

Le 23 mai 1925

# Le drame de Penmarc'h

Anne-Emmanuelle Marpeau et Bernard Lagny

Anne-Emmanuelle Marpeau réalise des dioramas, Bernard Lagny sculpte des bateaux. Ils s'inspirent généralement de faits maritimes authentiques : les "boîtes" sous verre conçues à la manière des anciens ex-voto racontent des histoires vraies, les demi-coques épousent les lignes de bateaux ayant réellement navigué. Il était donc inévitable que ce couple d'artistes établi à Audierne évoque un jour le terrible naufrage survenu le 23 mai 1925 à Penmarc'h, de l'autre côté de la baie. Mais avant de se mettre au travail, ils ont mené une enquête minutieuse pour mieux connaître la tragédie et ses principaux personnages : pêcheurs, sauveteurs et bateaux. Fruit de cette recherche, cet article est dédié, comme les œuvres d'art conçues à cette occasion, à la mémoire des vingt-sept victimes du drame.

«A terre, la pointe extrême est celle de Saint-Pierre. Depuis 1894 s'y dresse le puissant phare d'Eckmühl, dont l'obélisque de Kersanton est un chef-d'œuvre de sobre architecture. Il domine de haut l'ancien phare réduit au rôle d'amer et deux tours carrées, celle de la chapelle du village et celle du sémaphore. Entre Eckmühl et Men-Hir, l'île Nonna, vue de profil, fait l'effet d'une digue unilinéaire, comme l'île Conq devant Saint-Guénolé, les Etoes devant Kérity, Kerek-Hir devant Le Guilvinec, Inizan près de Lesconil. Vu du large, cela s'élargit et se fragmente en chapelets de blocs inégaux, séparés à haute mer par une eau toujours en mouvement.

«Rares sont les jours, rares même les heures, où l'on peut débarquer aux roches de Penmarc'h. Il s'en trouve pourtant. Comment croire au péril d'hier ou de demain, quand on voit, posés à une demi-cablure de Talifer, voile sur vergue, les thoniers surpris par le calme ou le vent de terre à la veille de rallier Concarneau ? Qui se douterait, en rangeant pour la première fois Men-Homès et le bord intérieur de l'île Conq, que là où il navigue, ce n'est d'ordinaire qu'un brisant ? Qui penserait, en se laissant glisser à droite ou à gauche de la tourelle de la Jument, escorté de guillemots nageurs et de godes, être à l'endroit précis où, le 23 mai 1925, furent engloutis coup sur coup deux bateaux de pêche et, fait peut-être unique dans les annales de la vie côtière, retournés deux bateaux de sauvetage ? Vingt-sept noyés, tel fut le lugubre bilan qu'on peut vérifier au cimetière de Penmarc'h.

C'est peu de dire que ce drame évoqué par Auguste Dupouy en 1940, dans son livre *la Basse-Bretagne*, nous a émus. Il est vrai que nous avons fait de nos passions

un métier. L'un sculpte dans le bois la forme des bateaux qui le font rêver, l'autre exprime l'univers qui la hante dans des boîtes peintes et vitrées à la manière des ex-voto. Comme notre travail s'inspire toujours de faits réels et de vrais bateaux, et que nous habitons Audierne dont Penmarc'h ferme la baie, il était fatal qu'un jour nous nous intéressions à ce tragique naufrage.

Mais avant de nous mettre à l'ouvrage, il nous fallait d'abord en savoir davantage sur l'événement, sur les hommes et sur.



Tout le drame de Penmarc'h est raconté dans ce diorama. A gauche, l'Arche d'Albanne, la chaloupe de pêcheurs naufragés et vient à son tour de se retourner. Au centre, le sloop Général Sannal à Eugène Le Gall, canot de la fête de la mer à Kérity : le canot de sauvetage est pavoisé, les canotiers semblent poser

leurs bateaux. Bien sûr, la presse locale s'est fait l'écho de ce naufrage. Mais l'effacement de ces articles et leur ton volontiers larmoyant nous mettaient mal à l'aise. En définitive, c'est dans *Le Yacht* du 13 juin 1925 que nous avons trouvé le meilleur récit du drame, et la citation de ce texte sobre et précis sera sans doute la meilleure entrée en matière de cet article.

