisaient toujours face, ensemble, à l'adversité.

Ce jour-là, donc, Jos avait mis en route vers une destination que lui seul connaissait. Il avait estimé au gonio la position de ses collègues suffisamment bavards pour lui donner le temps d'un repérage. Il aimait assez être seul sur les bons coups qu'il mijotait. Il les signalait aux autres, ensuite. Ils accouraient, assurés de rencontrer les mattes que l'*Hippomène* avait levées. Jos n'y mettait pas de malice, mais il voulait être tranquille, au moins quelques heures, sur les zones qu'il avait choisies.

Il pouvait, à l'occasion, se montrer rusé. Et ce jour-là, particulièrement, il monta une astucieuse opération à laquelle je compris, plus tard, comment nous y avons été mêlés. Il avait commencé par signaler qu'il allait quitter les parages, en appelant quelques-uns de ses collègues sur les ondes. Puis dans les heures qui suivirent, il s'imposa un silence radio absolu, ne répondant à aucun appel, changeant parfois de cap sous nos regards étonnés. Sans nous donner d'explications, ils suivaient une route, somme toute assez compliquée, pour ne jamais passer en vue de l'un ou l'autre des thoniers de la flottille. C'est ce que je finis par saisir lorsque je surpris son geste d'agacement quand je lui signalais la présence d'un « poud-fleurs » (« pot de fleurs ») par tribord avant. Nous appelions ainsi les derniers thoniers à voiles, armés par quelques gars de l'île de Groix, accrochés à la tradition.

— C'est sans doute le *Biche*, grommela Jos, je pense qu'il n'a pas la radio.

3  
4  
47. Par mesure de précaution, il changea quand même de  
48 cap... À la nuit tombante, l'*Hippomène* stoppa. Jos descen-  
49 dit de la passerelle avec sa gamelle. Il faisait si beau que  
50 tout le monde mangeait sur le pont. Après avoir torché sa  
51 sauce avec un dernier morceau de pain, le patron rangea  
52 son écuelle et dit :  
53 - On va écouter ce qui se raconte sur les lieux de pêche,  
54 ce soir !  
55 De sa part, c'était assez inhabituel, il était plutôt du  
56 genre motus et bouche cousue. Tout l'équipage se rassembla  
57 pour profiter des nouvelles de la flottille. Sur les ondes, on  
58 entendait de tout, des histoires drôles, des refrains à la  
59 mode, des interpellations et des invitations de bateau à  
60 bateau. Jos signala sa présence en appelant, au hasard, le  
61 *Mutin*. Puis, un peu plus tard, il me tendit le micro en  
62 disant :  
63 - Tu vas nous en pousser une ! Allez ! La chanson de la  
64 Pointe.  
65 - Ouais ! Ouais ! renchérisaient les autres.  
66 L'annonce passa rapidement et, dans le silence qui s'était  
67 installé comme aux heures de grande écoute, j'entonnais  
68 vaillamment :  
69 « *Tout au bout du Finistère,*  
70 *Dans ce beau pays breton,*  
71 *Cinglée par les vents de mer,*  
72 *C'est la Pointe de Trévignon ! »*  
73  
74 Tous les couplets y passèrent et jamais sans doute le  
75 chant du barde Ravallec n'avait eu une telle audience.  
76 Personne n'entendit les applaudissements, mais l'*Hippo-*  
77 *mène* et son équipage avaient fait leur petit effet. Tous les  
78 gonios avaient tourné pendant l'aubade et tout le monde  
79 savait maintenant exactement où nous étions. C'est ce que  
80 voulait Jos qui, après quelques échanges avec quelques  
81 autres navires, nous conseilla d'aller nous coucher. Il eut  
82 un bref conciliabule avec son frère Arsène et avec l'homme  
83  
8

IMPRIMERIE 13  
FLOCH 14  
2<sup>e</sup> 284  
285  
286  
287  
288  
289  
290  
291  
292  
293  
294  
295  
296  
297  
298  
299  
300  
301  
302  
303  
304  
305  
306  
307  
308  
309  
310  
311  
312  
313  
314  
315  
316  
317  
318  
16

de quart, grimpa dans la passerelle et mit en route. Demain  
matin, toute la flottille serait là, traçant déjà ses sillages  
vers notre position. Là où était Jos Briant, il valait mieux  
être aussi. Seulement, quand ils arriveraient, nous serions  
déjà loin.  
Heureux du bon tour qu'il venait de jouer, notre patron  
rejoignit sa couchette, laissant la barre et des consignes  
précises pour le premier quart à Adolphe en qui il avait  
toute confiance.  
La couchette de Jos était dans la passerelle. On la  
distingua à peine dans cet espace étroit, encombré d'in-  
struments de toutes sortes. Pour y accéder, il fallait procéder  
par étapes pour caser les pieds sous le Decca et la tête  
sous le poste de radio qui chauffait en fonctionnement  
normal. Tout le monde se demandait comment on pouvait  
dormir là-dedans. Déjà sous nos latitudes tempérées, ça  
devait manquer de confort. Alors comment avait-il fait  
pendant la campagne africaine de l'hiver précédent ?  
L'*Hippomène* avait quitté Concarneau, le 2 décembre 1957,  
pour sa première expédition vers le golfe de Guinée. Les  
femmes avaient pleuré dans le froid humide des quais. Le  
bateau ne reviendrait pas avant plusieurs mois... Avec les  
premiers jours du printemps, il était remonté pour la  
campagne du golfe de Gascogne, retrouvant Concarneau  
après chaque marée.  
Jos avait simplement installé un ventilateur, pas seule-  
ment pour lui, disaient les hommes, mais pour refroidir les  
instruments... Au milieu de la nuit, après quelques heures  
de sommeil, Jos retrouva l'homme de quart. Ils restèrent  
ensemble un moment jusqu'à la relève. La lune s'était levée  
et estompait de sa lumière les étoiles les moins brillantes.  
On filait à 8 nœuds au cap nord-nord-ouest. Jos pensait,  
d'après ses observations, que les migrations étaient en  
avance cette année et que les grandes concentrations se  
trouvaient plus au nord.

3  
4  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
8

Nous leur tombâmes dessus au début de la matinée, par 49° 20 N et 8° 30 O, sur Melville.

Ce fut un festival pour les hardis pêcheurs que nous étions. À la force des bras, les thons volaient entre la mer et le plancher du pont, frétilant un court instant dans les airs au bout des lignes tendues. Chacun avait un geste bien à lui, correspondant sans doute à des habitudes ou à sa morphologie. Yves arrêta chaque poisson avec la cuisse droite qu'il remontait écartée à l'équerre à chaque prise. Henri plaça sa canne serrée entre les jambes et tira comme un sourd en se relevant. Arsène tenait sa gaule sur le côté, fermement contre sa hanche et, d'un même mouvement, soulevait le poisson et le décrochait au-dessus du pont. Tout l'équipage, patron compris, pêchait, pêchait encore, tandis que Dédé, appâtait, appâtait encore, en criant :

– Peïta ! Peïta ! comme pour exciter le poisson. Pour un peu, il aurait chanté en basque !

Pêcher ainsi était une double joie : le plaisir en lui-même et la certitude du gain assuré dans un métier aux revenus toujours aléatoires.

Jos lâcha sa canne, monta à la passerelle, lança l'appel à toute la flottille, indiquant sa position en clair. Armand Gourlaouen, sur le *Marcel-Yveline*, répondit le premier :

– Je suis à plus de deux heures de toi. J'arrive !

Armand avait, lui aussi, à peu de chose près, tenu le même raisonnement que Jos. C'était aussi un gars de la Pointe...

Le soir, nous avions un beau chargement. Les autres nous avaient rejoints et tiraient à bord les germons que nous avions trouvés. Il y eut une pause au coucher du soleil. Comme l'astre touchait l'horizon, Jos me dit :

– Tu vois, en fait, le soleil est déjà couché en réalité. Il met huit minutes à disparaître et sa lumière met huit minutes à nous parvenir. Il est déjà sous l'horizon.

IMPRIMERIE  
FLOCH  
2<sup>e</sup>  
13  
14  
354  
355  
356  
357  
358  
359  
360  
361  
362  
363  
364  
365  
366  
367  
368  
369  
370  
371  
372  
373  
374  
375  
376  
377  
378  
379  
380  
381  
382  
383  
384  
385  
386  
387  
388  
16

Il s'interrompit et, soudain, il reprit :

– On devrait voir le « rayon vert ».

Le temps sembla suspendu un instant et tous nous regardions, un peu anxieux. Juste au moment où le soleil allait disparaître, un petit éclat vert, bref et à peine perceptible, salua la fin du jour. Chacun retourna à ses occupations.

Le lendemain, fort vent de noroît, le poisson avait disparu. On lui proposa un autre rendez-vous. Huit heures plus tard, on l'avait retrouvé.

Dix jours de mer suffirent à remplir nos cales. Cap à l'est-sud-est, on rentra au port. Dans quelques heures, on reconnaîtrait Armen sans entrer en mer d'Iroise, on couperait l'Occidentale de Sein en direction de Penmarch pour retrouver Concarneau.

Il faisait nuit quand je lançais l'amarre à terre. Les familles attendaient, car les marins concarnois habitaient, au mieux, à Lanriec, mais surtout à Trévignon, Nizon, Névez, Riec-sur-Belon, Moëlan... Les voitures les emportaient déjà vers les maisons immobiles et rassurantes qui les attendaient au bout du chemin.

Demain, à la première heure, tout le monde serait là à nouveau pour débarquer la pêche à la force des bras, comme on l'avait toujours fait. Jos était allé se renseigner sur les prix...

Dans les années qui suivirent, Jos et ses frères allaient étonner le monde de la pêche par des exploits retentissants successivement sur le *Popeye*, le *Biscaya* et enfin le *Père-Briant*, le plus beau thonier sennear congélateur de son époque. De l'Afrique aux Amériques, ils pourchassaient l'albacore, ramenant dans leurs immenses filets tournants des cargaisons impressionnantes.

Mais les marchés financiers sont durs aux hommes de cœur et de bonne volonté. L'effondrement des cours, en 1975, les contraignit à vendre le *Père-Briant*, dans les plus mauvaises conditions. Ils devenaient en même temps de

3  
4  
32\_ simples salariés sur un bateau qui leur avait appartenu.  
30 D'autres avaient pris l'argent, eux, ils avaient gardé la  
31 gloire.  
32 Les requins, prédateurs du thon tropical, ne fréquentaient  
33 pas uniquement le golfe de Guinée !  
34

« OLYMPIC BRAVERY »

95 Les rois du pétrole, prédateurs polluants, avaient, eux  
96 aussi, depuis longtemps assis leur pouvoir sur la mer.

97 Dans la soirée du vendredi 23 janvier 1976, le tanker  
98 *Olympic Bravery* quittait le port de Brest. Il battait pavil-  
99 lon libérien et Christine Aureadis Onassis avait assisté à  
00 son baptême à Saint-Nazaire, le 24 octobre précédent.  
01 C'était un beau navire fraîchement peint en vert et blanc,  
02 le dernier modèle d'une génération de pétroliers géants :  
03 276 000 tonnes, 331 mètres de long, 52 mètres de large,  
04 32 400 chevaux de puissance motrice. Il pouvait filer  
05 15 nœuds en charge. Un monstre, qui, après un séjour au  
06 quai de réparations à flot numéro 1 du port de Commerce,  
07 puis au numéro 2, avait appareillé pour gagner un fjord de  
08 Norvège, en attente de fret.

09 Vers 1 heure, le samedi matin, le pilote quittait le bord  
10 au-delà de « Charles Martel », en vue de la mer libre, à  
11 l'écart des dangers du secteur d'Ouessant.

12 Vers 3 heures, la mer avait forcé, le vent soufflait en  
13 rafales avec des pointes à 60 nœuds. Le sémaphore de  
14 Créach signalait une aggravation des conditions météo pour  
15 le lever du jour.