## Quatre bateaux retournés et vingt-sept noyés

«Le temps était beau dans la matinée du 23 mai 1925, et de nombreux bateaux étaient sortis pour la pêche. Vers midi, une tempête s'éleva, soufflant du Sud aussi brusque que violente; vitesse du vent : 15 mètres à la seconde. Toutes les barques prirent aussi promptement que possible le chemin du retour.

«De terre, plusieurs personnes, notamment le guetteur du sémaphore, qui observaient des yeux ou de la jumelle la rentrée des bateaux, virent l'un de ceux-ci chavirer à proximité de la tourelle de la Jument. Il était exactement 13 heures; le bateau était le *Saint Louis*, patron Dupouy, cinq hommes d'équipage. La mer montait depuis environ deux heures et le courant de flot portait au Nord-Nord-Est, c'est-à-dire vers la terre. L'alarme fut immédiatement donnée aux canots de sauvetage; le sémaphore hissa le pavillon noir et tira deux coups de canon.

«Les canots *Comte et comtesse Foucher*, de Kérity, et *Léon Dufour*, de Saint-Pierre-Penmarc'h furent armés aussitôt. Comme un certain nombre de canotiers titulaires étaient en mer, des volontaires s'offrirent pour les remplacer, de sorte que l'équipage du canot de Kérity comprenait quatre volontaires sur douze hommes et celui de Saint-Pierre sept sur douze. La mer

n'avait pas encore assez monté pour que les canots pussent flotter dans ces petits ports; néanmoins, les femmes des marins elles-mêmes se mettant à l'eau jusqu'à la ceinture pour pousser les chariots vers la mer, le lancement se fit rapidement, et à 13h20 les deux équipages fusaient force de rames et se dirigeaient vers le lieu du naufrage du *Saint Louis*. «Au même moment (13h20), une autre barque de pêche, le *Bercean de Saint Pierre*, montée par sept hommes, patron Jean Larnicol, faisait naufrage au même endroit que le *Saint Louis*.

«Le canot *Comte et comtesse Foucher* qui, jusqu'ici, avait, grâce à la protection des récifs, navigué dans une mer relativement maniable, trouva, en s'engageant dans la passe entre le récif de Men-Laou au Nord et la tourelle de la Jument au Sud, une mer absolument déchaînée, telle que les sauveteurs déclarent n'en avoir jamais vu de pareille. Faisant route à peu près au Sud-Ouest, avec le vent de bâbord, une mer hachée venant de plusieurs directions mais principalement de tribord, le courant de flot portant au Nord-Nord-Est, le canot arrive presque sur l'alignement Men-Laou-Jument, et aperçoit des épaves.

François Larnicol, portant assistance aux sauveteurs du *Comte Foucher*, le canot de Kérity qui s'était porté au secours de dont on prépare l'annexe pour aller recueillir les hommes à la mer. A droite, sorte de contrepoint de la tragédie, une évocation à la parade, la population a sorti ses plus beaux atours... L'heure était alors à la joie, à la vie, mais déjà la mort guettait.



En haut à gauche, Eugène Le Gall, patron du *Général Samuel*. En haut à droite, Corentin Coïc, sous-patron rescapé du *Comte Faucher*. Ci-dessous, l'équipage de *L'Arche d'Alliance* autour de son patron François Larnicol (assis). Tous ces hommes seront décorés pour leur participation au sauvetage.

"A ce moment vient sur lui une grosse lame brisante qu'il surmonte parfaitement. Presque aussitôt après, une seconde lame encore plus forte, prenant le canot légèrement par tribord devant, le couche sur bâbord et précipite à la mer la moitié environ de l'équipage, dont le patron Jégou. Les hommes restés à bord aident leurs camarades à remonter, mais tandis que chacun est occupé à regagner son poste, une nouvelle lame énorme assaille par le flanc tribord le canot qui, cette fois, fait un tour complet sur lui-même, rejetant au-dehors tous les canotiers, à l'exception d'un seul qui s'est cramponné à son banc, et qui, d'ailleurs, est lui aussi rejeté par la lame suivante.