16 Le capitaine Tsirios et ses 28 hommes d'équipage  
17 n'avaient aucune raison d'être inquiets. La tourmente ne  
18 dérangeait pas le colosse des mers qui écrasait de sa masse  
19 les houles de l'Iroise...

20 L'alarme surprit soudain tous les marins. Une avarie de  
8

IMPRIMERIE	13
FLOCH	14
2 <sup>e</sup>	14
42L	
422	
423	
424	
425	
426	
427	
428	
429	
430	
431	
432	
433	
434	
435	
436	
437	
438	
439	
440	
441	
442	
443	
444	
445	
446	
447	
448	
449	
450	
451	
452	
453	
454	
455	
16	

barre, tout à coup, venait de faire d'un fier navire un jouet au milieu des flots. Le tanker naviguant à lège offrait au vent une prise considérable. Il se mit à dériver, incontrôlable, sur une mer démontée. Le commandant tenta de mouiller sa première ancre. La chaîne se rompit. La deuxième ancre, à son tour, connut le même sort.

À 8 heures, le pétrolier talonna et sans que personne ne puisse rien tenter, il fut drossé sur la côte nord d'Ouessant entre l'îlot Keller et la pointe de Creach.

À leur réveil, les Ouessantins découvrirent, éberlués, cet encombrant cadeau que la mer d'Iroise venait de leur faire... Le lundi matin, 26 janvier, l'événement faisait la une de la presse et l'on apprenait que le déséchouage n'allait pas être une mince affaire, sans compter les dégâts que l'on pouvait imaginer. Deux remorqueurs, le *Héros* et l'*Artic*, qui avaient rejoint les lieux vers 11 heures, n'essayèrent même pas d'intervenir. Aucune manœuvre n'était possible dans un pareil endroit, compte tenu de l'état de la mer.

Les jours suivants, le temps se calma, mais la marée qui perdait en amplitude ne permettait plus la moindre tentative. Il fallait, de toute manière, attendre les vives-eaux. L'*Olympic Bravery* était là pour un bon bout de temps. Les plus anciens se rappelaient que, plus d'un demi-siècle auparavant, un autre bateau grec, le *Mykonos*, s'était, lui aussi, échoué presque au même endroit. Décidément, comme on pourra le voir, on n'avait jamais manqué de Grecs dans le coin !... La curiosité est, dit-on, un vilain défaut. Elle pousse aussi, cependant, à l'initiative. Comme par hasard, l'après-midi du 8 février 1976, le Cessna 150 F. BUEK, petit avion biplace monoplane à aile haute, était disponible sur le parking de l'aéro-club de Quimper-Pluguffan. Il faisait beau. L'instant d'après j'étais aux commandes, cap sur Ouessant. J'obtins facilement une directe par la pointe sud-ouest de la P.112. La zone n'était pas active et le

s'aventurait vers l'ouest, vers les confins de l'Écumène. Un Viking, vers l'an 1000 semble-t-il d'abord, un Génois en 1492, historiquement reconnu, franchirent un jour le trait fabuleux qui les séparait du « Nouveau Monde ». Certains disent, ici, que les voiles qui emmenèrent Christophe Colomb vers l'Amérique étaient des voiles de l'Iroise, les célèbres « Poldavys », tissées à Locronan et dans sa région. Elles se gonflèrent au vent de l'une des plus grandes aventures humaines, celle des marins, découvreurs intarissables d'îles et de continents. Mais la folie des hommes transforme parfois les plus belles histoires en génocide, les peuples les plus libres en peuples d'esclaves... Des siècles avaient passé, comme un battement d'ailes...

Je contrôlais d'un coup d'œil mes instruments de bord. Le temps était si clair que le compas était inutile. Sous les ailes, s'ajustaient les éléments d'une carte bien connue. Et d'abord Béniguet, le premier des îlots sur l'axe de navigation. Il abritait, autrefois, des goémoniers avant de devenir réserve cynégétique. Entre Trielen et Quémènes, un chenal vert tranchait sur l'azur de l'eau qui venait du large mourir sur les roches escarpées. En quelques minutes l'avion rejoignit l'île Molène, toute ronde avec ses franges de galets blancs, avant de survoler Balanec et Banec, deux îlots désolés. Tous les dangers de la mer d'Iroise pouvaient être répertoriés ici : courants, écueils, vents, traîtrises... Au loin, Ouessant...

À 2 000 pieds, on pouvait percevoir nettement le détail des falaises de cette île aux allures de petit continent. C'était une impression très différente de celle que l'on ressentait en abordant Sein par la voie des airs. Sein, c'est l'angoisse du pilote, Ouessant, c'est la sérénité, la terre salvatrice.

La piste d'atterrissage se situe dans l'est, du côté du Stiff. Elle mesure 600 mètres, sans aucune approche radio. En cherchant la bande de bitume des yeux, soudain, la

contrôleur point trop sourcilleux. À 2 000 pieds/mer, je dominais l'Iroise. J'avais laissé bien à ma droite le cap de la Chèvre et son sémaphore et je savourais la solitude du pilote qui retrouve enfin son coin de ciel préféré.

Là-bas, en dessous, l'Océan semblait immobile dans son bleu profond que le soleil faisait miroiter vers le sud. C'était l'Iroise, dans toute son étendue indécise, qui s'offrait aux regards. Vers l'horizon incertain du nord-ouest vogaient quelques navires. Pensaient-ils que pendant longtemps, bien longtemps, le monde connu n'alla pas au-delà de cette ligne ? Elle marquait ce que les Grecs appelaient les confins de l'Écumène, ce bord du monde mythique d'où l'on tombait vers des abîmes sans fonds. Pythéas, le Massaliote, s'en était approché autrefois. Ce géographe et astronome grec, né à Massilia (aujourd'hui Marseille) vers 350 avant J.-C., était un hardi navigateur. Si ses ouvrages se sont perdus, on connaît par quelques copistes l'itinéraire de certains de ses voyages. On sait qu'il passa en mer d'Iroise après avoir reconnu le cap qu'il appela Kabaïon, probablement la pointe de Penmarch. Parti à la recherche des fameuses îles Cassitérides, qui produisaient l'étain nécessaire à la fabrication du bronze, il reconnut Ouessant que les Celtes appelaient Uxisama (« la plus haute »). On raconte aussi que le Massaliote fit escale à l'Aber-Wrach où « il perdit » un statère d'or. La pièce de monnaie, découverte incrustée dans un pied de goémon en 1965, donna lieu à bien des controverses... Toujours est-il que, continuant son périple, le hardi navigateur quitta la mer d'Iroise pour aborder la légendaire Thulé, plus connue aujourd'hui sous le nom d'Islande. Il est probable que les Phéniciens, courtiers des mers du monde méditerranéen, fréquentèrent aussi les parages du pays des Osismes, ce peuple qui habitait la pointe de l'Armorique. La flotte de commerce des Vénètes, dont on conteste aujourd'hui la destruction par Jules César, hanta très longtemps la mer Celtique. Mais personne ne

masse de l'*Olympic Bravery* s'impose dans le paysage. Il est là, dressé à la côte, accusant un gîte pas possible d'au moins 30°. Ça mérite un passage bas. Réduction des gaz, réchauffe carbu, un peu de manche en avant, le petit avion bleu et blanc pique vers la mer en virant légèrement à gauche sans trop engager le virage, ce qui pourrait être dangereux aux basses altitudes... Remise des gaz, réchauffe repoussée, inclinaison à gauche en remontant, stabilisation à 200 pieds pour un 360° à faible inclinaison. Surprise ! Des silhouettes courent en tous sens sur le pont. Manifestement le bateau n'est pas désert. Le bruit de l'avion, son insistance à tourner autour du géant des mers, semblent avoir inquiété du monde en bas. Le Cessna 150 n'est pas là pour un contrôle, c'est seulement un petit curieux mais qui apparemment dérange. Inutile d'insister... Les évolutions du F. BUEK l'ont amené dans l'axe de la piste sur laquelle il se pose normalement, tout réduit, 15° de volets, le nez haut, manche secteur arrière.

Pour aller à Lampaul, il faut louer un vélo. Il y a, là-bas, un café bien connu, tenu par une ancienne Reine des Mouettes de Douarnenez. Le monde est petit, car, des Reines des Mouettes, on n'en fabrique plus. Seule Concarneau désigne encore une Reine des Filets Bleus, dans la tradition des reines de beauté en costume local.

La coutume était ancienne. Au soir d'un bal organisé par les commerçants, on choisissait parmi les plus belles candidates celle qui représenterait pour un an la ville, dans toutes les fêtes et manifestations de la région. Il arrivait même que les Bretons de Paris invitent à leurs rassemblements les plus aguichantes des Bretonnes dans leurs habits d'apparat.

À Douarnenez, l'une de ces reines avait marqué, par sa beauté, plusieurs générations. D'ailleurs, elle en avait gardé le surnom et n'était connue à des lieues alentour que sous l'appellation flatteuse de : « La Reine ». Mais ce genre de

chose ne marche jamais seul. On avait vite remarqué qu'elle habitait tout près de chez le docteur Le Roy. De l'autre côté de la rue était établi « Le Marquis », pâtissier de son état, dont le voisin, « Le Bouffon », tenait un petit café-hôtel-restaurant. Cette Cour, reconstituée à quatre, sévissait dans la rue Jean-Jaurès dont les mânes républicains devaient frémir chaque matin au « Lever de l'Aurore », le nom du café où le maire Le Flanchec avait été victime d'un attentat en 1925. « La Reine » en avait fait un magasin de tissus, sans se soucier de « l'historicité » du lieu...

En arrivant à Lampaul, je posai mon vélo contre le mur du bistrot et rentrai prendre un café. Un homme entra derrière moi, grand, fort, corpulent, barbu, une casquette de marin sur le sommet du crâne : Jean-Yves Cozan ! J'étais venu discrètement. Il me présenta à l'assemblée d'un geste large et m'offrit à boire. L'inconnu que j'étais l'instant d'avant suscita un intérêt soudain. L'un des anciens m'interpella :

– Comment va Jean Quéré et le « Dahut » ? Ça fait longtemps qu'on ne l'a pas vu par ici au maquereau !

Je répondis qu'il allait bien et qu'il était maintenant adjoint au maire. Mon interlocuteur émit un sifflement admiratif qui en disait long sur l'estime qu'il portait à son ancien compagnon de pêche.

Je réussis à m'esquiver avant la fin de l'embuscade et je repris mon Cessna 150. La piste était courte, je tirai un peu trop en passant la falaise, le signal de décrochage se mit à vibrer, je rendis un peu de manche et tout rentra dans l'ordre. Le soleil, à ma droite, commençait à descendre et incendiait la mer d'Iroise vers Sein et la Pointe du Raz. L'air était calme, là-haut on était bien... Par le travers ouest de Plonéis, je repris contact, sur 118.3, avec la tour qui égrena les consignes d'approche et d'atterrissage. Le tour de piste était à 700 pieds et je me présentai en finale,

3  
4  
95  
96  
97  
98  
99  
100  
101  
102  
103  
104  
105  
106  
107  
108  
109  
110  
111  
112  
113  
114  
115  
116  
117  
118  
119  
120  
121  
122  
123  
124  
125  
126  
127  
128  
18

1 800 mètres de bitume devant moi. On peut se poser là-dessus sans appréhension...

Je suivis dans la presse les péripéties de l'aventure de l'*Olympic Bravery*. Elle dura trois mois sur les côtes d'Ouessant, trois mois d'un nettoyage difficile et coûteux, trois mois qui laissèrent là-bas des souvenirs mitigés.

La mer d'Iroise avait encore fait des siennes et refusé de pardonner l'erreur des marins trop téméraires, même lorsqu'ils habitent des navires aux proportions vertigineuses. La mer leur rappelle toujours qu'elle est plus vertigineuse encore ! Elle allait le montrer quelques mois plus tard.

Le 14 octobre 1976, le *Boehlen*, pétrolier est-allemand, disparaissait à son tour, avec une partie de son équipage, cette fois sur la chaussée de Sein.

La mer d'Iroise, jamais, ne dit son dernier mot.

On recueillit des corps enduits d'un pétrole lourd, noir, caoutchouteux. Les rivages portèrent longtemps la trace de ce qu'on appelait désormais les « marées noires ». En ces jours-là, 9 000 tonnes de brut se répandirent sur la côte, s'incrustant dans les creux, s'agrippant aux rochers... À des milles dans le nord, une dizaine d'années plus tôt, le 18 mars 1967, le *Torrey Canyon* avait ouvert la série noire des pétroliers désemparés, vidés de leur cargaison après naufrage. Il perdit 119 000 tonnes de naphte, sur les récifs des Seven Stones entre la Cornouaille britannique et les îles Scilly. Les dégâts avaient été considérables : des milliards de francs et une atteinte irréparable à la faune et à la végétation sous-marine.

La mer d'Iroise devait en recevoir sa part, puis des rejets encore plus directs dans les années qui allaient suivre. L'*Amoco Cadiz*, de sinistre mémoire, s'échouait devant le port de Portsall le 16 mars 1978. Le *Gino*, le 28 avril 1979, allongea la série, suivi du *Tanio*, en Manche, le 7 mars 1980. Le dernier en date, au large d'Ouessant, l'*Amazone*

IMPRIMERIE 13  
FLOCH 14  
2<sup>e</sup>  
629  
630  
631  
632  
633  
634  
635  
636  
637  
638  
639  
640  
641  
642  
643  
644  
645  
646  
647  
648  
649  
650  
651  
652  
653  
654  
655  
656  
657  
658  
659  
660  
661  
662  
663  
16

mobilisa autour de lui de gros moyens après l'accident du 31 janvier 1988.

De toutes les mers du monde, l'écho nous parvenait de déversements intempestifs de milliers et de milliers de tonnes de pétrole brut dans la mer. L'agitation économique des hommes ajoutait encore aux agitations météorologiques des océans, au grand dam des oiseaux de mer, des poissons, des champs d'algues et des plages de nos loisirs d'été. Les filets et les lignes des pêcheurs, poissés de mazout, durent être jetés au rebut et les avions patrouilleurs signalaient la dérive d'énormes nappes presque impossibles à traiter. Quant au traitement chimique mis au point pour réduire la pollution, il restait l'objet de vives polémiques. Certains y voyaient un recours plus pernicieux encore que le mal qui mettait en danger les ressources du milieu halieutique.

Fort heureusement, la mer possède une puissance d'auto-nettoyage qu'elle applique sans distinction ni mesure à tout corps étranger. L'ennui, c'est que personne ne peut estimer les limites de ce pouvoir. C'était devenu le domaine des affrontements d'école où les termes de « mer poubelle » rejoignaient les inévitables « mesures de préventions », les directives du « plan Pol Mar » et l'appel à la « responsabilisation » des compagnies pétrolières.

Les seuls à rester stoïques, malgré leur profonde colère, c'étaient les marins de l'Iroise, toujours mal indemnisés, toujours perdants, devant un monde de terriens, âpre au gain, sans respect pour les immensités océanes qui étaient le gagne-pain des éternels pêcheurs de la Grande Bleue.

Ils repartaient en mer, évitant les mauvaises flagues, à la recherche d'autres coins de pêche, au milieu d'aveugles prédateurs modernes dont le profit immédiat, et ses risques, était devenu une sorte de jeu d'où étaient exclus ces petits points sur la mer qu'on appelait « bateaux de pêche ».

Pourtant, ceux-là aussi voulaient vivre. Ils étaient capables de le démontrer chaque jour, avec un niveau de compétence

blait docile devant ces nouveaux comportements et livrait sans répugnance les secrets de ses profondeurs, traduits par des symboles, au dessin parfois dérisoire, sur un écran quadrillé de lignes bleues.

Depuis longtemps, Loulou, le patron, était rompu à ce genre d'exercice. Il avait quitté, voilà bien des années, des études qui ne l'intéressaient pas, pour se consacrer à la pêche. Il y avait gagné une certaine célébrité auprès de ses copains de fac. Au début des années 70, il avait navigué avec Jos Briant sur le *Biscaya* et le *Père-Briant*. Il connaissait les pêcheries d'albacores du golfe de Guinée, des Antilles, des côtes du Chili, des Galapagos... Il avait plongé parmi les requins d'Afrique pour réparer une senne déchirée. Il avait fendu au couteau un filet devant le museau d'une baleine qui s'était laissée prendre par inadvertance. Il avait revissé, sous l'eau, le presse-étoupe du bateau dans les eaux claires de la Martinique... Un jour, seul dans son « skiff », en prospection pour le *Père-Briant*, il repère une matte superbe et appelle son navire en V.H.F. C'est un espagnol qui arrive et, sans vergogne, tourne sur le banc d'albacores, comme un voleur : moment d'angoisse pour le matelot encerclé par un équipage menaçant. Prudemment, il s'éclipse, inquiet, prenant bien soin de débrayer en passant sur les flotteurs de la senne ibérique. Le *Père-Briant* arrive enfin, au grand soulagement de notre marin. On disait que, parfois, on avait la gâchette facile chez les Ibères. On racontait que des pêcheurs japonais en avaient fait la dure expérience...

La mer d'Iroise ne connaissait pas ces dangers-là, mais elle savait en faire surgir d'autres. Loulou ne pensait pas avoir perdu au change et depuis qu'il avait quitté la grande pêche, après son mariage, il ne l'avait jamais regretté. Pourtant, ici, le métier était rude. En échange : la liberté, être son maître, et parfois décrocher son fusil pour aller à la chasse...

que ne soupçonnait pas le badaud attardé sur les quais au départ de ces navires au sillage nerveux, qui mettaient le cap sur la haute mer.

« HYPERBOLE »

L'*Hyperbole* était sorti des chantiers Tanguy à Pouldavid en 1985. Il avait été immatriculé DZ 639605.

La réputation du constructeur se lisait dans les lignes fermes de ce bateau de 10 mètres, tout en bois, bien assis sur l'eau. Le rouf, sur l'avant, abritait deux couchettes exigües. Le tableau arrière, bien large, dégagait un espace de travail important. La passerelle était équipée des derniers perfectionnements électroniques. La barre métallique, de très grand diamètre, surprenait un peu. Mais elle pouvait ainsi être manœuvrée de l'extérieur, en cas de nécessité. Le moteur était un Volvo-Penta de 150 chevaux qui alimentait aussi un circuit hydraulique.

Ce matin-là, l'*Hyperbole* avait quitté très tôt les pontons de Tréboul. Il filait vers la mer d'Iroise, guidé par un système automatique asservi à la barre. Le radar permettait à tout instant une lecture rapide de l'environnement et la route avait été tracée en fonction des caractéristiques du parcours. Quelque part, très haut dans le ciel, un satellite coordonnait tout cela. Sur un écran, le patron sélectionnait les données nécessaires à sa recherche. La mémoire de l'appareil lui restituait, à la demande, les détails des sorties des jours passés. Calmement dans le roulis, il faisait aller et venir une « souris » électronique pour introduire les nouveaux paramètres qu'il avait choisis pour la sortie d'aujourd'hui. Ces notions, mémorisées, conduiraient le bateau à l'endroit voulu. Ce jour-là, il visait de nouvelles carcasses d'anciens navires coulés qu'il avait situées d'après des renseignements confidentiels obtenus la veille. La mer sem-

Le radar pointa deux spots : sans doute le *Magellan* et le *Mathieu-Tanguy*... Mais l'*Hyperbole* avait l'intention de pousser plus loin dans l'ouest d'Armen. Le matelot, Lili, s'affairait sur le pont à la préparation des palangres. Sa passion, c'était la pêche. Il avait roulé sa bosse sur les bancs de Terre-Neuve, au temps des gros chalutiers. Grand, fort, il n'était heureux qu'avec un poisson au bout de sa ligne. Fin pêcheur, il n'avait pas son pareil pour enlever un lieu de 5 kilos par-dessus le plat-bord. Il assurait qu'il préférait cela à la drague de la coquille Saint-Jacques. On y passait sa journée à rejeter des cailloux à l'eau ! Sans compter les étoiles de mer qu'il fallait laisser pourrir sur le pont, jusqu'au lendemain matin, pour détruire à coup sûr ces vils prédateurs.

Appuyé au bastingage, il suivait d'un œil distrait le vol des oiseaux. La « volaille » pouvait signaler des choses intéressantes... L'*Hyperbole* taillait sa route comme d'autres l'avaient fait avant lui, recoupant la trace invisible du *Louis-Krebs*, du *Pax Vobis*, de l'*Hippomène*, dans cette immensité où Loulou imaginait son grand-père tirant à bras les lourdes filières, signalées par un pauvre fanal à carbure, sur le *Pierrette et Lili*.

Il jeta un coup d'œil rapide sur son vire-ligne pour voir si tout était en ordre, consulta son ordinateur sur lequel sa route s'était inscrite depuis le départ du port. Elle allait bientôt rencontrer des points mémorisés qui scintillaient sur l'écran. Loulou débrancha le pilote automatique et reprit le bateau en main. Il laissa toutes les autres fonctions activées pour s'approcher du but des trois heures de navigation qu'il venait de réaliser. Bientôt, le sondeur capta l'écho de la première carcasse. La journée de pêche pouvait commencer. La palangre fila vers les fonds poissonneux...

Jusqu'au coucher du soleil, lieux, juliennes, quelques turbots, furent remontés dans le sifflement du vire-ligne. Malgré tous les efforts, toute l'astuce des recherches, la

pêche était quand même insuffisante pour rentrer ainsi au port. L'île de Sein n'était pas loin, on y passerait la nuit, à l'abri et, demain matin, on serait de bonne heure sur les lieux. Le port de l'île était sûr et on pourrait faire un tour à terre dans la soirée et manger au restaurant chez Brigitte.

Tout en faisant route, les deux hommes aperçurent quelques dauphins qui batifolaient. En les voyant s'ébattre, Loulou eut une pensée émue pour « Jean-Louis »...

« Jean-Louis » était un dauphin très peu farouche qui fréquenta pendant de longues années la crique du Vorlen avant de disparaître mystérieusement, un jour. Il était venu des confins de l'Iroise, solitaire, sans doute rejeté par sa harde. On disait que c'était une femelle stérile dont aucun de ses congénères ne voulait. Même les dauphins peuvent être méchants !... Il accourait à l'appel des plongeurs, au frottement d'une clé sur une chaîne de mouillage, au choc de la main contre une coque. Il accompagnait les nageurs et faisait des grâces devant les caméras sous-marines.

Un soir, l'*Hyperbole*, qui avait tenté le bar dans le Raz de Sein, était venu mouiller pour la nuit dans l'anse du Vorlen. Vers 3 heures du matin, des bruits insolites, autour du bateau, réveillèrent le patron. Il monta sur le pont pour voir, dans la pénombre, « Jean-Louis » faire des cabrioles. Dans le même moment, il remarqua que le vent avait légèrement fraîchi et que le ciel, dans l'ouest, avait une drôle de figure. Il n'y avait pas de doute, « Jean-Louis » jouait la météo et prévenait qu'il allait y avoir un coup de chien. Dans ces cas-là, un pêcheur n'hésite jamais :

– Reçu cinq sur cinq, « Jean-Louis ». Merci, mon vieux !