"Il était 13h50 quand ce nouveau sinistre

se produisit. Le canot entièrement vidé de son équipage et ayant fait un ou deux tours complets sur lui-même, est poussé rapidement vers la terre par le vent et le courant; il vient s'échouer sur la basse Men-Talec, à quatre cents mètres du rivage, où des volontaires partis dans des youyous le prennent et le ramènent au port.

"Le patron François Larnicol, qui avec son bateau *L'Arche d'Alliance* était resté à croiser à proximité du lieu du sinistre, se porta aussitôt au secours des naufragés. Cinq de ceux-ci, dont un mort, furent recueillis par lui, après 25 à 30 minutes de séjour dans l'eau. Notons ici l'héroïsme particulier du sous-patron Coïc qui, après avoir soutenu le canotier Kerisit appelant à l'aide, refusa à deux reprises de se laisser

ramasser en disant à Larnicol de sauver d'abord les naufragés qui étaient plus au large. Finalement Coïc fut recueilli par d'autres sauveteurs comme nous le verrons plus loin.

"Le canot *Léon Dufour* - du type non redressable, à grande stabilité -, parti de Saint-Pierre également à 13h20, prit une route convergente avec celle du *Comte et comtesse Faucher* et vint se ranger dans ses eaux. Il se trouvait à cent vingt mètres en arrière, c'est-à-dire dans le Nord-Est de celui-ci, lorsqu'il fut abordé par la même lame qui, quelques secondes auparavant, avait causé le sinistre des canotiers de Kérity. Sous l'effort de cette lame, on le vit se dresser, l'avant en l'air, presque verticalement. L'équipage tout entier fut précipité à la mer par l'effet d'une telle inclinaison. Puis le canot retomba sur sa quille; vidé de ses hommes, il dériva vers la terre comme l'autre, et vint faire côte à trois cents mètres dans l'Est de la petite jetée de Kérity. Des douze canotiers, quatre seulement furent sauvés, grâce à la petite annexe du *Général Samuel*, le bateau du patron de pêche Le Gall qui recueillit également les corps inanimés du patron Berrou et du sous-patron Tanniou, et qui recueillit aussi le sous-patron de Kérity, Coïc."

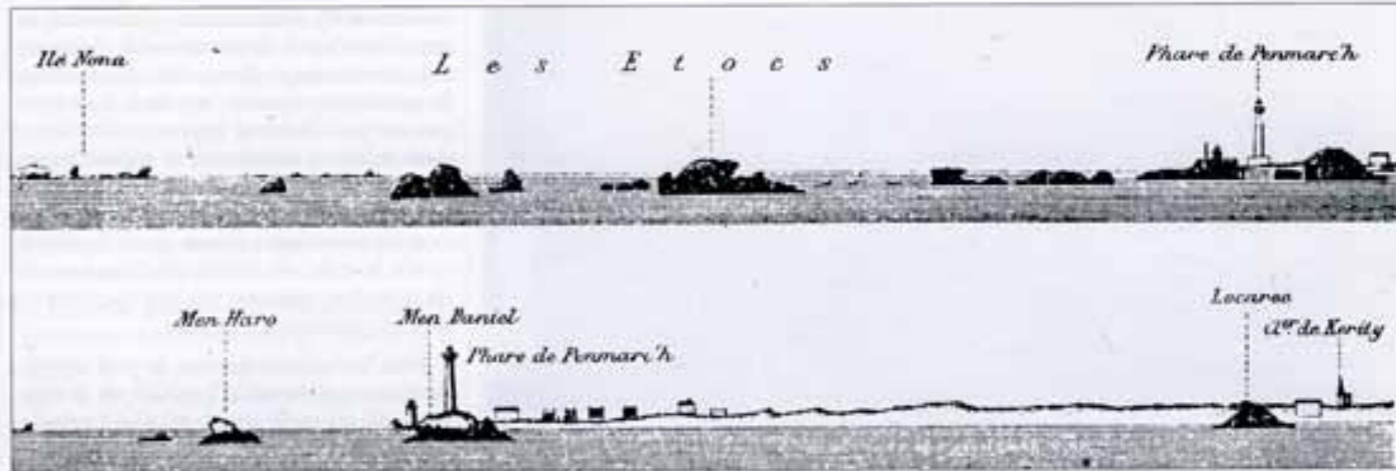
Voilà, sans fioriture, ce qui s'est exactement passé. Reste à faire l'analyse du drame et de son coût humain.