Loulou leva l'ancre et s'éloigna rapidement de la côte... Dans le quart d'heure qui suivit, un coup de vent d'une intensité inouïe fit blanchir la mer, déclenchant la furie sur les rochers du rivage. Inattendue, imprévisible, la tornade disparut aussi subitement qu'elle était venue ; « Jean-Louis »

3  
4  
00. était retourné à ses occupations nocturnes et l'*Hyperbole*,  
01 encore secoué, tira au large pour préparer sa journée.  
02 Secouant la tête d'un geste machinal, Loulou revint à  
03 ses préoccupations du moment. S'alignant sur les phares,  
04 il trouva l'entrée de la passe de l'île et mouilla auprès du  
05 *Ville de Paris*, le bateau de sauvetage des Iliens. La journée  
06 passée en mer le tracassait. Ils auraient dû trouver du  
07 poisson sur certaines carcasses. Or, elles étaient désertées.  
08 Pourquoi ?  
09 Autrefois, on trouvait en abondance de la daurade grise.  
10 Elle avait presque totalement disparu à la suite d'un cha-  
11 lutage abusif. Tout le monde se souvenait du *Cap Saint-*  
12 *Jacques* et de ses prises sur les grandes frayères du littoral.  
13 La prolifération des filets posait aussi des problèmes.  
14 D'autres, probablement, recommençaient les mêmes erreurs  
15 aujourd'hui sans songer à l'avenir. Sur les quais, on parlait  
16 de mieux protéger la zone des 12 milles. On en parlait...  
17 mais ça ne renouvelait pas les stocks. Depuis le temps...  
18 Lili ronflait déjà. Étaient-ils les derniers vrais marins ?  
19 Aurait-on seulement encore besoin d'eux quand on savait  
20 que le marché regorgeait de poisson d'importation. Il arri-  
21 vait même à Rungis par avion à des prix imbattables.  
22 Il était temps de réagir. Lili se retourna dans sa couchette  
23 et cessa de ronfler...  
24

S.N.S. 122

25 Le temps passe, mais, immuables, les houles de l'Iroise  
26 viennent mourir sur les pointes de granit de l'Occident  
27 européen.

28 Le paysage littoral a changé. Des immeubles ont poussé  
29 un peu partout. Des digues, des quais, des terre-pleins, des  
30 pontons fixés par des pieux ont modifié l'aspect des ports  
31 de la côte.  
8

Mais la vague qui bat les promontoires ou qui lèche le  
sable des grandes plages est restée la même dans la mul-  
titude de ses aspects.

Mon père le disait bien :

– La mer peut se passer de nous. Nous ne pouvons pas  
nous passer d'elle.

Chaque soir, nous nous endormons, bercés par sa rumeur.  
Et, avant de sombrer dans le sommeil, la dernière pensée  
qui surnage s'en va vers ceux qui sont en mer, ceux qui  
sont dehors, comme on disait autrefois. Ce soir serait un  
soir comme les autres...

Dans la nuit, le téléphone sonne. C'est Guillaume. Il est  
1 heure du matin. Le Cross Corsen vient de déclencher  
l'alerte. Il n'y a pas une minute à perdre. Le jean, le pull,  
les bottes, le blouson... Chacun saute dans sa voiture,  
toujours prête devant la maison. Nous arrivons pratique-  
ment en même temps. Paul, le mécanicien, prévenu le  
premier, a déjà lancé les moteurs de la S.N.S. 122 *Alain-*  
*Le Gall*.

Le préchauffage électrique relié au quai est prestement  
débranché, le câble lové. Tout le monde est à bord, Édouard  
prend la barre. « Largué ! En arrière, demi-tour, en avant. »  
Tous les appareils branchés, la vedette double déjà le « Mur  
de la honte », cette jetée qui a éveillé tant de polémiques  
sur le port.

Mis au courant rapidement, nous savons qu'il nous faut  
retrouver un catamaran britannique en difficulté devant le  
cap de la Chèvre.

Guillaume sur Canal 16 appelle :

– La Chèvre, la Chèvre, de la S.N.S. 122.

– S.N.S. 122, de la Chèvre, passez sur 12.

Rapide manœuvre d'interrupteur.

– La Chèvre, la Chèvre, S.N.S. 122. Quittons le port de  
Douarnenez. Opérationnel. Nous allons rechercher le cata-  
maran qui serait à peu près dans vos parages.

C/ capitale

3  
4  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100  
101  
8

- Bien reçu, S.N.S. 122. Nous n'avons pas d'autres informations. À tout à l'heure.

À 18 nœuds, le feu vert de la digue du Rosmeur est déjà derrière nous et nous avons doublé les feux d'entrée, rouge et vert, qui clignotent au bout des jetées du port.

Yves observe le radar, Guillaume a réglé le traceur de route, Édouard a pris le cap au 330. Comme un diable qui sort de sa boîte, Paul surgit de son compartiment machine. Un coup d'œil sur les cadrans, la main sur les manettes de gaz, il annonce :

- C'est bon ! On y va, 2 300 tours.

En bas, les 540 chevaux de nos deux moteurs déchainent la sarabande de leurs décibels. Nous fonçons dans une nuit d'encre. Seul le radar nous permet de repérer les obstacles ou les autres navires. Tout est clair devant. Sur l'écran du petit traceur, un croisillon qui scintille tire le trait de notre route et nous positionne à chaque instant. On a une heure de route devant nous, on espère arriver à temps avant que l'Anglais n'ait fait son trou.

Les grandes houles de l'Iroise viennent se fendre sur notre étrave dans un jaillissement d'écume. La vedette lève à la lame et retombe dans les creux. Nos feux éclairent vaguement quelques mètres de sillage turbulent sur notre arrière.

Les amarres sont préparées. La nervosité et l'excitation du départ sont un peu retombées. Mais chacun reste attentif à la marche du bateau. C'est une bonne vedette. Nous l'avons éprouvée dans bien des circonstances difficiles. Nous gardons tous les souvenirs d'une sortie dans le cyclone « Hortense » qui, après avoir pourtant traversé l'Atlantique, était venu faire voler les embruns jusque chez nous... Les conversations s'engagent...

Un détail ou un autre, un mot, un bruit éveillent parfois un coin de mémoire. Tout en faisant route, Édouard raconte le temps où, à Madagascar, il commandait le *Tanio*, ce

14  
902  
903  
904  
905  
906  
907  
908  
909  
910  
911  
912  
913  
914  
915  
916  
917  
918  
919  
920  
921  
922  
923  
924  
925  
926  
927  
928  
929  
930  
931  
932  
933  
934  
935  
936  
16

petit pétrolier qui s'est coupé en deux récemment dans la Manche. Les commentaires sur ce naufrage vont bon train dans l'étroite passerelle du bateau de sauvetage. On évoque le travail du commandant Bulot, que l'on connaît bien, avec son *Abeille*, dans des parages toujours difficiles...

La 122 fonce dans le noir, irrisant les embruns dans la lumière de ses feux de position. Le radar pique des échos éloignés. Ils ne sont pas sur notre route : sans doute des pêcheurs de Camaret ou de Morgat sortis de bonne heure pour poser leurs engins de nuit. Le ciel est vraiment sombre, couvert. Pas une étoile. Yves évoque soudain le soleil de Mauritanie, le cap Blanc, le Rio del Oro et ses aventures picaresques aux quatre coins du monde. À l'écouter, il aurait été partout même au service du chiffre, dans la marine, à Los Angeles. Les stars d'Hollywood lui tombaient dans les bras. Il est d'une verve inépuisable...

Nous approchons du cap de la Chèvre dont l'écho des falaises marque au radar. Le sondeur indique une légère remontée des fonds et signale au passage un banc de poissons particulièrement important. Une succession de petites taches apparaissent tout autour. Mais ce n'est pas ce que nous cherchons. Guillaume se rappelle du même coup ses premières campagnes de pêche au chalut sur le *Véritas*. Il aurait bien voulu avoir un sondeur comme celui-là à cette époque.

Les conversations s'arrêtent, nous sommes sur zone. Le sémaphore nous appelle.

- S.N.S. 122, de la Chèvre, je vous situe dans notre sud-est. Continuez sur ce cap. Vous devriez trouver l'Anglais. Il ne communique plus.

- La Chèvre, de la 122. C'est O.K. J'aperçois des feux dans l'ouest.

- 122, de la Chèvre, ce sont des barques de pêche. Rapprochez-vous de la côte, il est sans doute près des falaises. Je n'ai rien d'autre au radar.

*irrisant*

*M/ capitole*  
*fontaine*

37 Notre navigation devient prudente. Nous devons nous  
38 situer sans erreur par rapport aux cailloux qui parsèment  
39 le secteur. Le temps passe. Le radar ne nous renvoie que  
40 des échos connus.

41 Édouard interroge par radio les barques de pêche. Per-  
42 sonne n'a rien remarqué. Pourtant, l'Anglais est bien là  
43 quelque part. À moins que...

44 À 4 heures, nous repérons un débris de bois blanc sur  
45 l'eau. Récupéré rapidement, nous l'examinons. Ça peut être  
46 n'importe quoi. Pour nous, il n'est pas identifiable.

47 La radio crachote. Un pêcheur nous appelle :

48 - Je viens de voir une petite lumière dans la falaise, mais  
49 je ne la vois plus. Il y a un sentier par là. C'est quelqu'un  
50 qui descend. Non ! la revoilà ! C'est quelqu'un qui monte.

51 Nous nous approchons du pied du promontoire pour  
52 distinguer à notre tour le reflet d'une lampe électrique.  
53 Quel est donc l'acrobate qui se risque par là à cette heure.  
54 Édouard débraye, moteur au ralenti pour essayer de capter  
55 un appel quelconque. Dans le silence relatif des moteurs,  
56 on n'entend que le grondement de la mer, toute proche,  
57 dans les rochers. Il faut nous écarter. Édouard met en  
58 marche arrière. La petite lampe du sentier a de nouveau  
59 disparu. Sans doute un pêcheur à pied, surpris par notre  
60 présence, et qui, pas très sûr de son fait, préfère rebrousser  
61 chemin, nous prenant pour les garde-pêche.

62 Dans une demi-heure, il fera jour et notre radar ne nous  
63 révèle toujours rien. La radio crache à nouveau.

64 - 122, de la Chèvre. J'ai quelqu'un qui tape à la porte  
65 en bas de la tour. C'est peut-être l'Anglais. Je vous rappelle.

66 Et c'était bien l'Anglais, en effet ! Il s'en était sorti tout  
67 seul !

68 Vers 5 heures, comme le jour se levait, nous avons  
69 distingué dans les roches le dôme aplati du radar du  
70 catamaran. Le reste n'était plus que des allumettes disper-  
71 sées sur les flots. Par une chance inouïe, après le naufrage,

l'Anglais avait abordé sur l'unique petite plage de tout le  
secteur, au pied du sémaphore. Et c'était lui que nous  
avons vu grimper dans la falaise avec sa pile électrique.  
Incroyable !

Après quelques échanges radio et un bref compte rendu  
oral de la mission, confirmé par le sémaphore, le Cross  
Corsen leva l'alerte. Il faisait jour et la S.N.S. 122 *Alain-  
Le Gall* remit le cap sur Douarnenez. 4

Cette fois, abstraction faite de la perte du catamaran,  
tout se terminait bien. Nous n'avions pas eu à intervenir  
directement mais l'Anglais se portait bien. Que nous fallait-  
il de plus, même si nous avions passé la moitié de la nuit  
en mer ?

#### CHAGRIN

986

D'autres sorties, hélas ! ont connu des fins plus tragiques.  
Un soir, à la nuit tombante, nous sommes allés en cata-  
strophe jusqu'à la pointe de Beg Nouel avec deux plongeurs  
à bord. Un jeune homme, parti à la pêche à la côte, n'était  
pas rentré. Nous n'avons rien trouvé et la nuit a interrompu  
nos recherches.

987

Le lendemain, dès l'aube, nous sommes repartis. La  
famille était déjà sur les lieux, égaillée dans la falaise. La  
122 est entrée dans l'étroite crique en évitant de dange-  
reuses têtes de roche. Roger s'est mis à l'eau pour explorer  
les fonds. Robert, sur son petit bateau côtier, *An Duellou*,  
s'est approché de nous pour nous remettre un panier d'osier,  
fermé d'un couvercle, qu'il avait trouvé sur l'eau. Un peu  
de cambouis maculait le petit taquet de fermeture. À 5  
l'intérieur, le matériel était bien rangé : moulinet, hameçon,  
cuiller et même un morceau d'aiguillette, enroulé dans un  
chiffon. Un canif, au fond du panier, aurait dû servir à  
découper la boîte. De toute évidence, rien n'avait servi et

988

989

990

991

992

993

994

995

996

997

998

999

1000

1001

1002

1003

16

004 le jeune homme était sans doute tombé à l'eau avant d'avoir  
005 commencé à pêcher. Roger remonta une première fois et  
006 nous fit signe qu'il n'avait rien vu, mais qu'il allait chercher  
007 dans un autre secteur.

008 C'est au pied de la roche, sur le sable, qu'il retrouva le  
009 corps. À terre, le père du garçon avait tout de suite compris.  
010 Il s'assit sur le goémon humide, la tête entre les bras. Sa  
011 détresse faisait peine à voir. Nous avons hissé le cadavre  
012 à bord sans mots inutiles. Nous l'avons allongé sur la plage  
013 arrière après avoir rabattu les paupières sur les orbites  
014 vides. Nous appréhendions l'arrivée au port où, nous le  
015 savions, la mère nous attendrait. Rendre ainsi un enfant à  
016 celle qui l'a mis au monde fait reculer les cœurs des plus  
017 braves. Pourtant, il faut faire face, prendre par les épaules  
018 celle qui pleure et essayer de dire ces mots qu'elle n'écoute  
019 pas parce qu'elle ne veut qu'une seule chose : voir son fils,  
020 voir pour se convaincre, voir sans comprendre pourquoi la  
021 chair de sa chair reste glacée et immobile et ne répond  
022 plus à sa voix. Les infirmières de l'hôpital ont été sympa.  
023 Elles ont fait la toilette du mort.

024 Quelque temps auparavant, au même endroit, le même  
025 accident était arrivé. Nous sommes retournés plusieurs fois  
026 sur les lieux. Nous avons même une fois fait un survol en  
027 avion. Nous n'avons trouvé le corps qu'un mois après,  
028 flottant. Nous l'avons mis immédiatement dans une housse  
029 spéciale hermétiquement fermée après avoir identifié le  
030 corps en lui vidant les poches.

031 Dans ces cas-là, nous refusons de montrer le corps à la  
032 famille. Le souvenir d'un homme vivant, encore dans la  
033 mémoire de ceux qui l'ont aimé, ne doit pas être troublé  
034 par la vision, même fugitive, d'une dépouille qui n'est plus  
035 que l'enveloppe mortelle d'où l'esprit s'est enfui.

036 D'autres ont plus de chance. Combien de véliplanchistes,  
037 transis, tétanisés, n'avons-nous pas tirés de mauvaises situa-  
038 tions, agrippés à leur planche, parfois au bord du coma ?

1039  
1040  
1041  
1042  
1043  
1044  
1045  
1046  
1047  
1048  
1049  
1050  
1051  
1052  
1053  
1054  
1055  
1056  
1057  
1058  
1059  
1060  
1061  
1062  
1063  
1064  
1065  
1066  
1067  
1068  
1069  
1070  
1071  
1072  
1073

Il fallait les hisser à bord, lourds, inertes, sans réaction.  
Mais chaque fois, merveille de la jeunesse et de la nature,  
en quelques minutes, ils étaient ravigotés, ragaillardis et  
leurs premiers mots c'étaient :

- Ma planche ?

Prêts à tout recommencer, les gaillards !

Combien aussi de bateaux remorqués dans des conditions  
pas toujours faciles ? Un soir, nous sommes sortis chercher  
un plaisancier en détresse. Il neigeait. La nuit était fan-  
tomatique avec ces tourbillons de flocons blancs que le vent  
chassait en rafales.

Soudain, sortant du néant, des ombres se mirent à danser  
la sarabande, passant furtivement dans les traînées de  
lumière de nos feux. Il nous fallut quelques secondes pour  
réaliser qu'il s'agissait d'une immense bande de vanneaux  
qui descendait vers le sud en croisant notre route. En plein  
milieu de la baie, c'était une rencontre surprenante que de  
voir cette migration passer sur la crête des vagues, sans un  
bruit, sans un cri. Nous avons ramené le plaisancier perdu,  
soudain retrouvé sur un écho radar. Il nous avoua qu'il  
avait eu peur et surtout froid.

Une autre fois, c'était un peu avant Noël, le président  
de la Station avait décidé d'offrir une petite soirée à ses  
braves. Le blazer, ce soir-là, était de rigueur. Vers 10 heures,  
alerte ! Le *Tarifa* était en panne dans la nuit et forte houle,  
au large du Millier.

L'équipage de semaine a embarqué sans coup férir.  
Inutile d'appeler les hommes, ils étaient tous là ! Nous  
avons retrouvé rapidement le *Tarifa* au radar. En panne  
de moteur, le patron avait sagement mouillé en attendant  
les secours. On lui a passé un « bout » et on l'a pris en  
remorque. Arrivé à terre, il ouvrait encore des yeux ronds.  
Dans la lumière de nos projecteurs, il avait vu arriver sur  
lui une vedette avec un équipage en blazer-cravate. C'était  
suffisamment inhabituel pour le surprendre et lui faire

3

4

074 douter du sérieux de l'opération. Et pourtant, c'était bien  
075 nous, l'équipe de la S.N.S. 122. On ne lui a pas tenu  
076 rancune, on lui a payé un coup à boire. Il en restait...

077 Il arrive parfois qu'un marin meurt à terre. Ce fut le  
078 cas de Pierre Menou, le 19 février 1990.

079 Il mourut à l'hôpital de Douarnenez. Dans ses dernières  
080 volontés, il avait demandé à être enterré à l'île de Sein,  
081 son île. Son cercueil l'attendait là-bas. Il avait été l'un des  
082 vaillants sauveteurs du canot de l'île, du temps où il était  
083 encore un vigoureux pêcheur. Sa famille demanda, comme  
084 un dernier honneur, que la S.N.S. 122 le transportât jusqu'à  
085 sa dernière demeure, là-bas, aux confins de l'Iroise. Il y  
086 avait cependant un problème. La loi n'autorisait pas un  
087 transfert de corps dans ces conditions.

088 Il fallait qu'il soit accompagné d'un officier de police  
089 judiciaire. À la rigueur, c'était donc possible. J'ai pris ça  
090 sous mon bonnet, muni de tous les papiers.

091 Nous sommes partis par une fin d'après-midi grise et  
092 ventée. Les femmes et les amis accompagnaient le mort  
093 que nous avons déposé dans une housse sur le plancher  
094 du poste arrière. C'était son dernier voyage vers l'île et de  
095 temps à autre quelqu'un lui adressait un regard de commi-  
096 sération.

097 Édouard, à la barre, négociait de son mieux la mer un  
1098 peu forte. Des paquets de mer cognaient parfois les vitres  
1099 mais personne ne montrait de crainte. Ces femmes avaient  
1100 l'habitude des traversées. Beaucoup d'iliennes, en état de  
1101 grossesse avancée, avaient pris le courrier de l'île pour  
1102 venir faire leur petit à Douarnenez. Alors, les deux heures  
1103 de route sur un bateau de sauvetage n'avaient rien qui  
1104 pouvait les effrayer. Et c'était pour honorer la mémoire de  
1105 Pierre Menou et l'accompagner une dernière fois.

1106 En passant la pointe du Van, la mer durcit encore. Dans  
1107 ces parages, l'Océan bouillonne comme un chaudron et les  
1108 vagues se heurtent dans tous les sens. Elles contrarient la

18

meurt

19

1109 marche des bateaux et font souffrir les barreaux. Édouard  
1110 avait fait fermer toutes les vitres et les essuie-glaces rotatifs  
1111 tournaient allégrement. Un quart d'heure après, on entra  
1112 dans une zone plus calme où la vedette se mit à rouler et  
1113 à tanguer normalement. En bas, dans le poste arrière, le  
1114 corps dans son linceul, sans doute mal calé, bougeait  
1115 doucement.

1116 On approchait de l'île. Édouard cherchait les alignements  
1117 de la passe Est, puis, sans hésitation, s'avança entre les  
1118 roches ourlées d'écume. Trois grands dauphins nous accom-  
1119 pagnèrent un instant, soufflant à bâbord pour nous saluer.  
1120 Le jour allait bientôt disparaître et il était très rare qu'ils  
1121 se manifestent à ce moment-là. Quel instinct les avait donc  
1122 poussés à participer à cette traversée mortuaire qui touchait  
1123 à sa fin? Qu'avaient-ils deviné? Ou étaient-ils simplement  
1124 intrigués par les vibrations de nos voix dans cette coque  
1125 qui filait vers le port? Curieux comme ils l'étaient, tout  
1126 semblait possible avec ces animaux étranges.

1127 Lorsque nous accostâmes la cale, une bande de lumière  
1128 grise traînait encore entre les nuages bas. Le vent soufflait  
1129 en rafales aigres et commençait à déchirer la voûte nua-  
1130 geuse. Un groupe attendait avec une civière montée sur  
1131 deux grandes roues minces. On transborda le corps. Devant  
1132 nous, la digue, éventrée par la dernière tempête, montrait  
1133 une brèche lugubre et menaçante. Il y avait dans l'air  
1134 comme un goût âcre de cataclysme imminent qui contras-  
1135 tait avec le calme et le silence de tous ces gens, debout,  
1136 au bord du quai. Nous avons mis rapidement et solidement  
1137 à terre les amarres de la vedette avant de suivre le petit  
1138 cortège jusqu'à la maison du défunt par les rues étroites  
1139 de l'île. Deux hommes y passaient à peine de front. Nous  
1140 nous devons de rendre l'hommage jusqu'au bout. Les  
1141 porteurs disposèrent le corps dans le cercueil au milieu de  
1142 la pièce. Quelqu'un ouvrit la fermeture de la housse pour  
1143 faire apparaître le visage du mort, enfin revenu chez lui.

16

Après avoir salué la famille, nous sommes repartis discrètement. Nous avons rempli notre mission et honoré l'un de nos anciens. La S.N.S.M. n'oublie pas les siens. Marguerite qui, autrefois, avait été maire de l'île, était venue nous souhaiter un bon retour. Nous l'aimons bien. Elle était la présidente de la Société de sauvetage de l'île et son hospitalité était aussi proverbiale que généreuse. Elle avait reçu de Gaulle, autrefois.

Dans le ciel maintenant dégagé, où restait une trace de jour, la traînée de condensation de l'avion Paris-New York laissait une trace rose qui virait au gris. Il venait de franchir l'Occidentale de Sein. Le ciel était en paix, furtif et précieux privilège dans ces parages tourmentés.

– On rentre, dit Édouard, en balançant la machine.

Nous sommes partis vent arrière dans la nuit où scintillaient les phares qui allaient jalonner notre route.

– Tu sais, reprit Édouard, Pierre Menou, je crois bien qu'il avait le même âge que nous autres. On est peu de chose, quand même !

Jusqu'où irait encore notre route ? Je sortis les papiers de ma poche. Effectivement, on pouvait y lire : 4 avril 1927. On pouvait désormais mettre le nom de Pierre Menou entre deux dates. La parenthèse était fermée.

Édouard soupira...

## MARÉE BASSE

Le jeudi 22 février 1993, vous auriez vainement cherché une boutique ouverte dans tout Douarnenez. Ce jour-là, une opération « ville morte » avait paralysé toute la cité. Les marins de l'Iroise étaient dans la rue, avec tous les autres, les habitués de la mer d'Irlande, du Nord-Écosse ou du golfe de Gascogne. Il y avait de la colère dans l'air... Depuis déjà des mois, rien n'allait plus dans la pêche, les

1176  
1177  
1178  
1179  
1180  
1181  
1182  
1183  
1184  
1185  
1186  
1187  
1188  
1189  
1190  
1191  
1192  
1193  
1194  
1195  
1196  
1197  
1198  
1199  
1200  
1201  
1202  
1203  
1204  
1205  
1206  
1207  
1208  
1209  
1310  
16

prises étaient mauvaises, les prix s'effondraient, le poisson d'importation inondait les marchés. Sans le vouloir, sans le savoir, les pêcheurs aux pieds nus du golfe du Mexique ruinaient peu à peu l'économie du littoral breton. Quelqu'un, quelque part, savait pourtant bien ce qui se passait. Mais il restait le « on » anonyme qui tirait les ficelles de l'offre et de la demande : « on » ne respectait pas les règles communautaires, « on » trichait sur les accords de Rome de 1957, « on » faisait venir du poisson des pays de l'Est, « on » conduisait à la ruine les pêcheurs bretons. Ce « on » était partout, sans visage, sans apparence et surtout sans foi ni loi.