### Une dépression trop pressée

Quelles étaient précisément les conditions météorologiques ce 23 mai 1925 ? L'Office national météorologique prévoyait ce jour-là l'approche d'une dépression de 745 mm centrée sur la pointe de Bretagne. Il annonçait un vent du Sud de force 3 à 7 heures du matin,



"Prévision de l'état du ciel et du vent pour le 24 mai". La tempête était prévue pour le lendemain.



Ci-dessus, deux vues de la côte de Penmarc'h extraites du *Pilote des côtes de la Manche* de Thomassin (1871). Ci-dessous, carte des abords de Kérity publiée par *L'Illustration* à l'occasion du naufrage. Les bateaux se sont retournés à l'entrée du chenal, entre la tourelle de la Jument et les roches de Men-Laou.

passant au Sud-Sud-Ouest pour atteindre force 7 le soir à 18 heures, et culminant à force 9 de Sud-Ouest le lendemain matin. Sans doute cette dépression sera-t-elle arrivée un peu plus tôt que prévu, car d'après *Le Yacht*, dès midi le vent soufflait à "15 mètres seconde", c'est-à-dire à force 7. En outre, la mer était aux dires des sauveteurs "absolument déchainée".

Pour preuve, ce témoignage de Jean Riou publié dans *Le Finistère*. Ce canotier embarqué sur le canot de sauvetage de Saint-Guénolé *Maman Poydenot*, parti lui aussi au secours des naufragés, affirme : "Nous étions là douze hommes fermement résolus à sauver nos frères en danger. Nous ramions dur, de toutes nos forces, eh bien, Monsieur, il nous a été impossible de lutter contre le vent et les lames. Nous ne faisons pas, malgré nos efforts désespérés, plus de cent mètres en vingt-cinq minutes et nous avons dû renoncer à franchir la passe bordée de rochers."

A cette dépression trop pressée s'ajoute le fait aggravant que le sinistre a eu lieu dans des parages particulièrement dangereux. "Est-il nécessaire, s'interroge *Le Yacht*, pour expliquer la catastrophe, d'invoquer, comme l'opinion publique a tendance à le faire, une de ces lames sourdes surgissant brusquement du fond de la mer comme ferait la secousse d'un tremblement de terre ? Nous ne le pensons pas. Dans la passe Men-Laou-Jument, où fut creusé en moins d'une heure le tombeau de quatre équipages, les hautes lames déferlantes, à cette heure de la marée, et avec ces directions divergentes du vent et de la houle, déchargeaient formidablement. Les mêmes circonstances reproduiraient les mêmes effets et l'hypothèse d'un phénomène exceptionnel et anormal n'a pas à intervenir pour les expliquer.



"La vérité est plus simple. Dans les conditions que nous venons de dire, la passe Men-Laou-Jument, très dangereuse à franchir en venant du large, avec le vent et le courant pour soi, comme le prouva

le naufrage des deux barques armées par les marins les plus habiles de nos côtes, était probablement invincible en sens inverse. Les équipages des deux canots de sauvetage étaient parfaitement capables de mesurer la grandeur du danger, mais ils voulaient sauver leurs camarades, et, incapables d'abandonner la partie, ils ne craignirent pas d'en courir le risque et ils bravèrent témérairement la mort."

Quoi qu'il en soit, au temps des sémaphores, les bulletins météorologiques n'étaient pas diffusés comme ils le sont aujourd'hui. Ce matin-là, au moment de l'appareillage, il faisait beau et les pêcheurs n'avaient aucune raison de rester à terre.