Coutumiers des mers hostiles où ils se situaient sans peine, les marins avaient des difficultés à faire le point sur les nouvelles données économiques. Ils étaient aussi perdus qu'un sextant un jour sans soleil. Naufragés de la conjoncture, ils s'étaient regroupés en « comité de survie », comme on s'accroche, en cas de coup dur, au canot du même nom. C'était le même réflexe de sauvegarde.

Les femmes, tout de suite, s'étaient dressées créant aussi leurs « associations ». Leurs foyers menacés, leur avenir compromis, les enfants encore jeunes, étaient de puissantes motivations au cœur d'une profession qui avait, jusqu'alors, toujours surmonté les soucis d'argent à force de travail.

Mais aujourd'hui, le strict nécessaire allait manquer dans ce métier terrible où il fallait risquer sa vie pour la gagner. On parlait, on s'expliquait, on ne se comprenait pas. On tentait des démarches à Quimper, à Paris, à Bruxelles...

Les bateaux continuaient la ronde de leurs marées pour pouvoir alimenter un marché qui sans cela leur échapperait totalement. Par roulement, les équipages restaient à terre pour manifester. Les fusées de détresse, les feux de Bengale, les pétards étaient devenus les outils d'une nouvelle manière de réclamer le droit de gagner sa vie. Les pancartes, les banderoles animaient des cortèges impressionnants qui se

3  
4  
211 rassembleraient devant les bureaux des Affaires maritimes,  
212 les mairies, les préfectures. Les paysans rejoignirent les  
213 marins pour un grand meeting sur le parking de Penvillers  
214 à Quimper. Cette étonnante rencontre trouva un langage  
215 commun, volontaire et décapant, qui préfigurait les joutes  
216 électorales du mois de mars d'où sortiraient les nouveaux  
217 députés, un nouveau gouvernement.  
218 C'était déjà la foire aux illusions, le jeu habile des  
219 promesses et des prophéties, les propositions, les solutions  
220 dévoilées savamment.  
221 Des semaines d'effervescence, d'allées et venues, de ren-  
222 contres, de colloques, de déclarations, n'ont pas changé le  
223 cours des choses. Une seule certitude dans tout cela : avoir  
224 été entendu, c'est sûr, mais très peu écoutés, sans doute.  
225 Les marins sont repartis en mer. Que pouvaient-ils faire  
226 d'autre ? Les femmes de marins cherchent des stages de  
227 formation pour trouver un emploi. Que faire d'autre ? Les  
228 enfants de marins voient revenir leurs pères plus fatigués  
229 chaque fois. Ils lisent l'anxiété dans le regard de leurs  
230 mères.  
231 Ce matin, sous la criée, la sardine se vendait 1,80 F le  
232 kilo, le merlan ne trouvait pas preneur, la coquille Saint-  
233 Jacques était à 17 F, prix plancher. Le cœur du marin se  
234 serre, le découragement le gagne, mais il repart...  
235 Les houles de l'Iroise déferlent toujours, immuables dans  
236 leur éternel recommencement. Elles nourrissent encore des  
237 rêves de pêches miraculeuses. Elles voudraient nous conso-  
238 ler des seuls soucis du quotidien, vécus au jour le jour.  
239 Elles se veulent apaisantes, maternelles, roulant des flots  
240 d'oubli, engluant le marin dans ses rudes tâches.  
241 Mais tous savent que l'avenir du port est bien au-delà  
242 de la sérénité bleue de la mer et de son indifférence  
243 millénaire, de ses jeux miroitants pour touristes et de ses  
244 couples alanguis sur le sable des criques dorées. Le port  
8

13  
14  
1245 est au creux de la vague. La mer va-t-elle trahir ses  
1246 meilleurs fils ?  
1247 Des générations de marins se sont laissées prendre à son  
1248 mirage. Ils ont cru à la seule valeur de l'effort, à la seule  
1249 valeur du travail, allant parfois jusqu'à mépriser l'argent  
1250 dont ils ne voulaient pas faire leur idole. Ils ont négligé  
1251 l'apparition des symboles de la Bourse et de Rungis. Ils  
1252 ont superbement ignoré le cours des changes et l'arrivée  
1253 massive des importations. Ils croyaient que leur poisson  
1254 était le meilleur. La mer d'Iroise approuvait, complice,  
1255 s'offrant aux Polonais, aux minotiers, aux pétroliers géants...  
1256 Elle était à tout le monde. On avait changé les lois, signé  
1257 des accords, peint l'Europe en bleu.  
1258 Arraisonnés un jour par les Anglais, chassés un autre jour  
1259 par les Espagnols, traqués par les Portugais devant les côtes  
1260 de Mauritanie, les pêcheurs bretons ont, un beau soir, consti-  
1261 tué des « comités de survie » et se sont mis à parler fort.  
1262 Chacun connaissait la pugnacité des anciens de l'Iroise,  
1263 leur naïveté parfois, au cœur d'un monde qui évoluait à  
1264 l'écart de leurs préoccupations de pêcheurs en mer.  
1265 Des secousses les réveillaient de temps en temps et les  
1266 mêlaient brutalement aux soubresauts des continents. Ils  
1267 affrontaient l'adversité avec un moral de vainqueur.  
1268 Leurs descendants, aujourd'hui, connaissent bien les règles  
1269 qui régissent les rapports de la terre et de la mer. Ils  
1270 essaient de se tirer du mauvais piège où ils sont tombés,  
1271 un peu par inadvertance, un peu par insouciance. La  
1272 remontée est dure. Des silhouettes volontaires et tenaces  
1273 commencent pourtant à émerger de la brume pour recon-  
1274 naître la route. Dans le bassin, sous leurs peintures vives,  
1275 verts, rouges, bleus, les bateaux tirent sur leurs amarres.  
1276 Les hommes préparent les prochaines campagnes. Jean-  
1277 Pierre arme pour le thon. Le *Coryphée* va bientôt mettre  
1278 le cap sur les Açores même si on lui conteste le droit de  
1279 pêcher aux filets. On raconte que, cette année, les Espagnols  
16

3  
4  
280 se montrent menaçants. Roger, patron de Concarneau, a  
281 même préconisé d'embarquer des fusils ! Où va-t-on ?  
282 Les chalutiers, à quai, font crisser les défenses faites de  
283 vieux pneus de camion. À bord de leurs bateaux, Claude,  
284 Jacquot, Domi, vont et viennent un œil sur tout.  
285 Sur le tableau vert de la criée, la main de Jean Mocaer  
286 a inscrit à la craie la liste des ventes pour lundi :  
287 *Alpha*  
288 *Grand-Louis*  
289 *Liojosyl*  
290 *Kereon*  
291 *Dalc'h mad bihen...*  
292  
293 Après-demain, 250 tonnes de poisson seront en ligne ou  
294 en conteneurs sous les grandes halles à marée.  
295 « Dalc'h mad ». Tiens bon, c'est la devise de Douarnenez,  
296 inscrite dans ses armoiries.  
297 Mon ami Édouard aime beaucoup dire :  
298 - Dalc'h mad ! Ma mab. War lec'h An trec'h A deuo  
299 Al lano ! (Tiens bon ! mon fils. C'est quand la mer est basse  
300 qu'elle recommence à monter !)  
301 C'est une vérité d'évidence, une loi de la nature. Mais  
302 elle révèle, par son expression, une part non négligeable  
303 d'optimisme, cette force du cœur qui est toujours si néces-  
304 saire pour affronter les dernières houles de l'Iroise.  
305 Majestueux, le *Pors ar Vag* franchit la passe du port.  
306 Ses 38 mètres roulent, lourdement, dans la houle. Il part  
307 pour une marée de chalut, quinze jours, bien au-delà de  
308 l'Iroise. Les remous de son sillage viennent mourir le long  
309 du quai. Une femme, immobile, serrée dans son manteau,  
310 regarde, la main doucement posée sur les cheveux de son  
311 petit garçon.  
312  
313

Douarnenez, le 21 novembre 1993



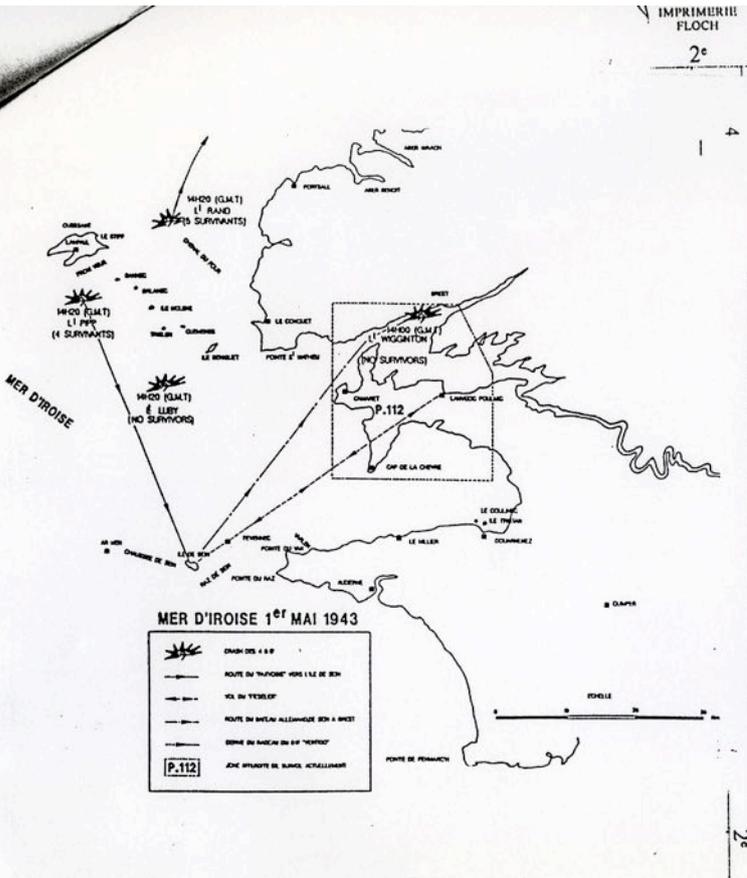
IMPRIMERIE  
FLOCH

2°

13

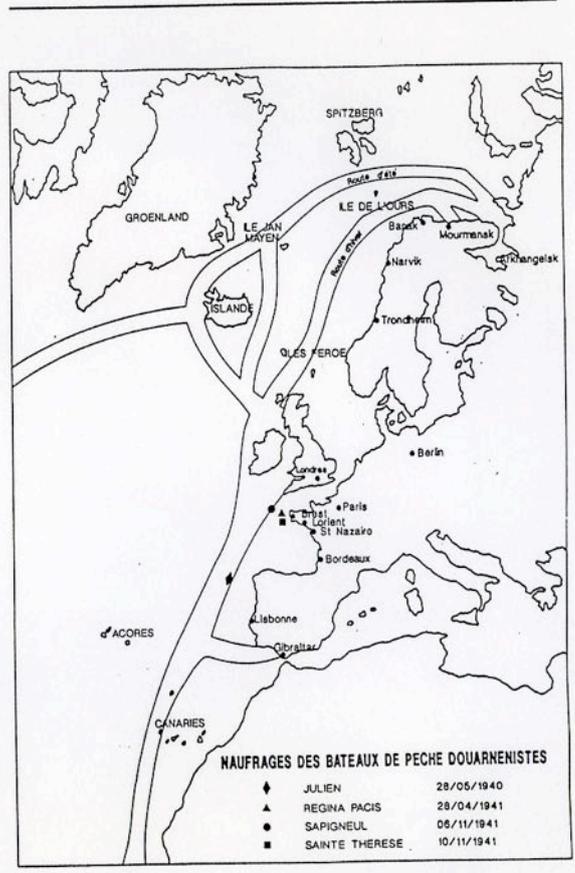
14

131



MER D'IVOISE 1<sup>er</sup> MAI 1943

- DANGER DE MINES
- ROUTE DU "FAUCON" VERS L'ILE DE REN
- VIA DU "VELEUR"
- ROUTE DU BATEAU ALLEMANDE REN A WEST
- DANGER DE MINES DU "VELEUR"
- ZONE OPERATE DE BARRAGE ANTISUBMARIN



NAUFRAGES DES BATEAUX DE PECHE DOUARNENISTES

- JULIEN 28/05/1940
- REGINA PACIS 28/04/1941
- SAPIGNEUL 05/11/1941
- SAINTE THERESE 10/11/1941

Les routes des convois alliés 1941-1944

*pour faciliter la lecture des cartes cette disposition est souhaitable*

15  
16

92722  
227

233  
232

15-  
16

CET OUVRAGE A ETÉ TRANSCODÉ  
ET ACHEVÉ D'IMPRIMER SUR ROTO-PAGE  
PAR L'IMPRIMERIE FLOCH À MAYENNE  
EN AVRIL 1994

20  
21  
22  
23  
24

13  
14

2<sup>e</sup>  
FLOCH  
IMPRIMERIE

IMPRIMERIE  
FLOCH

2<sup>e</sup>

13

14

25  
26  
27  
28  
~~29~~  
16

30

I.S.B.N. 2.7373.1501.08.  
N° d'édition : 2891.01.03.05.94.  
N° d'impression : 35674.  
Dépôt légal : mai 1994.

*(296 à 2603)*

235

13  
14

FLOCH  
1<sup>er</sup>

20  
23  
24  
25  
26

À mes amis marins/pêcheurs - /  
À leurs épouses  
À leurs enfants.

27  
28  
29  
30  
31

1944-1994  
À la mémoire de Lucien Janin,  
dit Lulu, compagnon d'escapades,  
mort pour la France, à 17 ans, le 6 août 1944.  
En fidèle hommage.

Photo de couverture:

Sur la *Marie-Joseph* en 1938. A gauche le patron, Joseph Le Berre, à droite, le matelot Clet Fily, rentrent de la pêche à la sardine au filet droit.

22  
23  
18  
24

© Édilarge S.A. - Éditions Ouest-France, 1994

15  
16

DS

DS



4 Les amis sont partis. Ils ont rejoint, là-bas, les rivages  
5 de nos souvenirs, sur cette péninsule étroite de la mémoire  
6 qui s'étire vers la mer de l'oubli où naviguent à jamais les  
7 barques intemporelles des marins disparus.  
8

#### DE L'IROISE AU MONT VALÉRIEN

9 Du fond de sa prison de Fresnes, Tin Celton songeait lui  
0 aussi à ses amis. Ce mois de mai de 1943, dont c'était le  
1 premier jour, serait son dernier mois de mai, même s'il ne  
2 l'acceptait pas encore. Sous les coups et la torture, il n'avait  
3 pas parlé. Aucun nom n'avait passé ses lèvres scellées par  
4 la souffrance. La justice de Vichy après l'avoir condamné  
5 à quatre ans de prison l'avait abandonné aux mains des  
6 nazis. Il savait que la dénonciation venait du directeur  
7 général de l'Assistance publique, lui-même, et qu'elle équi-  
8 valait à la mort.

9 Combien d'autres avant lui avaient subi le même sort !  
0 Amis et camarades, engagés dans la bataille de l'ombre  
1 contre l'occupant, risquaient chaque jour leur existence.  
2 Beaucoup d'entre eux avaient déjà disparu, pendus ou  
3 fusillés, après de dures épreuves.

4 Tin songeait à eux. Il savait que son destin ressemblait  
5 aux leurs et que sa fin viendrait avant la fin des hostilités.  
6 Il ne verrait jamais le monde dont il rêvait, pour lequel il  
7 donnait sa vie.

8 Il songeait aussi à ses compagnons d'enfance et de  
9 jeunesse au bourg de Ploaré, si loin de lui en ces jours  
0 sombres. Il pensait à Anna, Eugène, Lydia...

11 Il revoyait le ciel bleu de la mer d'Iroise au-delà des  
12 murs de sa cellule grise. Il savait que la mort hantait aussi  
1

ce ciel-là où se dessinaient, malgré tout, les lettres du mot  
Victoire.

Tin Celton était né avec le siècle. Exactement le 18 juillet  
1901. Son certificat d'études en poche, à douze ans, il  
n'avait vraiment pas eu le choix. Il s'était retrouvé rapi-  
dement en mer d'Iroise, impliqué dans le rythme des pêches  
saisonnnières. Alors qu'on attendait la sardine en baie de  
Douarnenez, en ce début d'été 1914, l'archiduc d'Autriche  
était assassiné à Sarajevo le 28 juin. Ce meurtre allait  
devenir le prétexte au déclenchement de la Grande Guerre.  
Aujourd'hui, quatre-vingts ans après, ce sont des enfants  
que l'on assassine par dizaines à Sarajevo. Ils ne sont  
nullement des prétextes. Ils meurent, tout simplement... Ils  
ne sont pas archiducs. Ceci explique cela, ils ont si peu  
d'importance...

Tin Celton, en 1914, n'était encore qu'un enfant lui aussi.  
Cela lui épargnera la guerre dans les tranchées ou sur les  
flots, mais n'éloignera pas la crainte des sous-marins  
embusqués de la Kriegsmarine que les hydravions de la  
base de L'Île-Tudy pourchassaient impitoyablement au  
large de la Pointe du Raz.

Les débuts n'étaient guère encourageants et les gains  
plus que maigres avec toujours l'incertitude du lendemain.  
La misère, qui avait suivi la disparition de la sardine  
plusieurs années durant, était encore présente dans tous les  
esprits. Il suffisait de se reporter quelques années en arrière.  
Si bien que, comme de nombreux jeunes gens et jeunes  
filles de sa génération, il décida d'aller tenter sa chance à  
Paris. Ce n'était pas vraiment un choix, plutôt une nécessité  
au sortir de la guerre.

Avec lui partirent Alain et Eugène Deudé, deux frères,  
Pierre et Étienne Saliou, deux cousins, Fanch Carn, Jean  
Guellec, Jean Doaré, Anne Julien, Anne Trévidic... et  
combien d'autres encore.

Les jeunes gens avaient tous tâté des métiers de la mer.

4 Les amis sont partis. Ils ont rejoint, là-bas, les rivages  
5 de nos souvenirs, sur cette péninsule étroite de la mémoire  
6 qui s'étire vers la mer de l'oubli où naviguent à jamais les  
7 barques intemporelles des marins disparus.  
8

#### 9 DE L'IROISE AU MONT VALÉRIEN

0 Du fond de sa prison de Fresnes, Tin Celton songeait lui  
1 aussi à ses amis. Ce mois de mai de 1943, dont c'était le  
2 premier jour, serait son dernier mois de mai, même s'il ne  
3 l'acceptait pas encore. Sous les coups et la torture, il n'avait  
4 pas parlé. Aucun nom n'avait passé ses lèvres scellées par  
5 la souffrance. La justice de Vichy après l'avoir condamné  
6 à quatre ans de prison l'avait abandonné aux mains des  
7 nazis. Il savait que la dénonciation venait du directeur  
8 général de l'Assistance publique, lui-même, et qu'elle équi-  
9 valait à la mort.

0 Combien d'autres avant lui avaient subi le même sort !  
1 Amis et camarades, engagés dans la bataille de l'ombre  
2 contre l'occupant, risquaient chaque jour leur existence.  
3 Beaucoup d'entre eux avaient déjà disparu, pendus ou  
4 fusillés, après de dures épreuves.

5 Tin songeait à eux. Il savait que son destin ressemblait  
6 aux leurs et que sa fin viendrait avant la fin des hostilités.  
7 Il ne verrait jamais le monde dont il rêvait, pour lequel il  
8 donnait sa vie.

9 Il songeait aussi à ses compagnons d'enfance et de  
0 jeunesse au bourg de Ploaré, si loin de lui en ces jours  
1 sombres. Il pensait à Anna, Eugène, Lydia...

2 Il revoyait le ciel bleu de la mer d'Iroise au-delà des  
3 murs de sa cellule grise. Il savait que la mort hantait aussi

ce ciel-là où se dessinaient, malgré tout, les lettres du mot  
Victoire.

Tin Celton était né avec le siècle. Exactement le 18 juillet  
1901. Son certificat d'études en poche, à douze ans, il  
n'avait vraiment pas eu le choix. Il s'était retrouvé rapi-  
dement en mer d'Iroise, impliqué dans le rythme des pêches  
saisonnnières. Alors qu'on attendait la sardine en baie de  
Douarnenez, en ce début d'été 1914, l'archiduc d'Autriche  
était assassiné à Sarajevo le 28 juin. Ce meurtre allait  
devenir le prétexte au déclenchement de la Grande Guerre.  
Aujourd'hui, quatre-vingts ans après, ce sont des enfants  
que l'on assassine par dizaines à Sarajevo. Ils ne sont  
nullement des prétextes. Ils meurent, tout simplement... Ils  
ne sont pas archiducs. Ceci explique cela, ils ont si peu  
d'importance...

Tin Celton, en 1914, n'était encore qu'un enfant lui aussi.  
Cela lui épargnera la guerre dans les tranchées ou sur les  
flots, mais n'éloignera pas la crainte des sous-marins  
embusqués de la Kriegsmarine que les hydravions de la  
base de L'Île-Tudy pourchassaient impitoyablement au  
large de la Pointe du Raz.

Les débuts n'étaient guère encourageants et les gains  
plus que maigres avec toujours l'incertitude du lendemain.  
La misère, qui avait suivi la disparition de la sardine  
plusieurs années durant, était encore présente dans tous les  
esprits. Il suffisait de se reporter quelques années en arrière.  
Si bien que, comme de nombreux jeunes gens et jeunes  
filles de sa génération, il décida d'aller tenter sa chance à  
Paris. Ce n'était pas vraiment un choix, plutôt une nécessité  
au sortir de la guerre.

Avec lui partirent Alain et Eugène Deudé, deux frères,  
Pierre et Étienne Saliou, deux cousins, Fanch Carn, Jean  
Guellec, Jean Doaré, Anne Julien, Anne Trévidic... et  
combien d'autres encore.

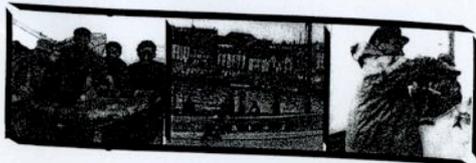
Les jeunes gens avaient tous tâté des métiers de la mer.

3  
4  
07 porte son nom. À Paris, une station de métro s'appelle  
08 Corentin-Celton, un hôpital aussi...  
09 Lieux de mémoire pour perpétuer le souvenir d'un homme  
10 de chez nous, mort pour la France, à quarante-deux ans,  
11 dans la plus pure tradition des marins bretons, ses premiers  
12 compagnons de misère dans les houles de l'Iroise. Il avait  
13 accepté de mourir pour eux.  
14 En 1947, il sera cité à l'ordre de la Nation et fait  
15 chevalier de la Légion d'honneur, à titre posthume.

Michel Mazéas

# Les houles de la mer d'Iroise

Récits 1911-1993



7  
8  
20

186 S

## Le Douarneniste a donné son nom à un hôpital, une station de métro Paris honore Corentin Celton

**Il y a tout juste cinquante ans, Corentin Celton tombait sous les balles nazies. L'hôpital qui porte son nom vient d'honorer ce héros méconnu. Evocation.**

21 décembre dernier. Devant la stèle qui lui est dédiée à l'entrée de l'hôpital d'Issy-Les-Moulineaux, il y a 300 personnalités. André Santini, l'ancien ministre, Guy Ducloné, du PCF, la direction de l'assistance publique, d'anciens combattants, des syndicalistes...