### La sécurité des canotiers

Reste que les canots de sauvetage sont conçus justement pour affronter les pires tempêtes. A la suite du drame de Penmarc'h on s'interrogea donc sur la sécurité de ces embarcations et de leurs canotiers. "Consulté immédiatement après le sinistre, écrit *Le Yacht*, M. Normand, constructeur de ces canots, a envoyé deux spécialistes sur les lieux pour procéder à une visite complète des deux canots. Voici les résultats de l'examen auquel il a été procédé :

"Le canot de Kérity sera sans doute aisément réparable sur place. Il n'a que des avaries superficielles et légères, et aucune dans les œuvres vives. Les dômes de redressement sont aussi intacts que si le canot n'était pas sorti de son abri. Le canot de Saint-Pierre a une rupture d'étambot et quelques autres avaries moins importantes; cela nécessite son passage dans les chantiers de construction, où il a été expédié d'urgence. Ce canot, qui est du type à grande stabilité, n'a pas chaviré mais, en



Le *Lion Dufour* (en haut) et le *Comte Foucher*, échoués après leur naufrage.



arrivant jusqu'à terre, il a dû passer sur des récifs où il aura fortement talonné."

A en croire les résultats de cette expertise, les qualités nautiques des canots de sauvetage ne sont donc pas à mettre en cause. Si les hommes avaient pu y res-

ter accrochés, sans doute auraient-ils survécu. A bord de ces embarcations, chaque canotier doit théoriquement avoir le bras passé dans un anneau relié au bateau par un filin. Mais dans les faits, ce règlement est rarement respecté. "Les ca-

notiers ne s'y soumettaient qu'avec réticence, comme la Société centrale de sauvetage des naufragés (Scsn). Ils estimaient que la garantie représentée par ce lien ne compensait pas l'entrave apportée à la liberté dans leurs mouvements, et même les exposait à avoir le bras cassé dans certains cas. (...) Enfin, n'oublions pas que les canots de sauvetage utilisent tantôt l'aviron et tantôt la voile; on ne voit pas la manœuvre de la voile exécutée par des hommes qui seraient attachés à leur banc."

Pour les mêmes raisons, le port du gilet de sauvetage, lui aussi imposé par le règlement, n'est pas non plus toujours respecté par les canotiers. "Un gilet de sauvetage, même le gilet de kapok qui, depuis plusieurs années, a remplacé le gilet de liège beaucoup plus encombrant, engendre nécessairement une certaine gêne et entraîne une petite diminution de l'effet utile de chaque aviron," explique la Scsn. La plupart des canotiers du *Comte et comtesse Foucher* en effet ne portaient pas le leur au moment de l'accident. "Ce fut l'impatience d'arriver auprès des naufragés qui poussa les canotiers à commettre cette imprudence, expressément interdite par nos règlements," affirme la Société de sauvetage. Il est vrai qu'à bord du *Lion Dufour*, dont tous les canotiers portaient un gilet de sauvetage, on ne compta que quatre rescapés.

Poursuivant son analyse du drame, la Scsn s'interroge enfin sur la rapidité de l'intervention. Un canot à moteur aurait-il fait mieux? "Le 23 mai, aussitôt avertis, les deux canots en moins d'une demi-heure étaient sur les lieux de la catastrophe où ils furent sinistrés à leur tour. Il est permis de douter qu'un canot à moteur y fût parvenu plus vite. Par ailleurs, aucun marin n'admettra qu'un canot à moteur soit plus capable de tenir dans ces mauvais temps qu'un canot tel que nos canots à rames et à voiles."

La fiabilité des canots de sauvetage ne sera donc pas remise en question: après réparation, les deux unités de Penmarc'h rejoindront leur station. "Dans les jours suivants, se réjouit la Scsn, les deux canotiers volontaires survivants et les plus proches parents de chaque victime insistent vivement pour être choisis comme remplaçants titulaires, afin de remplir les places devenues vacantes. Il en faut cinq, ils sont sept. Malgré la petite entorse faite au règlement, l'inspection de la Centrale et le Comité local les acceptent tous."

Les pêcheurs de Penmarc'h n'ont pas froid aux yeux, comme en témoigne le guetteur sémaphorique, l'un des témoins du quadruple naufrage auquel *Le Finistère*



Le lancement du *Lion Dufour*.

prête les propos suivants. "Tout ce drame s'est déroulé en moins d'une heure. Mais sur la côte, malgré tout, malgré le vent qui hurle, la mer qui rugit son appel horrible, malgré la fatalité, on ne perd pas courage. Il faut lutter jusqu'au bout, et bientôt sept à huit barques de pêche avec leur annexe quittaient la grève de Kérity et voguaient à toute vitesse vers le chenal de la Jument."

Et cette audace sera récompensée. Le gouvernement décernera la croix de la légion d'honneur aux patrons du *Gérald Samuel* et de *l'Arche d'Alliance* et une médaille d'argent à leurs équipages. Et les canotiers rescapés seront également récompensés par différentes distinctions, dont une médaille de vermeil pour le sous-patron Coïc, promu en outre chevalier de la légion d'honneur.

### Apprendre les bateaux

Nous connaissons les faits. Mais avant de nous mettre au travail, il nous restait encore à apprendre les bateaux qui étaient les acteurs de ce terrible drame. Soixante-dix ans après les événements, nous voulions tout savoir de leurs formes, de leur histoire, de leur environnement, pour les représenter aussi fidèlement que possible et honorer la mémoire de ceux qui avaient travaillé à leur bord et qui, pour certains, y avaient perdu la vie. Nous avons donc poursuivi notre enquête.

La flottille qui nous intéresse se compose de six unités: les deux bateaux de



Maquette d'un canot à redressement de 30 pieds, réalisée en Angleterre en 1879. C'est ce type d'embarcation qui a été adopté par la Société centrale de sauvetage lors de sa fondation.

pêche naufragés (le *Saint Louis* et le *Bercean de Saint Pierre*), les deux principaux voiliers ayant participé au sauvetage (*l'Arche d'Alliance* et le *Gérald Samuel*), et les deux canots de sauvetage (le *Comte et comtesse Foucher* et le *Lion Dufour*).

### Deux canots de sauvetage

Les canots de sauvetage naufragés, le *Lion Dufour* de la station de Saint-Pierre, et le *Comte et comtesse Foucher de Saint-Faron* - plus communément appelé *Comte Foucher* - de celle de Kérity, ont été tous deux construits au chantier Augustin Normand du Havre. Mais ils appartiennent à deux types différents.