« Le premier jour où j'ai franchi le porche de l'établissement, se souvient Monique Guignard, une infirmière, j'ai été impressionnée par la longue liste des hospitaliers morts pour la France. Ils font ici l'objet, chaque année, d'une commémoration. » Cet hôpital est le seul à vouer un tel culte à ses martyrs. Il débouchera bientôt sur un livre dédié aux victimes du fascisme dans les rangs de l'Assistance publique. Corentin Celton y sera, bien-sûr, en bonne place.

Fils de Grégoire, journalier, et de Marianne Kersalé, l'homme est né à Ploaré le 18 juillet 1901. Témoins : Gilles Le Brusq et Hervé Le Roux. A 12 ans, il connaît sa première marée. Après le service, en 1924, on le retrouve agent des services hospitaliers à l'assistance publique. Logé par

des Bretons de Paris. Corentin adhère immédiatement à la CGTU. Bretonnant militant pour sa langue maternelle, il vient aussi en aide à ses compatriotes au sein de la « société des Bretons émancipés ».

Des études. Et le voilà infirmier. Leader au plus haut niveau de la CGT parisienne, Corentin sera de toutes les batailles du front populaire. Mobilisé, il revient du front avec croix de guerre et citation pour avoir, des jours durant, brancardé des blessés sous les bombardements. Durant ce temps, la direction de l'assistance publique lui supprime « généreusement » son traitement.

### Dénoncé, fusillé...

Après la débâcle de 40, Corentin est démobilisé et reprend du service à l'hôpital des Petits-ménages qui porte aujourd'hui son nom. Le directeur, collaborateur zélé, demande la révocation de ce responsable communiste pour activités clandestines. Le directeur général de l'assistance publique approuve ! Prévenu à temps, Corentin entre alors dans la clandestinité. Et organise avec ses camarades le comité populaire de l'assistance publique, participe aux premiers groupes de FTP. Avant son arrestation, le 25 mars 1942, par les policiers français.

En 1936, Corentin Celton est le secrétaire de la fédération nationale des services publics et de santé CGT. Il le paiera très cher.



Corentin Celton est responsable d'un vaste secteur de Seine et Oise. Incarcéré à la Santé, puis à Fresnes, il rédige un journal, « L'Enchaîné », qui lui vaut 90 jours de cachot au pain et à l'eau. Son appartement est durant ce temps sous scellés. Au concierge de l'immeuble qui lui rend visite en prison, Corentin suggère d'y héberger des juifs en découpant soigneusement la bande de papier kraft frappé du sceau hitlérien. « Pendant de nombreuses semaines, se souvient Michel Pomeranc, de Paris, nous avons

dormi dans un appartement « protégé » par les nazis. Du fond de sa cellule, Corentin trouvait encore le moyen de penser aux autres... »

Le 25 mars 1943, un tribunal pétainiste le condamne à quatre ans de prison. Remis aux Allemands, condamné à mort, il est fusillé le 29 décembre au Mont Valérien. Huit mois plus tard, Paris se libérait. En 1947, Corentin, cité à l'ordre de la Nation, est fait chevalier de la légion d'honneur.

Laurent QUEVILLY.

## « Il me coûte peu de mourir... »

Déchirantes, les dernières lettres de Corentin Celton. « Je viens encore une fois m'entretenir avec vous, écrit-il à des proches du fond de sa prison. Ce sera la dernière, car je viens d'être informé que, vers trois heures, je serai fusillé, c'est à dire dans quelques instants, je ne serai qu'un cadavre inutile.

« J'adresse une lettre à Anna (sa sœur) pour lui faire connaître la décision qui me frappe. Comme à elle, je tiens à vous dire, au moment où je vais mourir, que j'ai lutté pour un monde meilleur, ce qui me reste ma fierté au moment où je vais payer de ma vie mon attachement à mon idéal politique.

« Je lui ai dit qu'il me coûtait peu de mourir puisque j'ai la certitude que la France vivra.

« Avant de vous quitter à tout jamais, dit-il à sa sœur, il faut que je vous dise combien je suis heureux pour tout ce que vous avez fait pour moi depuis mon incarcération. Ce qui m'est bien réconfortant au moment de mourir. Pour mes affaires, vous verrez avec Eugène. Je lui fait également parvenir un mot pour lui faire connaître ma situation. Il faudra régler la question de mon logement et ma situation administrative qui est toujours pendante. » Son souci du détail laisse rêveur : « Je vous fais retourner mon linge et le restant de mon colis que j'ai reçu hier. Dans mon linge, il y a le chandail et le tricot d'Eugène... » A tous : « Je vous embrasse de tout mon cœur... »



En 1946, les restes de Corentin Celton sont ramenés à Ploaré. Avant l'inhumation, le cercueil est déposé à la mairie annexe (Archives municipales).

## De Ris en Rhu

### Les fileyeurs s'organisent

Alors que les ligneurs sont regroupés en syndicat autonome

matin, à la criée, leur groupement. Jean-Charles Guillou en est

### Concours hippique, dimanche à la gare

Cent cinquante cavaliers de différents niveaux et de tous âges

équestres dans les différents centres équestres participant à ce

# L' "Olympic Bravery" échoué près d'Ouessant pourra-t-il être sauvé ?

BREST. — L'Olympic Bravery, 276 000 tonnes de port en lourd, 331 mètres de long, 52 de large, 32 400 ch, 15 nœuds en charge, est ce géant qui, parti de Brest dans la nuit de vendredi à samedi, pourrait avoir terminé sa carrière avant même de l'avoir véritablement commencée.

Il est à la côte, à Ouessant, entre les îlots « Le Créac'h » et « Keller », dans un décor hallucinant de roches battues par une mer rarement en repos.

Construit aux Chantiers de l'Atlantique, il avait quitté Saint-Nazaire au début du mois d'octobre, le 24 octobre, Christine Aureadis Onassis avait été présente à son baptême. A Cherbourg des travaux y furent effectués concernant ses superstructures. Il quitta ce port à la mi-décembre et, le 22 décembre, il était au quai de réparations à flot numéro 1 du port de commerce de Brest.

Son armement, l'Olympic-Maritime ne l'avait pas encore sous son pavillon. Il était sous la responsabilité des chantiers de réparation navale, les Ateliers Français de l'Ouest.

Le temps passait : qual de réparations numéro 1 du 22 décembre au 6 janvier, sortie pour essais, qual de réparations numéro 2 du 7 au 12 janvier, essais, retour à Brest jusqu'au 23 janvier. Mercredi dernier, 21 janvier, il passait sous pavillon libérien et devenait l'un des plus beaux fleurons de la flotte Onassis, doté de tous les perfectionnements, coût se situant au-delà de 20 milliards de centimes... Commandé par un état-major grec et le capitaine Tsirios, 28 hommes à

bord dont une partie n'était arrivée à Brest que ces tout derniers jours. Il appareillait donc dans la soirée de vendredi et laissait le pilote au-delà de « Charles-Martel », en vue de la mer libre, vers 1 heure samedi matin.

## Deux lignes de mouillage cassées

Le vent soufflait en fortes rafales : le sémaphore d'Ouessant-Créac'h « passait » des rafales de 104 km/h et une mer très forte, vers 3 heures du matin. On a fait état d'une avarie de barre, ou de machines. Dans l'un ou l'autre cas, ce bâtiment qui offrait une énorme prise au vent, devait dériver rapidement. A 8 heures du matin il talonnait près d'Ouessant et était dressé à la côte non sans avoir auparavant tenté vainement de mouiller successivement les deux ancres et lignes de mouillage dont il disposait. L'une et l'autre se rompirent quasi immédiatement.

Il est curieux de constater que

l'endroit où devait s'immobiliser l'Olympic-Bravery était tout proche du lieu où plus d'un demi-siècle auparavant était venu se perdre le cargo grec Mykonos.

... Ainsi était interrompue cette première traversée dont le but était un des fjords de Norvège où le pétrolier devait rejoindre les nombreux tankers immobilisés en attente de frêt.

## Le déséchouage : un problème de temps

Lorsque les Ouessantins virent cette énorme masse adossée à leur île, ils s'en rapprochèrent curieux. Et cette population de marins navigant au commerce, devait immédiatement conclure que l'Olympic-Bravery serait difficilement délogé de ces lieux.

La préfecture maritime avait envoyé sur place un hélicoptère pour découvrir qu'il n'y avait ni trace ni danger de pollution. Le bâtiment qui présentait une gîte de 20 degrés portait des estafilades sur ses flancs tribord. Mais à supposer que

certains de ses tanks fussent crevés il ne pouvait s'agir des soutes contenant 1 000 tonnes de mazout, lesquelles sont intérieures.

L'équipage était demeuré à bord, semble-t-il en toute quiétude.

Enfin, deux remorqueurs de la Bugsier, le Héros, parti de Brest le matin même, et l'Artic, qui s'était détourné d'une mission sur la Virogne, n'essayeront même pas hier, à 11 heures, une opération de déséchouage. Ce n'était pas possible.

On pouvait se poser la question, hier soir, de savoir quand cette tentative aurait lieu. En ce moment la marée perd de son amplitude et l'on craint qu'il faille attendre les prochaines vives eaux.

## Des transferts de ballast pour modifier l'assiette du navire

M. de la Ménardière, agent du Lloyd à Brest, nous confirmait hier soir qu'il avait accompagné à bord dans la matinée, grâce à un hélicoptère de la Marine nationale, le salvage officer de cette compagnie d'assurance maritime britannique venu spécialement de Londres, ainsi que l'ingénieur d'armement de la compagnie Olympic.

Le témoignage de M. de la Ménardière était doublement intéressant. Il a pu nous confirmer que l'équipage conservait un excellent moral. D'autre part, les experts ont déterminé les manœuvres propices à donner au bâtiment l'assiette optimale pour permettre à une opération de déséchouage de se dérouler avec les meilleures chances de succès.

Le navire présentait une gîte de 15 degrés à marée basse et de 18 degrés à la pleine mer. En procédant à des transferts de ballast, il serait possible de réduire cette gîte sur tribord. Mais il convenait également de tenir compte de la présence de roches à babord qui pourraient, à l'occasion d'une modification de l'assiette du pétrolier, causer des dégâts sur ce côté du navire.

Le déséchouage est donc plus que jamais envisagé. Les moteurs tournent, ce qui constitue bien évidemment un élément positif de première grandeur.

A proximité du pétrolier, les remorqueurs montent toujours bonne garde.

Le déséchouage sera-t-il tenté aujourd'hui ?

## Lloyd's a déjà payé pour la perte du « Berge-Istra »

MOINS D'UNE SEMAINE après la confirmation officielle, lundi à Londres, de la perte du minéralier norvégien géant Berge-Istra, « Lloyd's » qui assurait 70 p. cent du navire et de sa cargaison aura fait parvenir aux armateurs d'Oslo un chèque de plus de neuf millions de livres.

Le remboursement d'une somme aussi importante dans des délais aussi courts implique une puissance financière et une organisation sans défaut que seul « Lloyd's » possède dans le monde depuis bientôt 300 ans.

La rapidité avec laquelle « Lloyd's » peut rembourser plusieurs millions de livres — comme c'est le cas pour le minéralier Berge-Istra — est due à son fonctionnement très complexe basé sur la division des risques.

« Lloyd's » n'est pas une compagnie d'assurance, mais

une association d'assureurs qui mettent en commun leurs moyens financiers et partagent risques et bénéfices.

Dans la gigantesque salle du rez-de-chaussée de « Lloyd's », 7 800 assureurs (underwriters) regroupés en « syndicats » par spécialisation (112 syndicats pour la marine, 87 divers, 34 aviation et 4 automobile) signent les polices d'assurances sous le nom commun de Lloyd's.

Lorsqu'un armateur veut faire assurer un pétrolier pour dix millions de livres, il charge un courtier de Lloyd's (broker) de prendre contact avec autant d'« underwriters » qu'il faudra pour réunir la somme prévue.

Le « broker » fait alors circuler un papier sur lequel chaque assureur inscrit le pourcentage de la somme globale d'assurance qu'il accepte de prendre à sa charge.