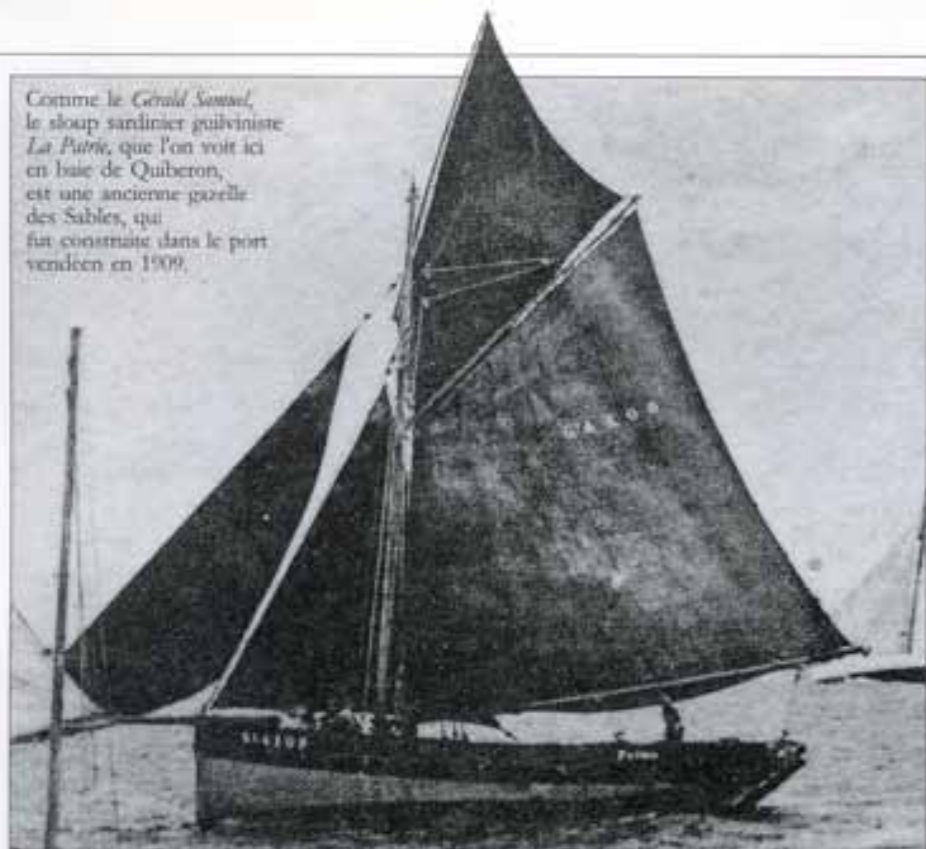
Lancé en 1913, le *Lion Dufour* (n° 121) est un canot à grande stabilité dit "inclinable" - sans dômes de redressement - de 9,80 mètres de long, pour 2,60 mètres de large et 0,94 mètre de creux. Il est doté d'une dérive centrale et porte un lest de 150 kilos. Les avaries dues à son naufrage sont réparées au Havre, après quoi il retourne à Saint-Pierre où il demeure jusqu'à la fermeture de la station en 1944.

Lancé en 1900, le *Comte Foucher* (n° 78) est un canot redressable de 10,10 mètres de long pour 2,27 mètres de large et 0,97 mètre de creux. Il porte un lest de 300 kilos. Après avoir figuré à l'Exposition universelle, il est affecté à la station de Kérity - la première fondée à Penmarc'h



Demi-coque du *Comte Foucher*, le canot de Kérity, devant un diorama représentant la station de sauvetage de Saint-Pierre et le lancement du *Lion Dufour*.

Comme le *Gérald Samuel*, le sloop sardinier guilvinet *La Patrie*, que l'on voit ici en baie de Quiberon, est une ancienne gazelle des Sables, qui fut construite dans le port vendéen en 1909.



(1868) – en remplacement du canot redressable de 9,78 mètres qui portait le même nom. Après son naufrage, il est réparé sur place par deux charpentiers du chantier Normand et reste en service jusqu'à la fermeture de la station en 1947. Par chance, trois canots identiques au

*Comte Foucher* ont été restaurés, qui pourront nous servir de guides : le *Le Philippe de Kerballet* de Roscoff, exposé à la citadelle de Port-Louis, le *Papa Poydenot* de Penmarc'h, visible au pied du phare d'Eckmühl, et le *Benoît Champy* de Cayeux (voir *La Chasse-Marin* n° 47).

Construite à Douarnenez en 1923, la chaloupe à cul carré (grand canot) *Notre-Dame de Tréminou*, est du même type que celles impliquées dans le drame de Penmarc'h : le *Bercean de Saint Pierre* et le *Saint Louis*, qui ont fait naufrage, et l'*Arche d'Alliance* qui a participé au sauvetage.



### Trois chaloupes

Dans les registres de l'Inscription maritime de Brest, nous retrouvons la trace de nos quatre bateaux de pêche. De l'examen de ces documents qui nous livrent les immatriculations, les tonnages, les années de construction, la date et le lieu de francisation, il apparaît que les deux barques naufragées ainsi que l'*Arche d'Alliance* sont appelées par l'administration "canots creux", terme désignant des chaloupes à cul carré, tandis que le *Gérald Samuel* grée en sloop est d'un type différent. Aux Archives départementales, nous glanons quelques renseignements supplémentaires comme les lieux de construction des trois chaloupes.

Construite en 1919 à Douarnenez, l'*Arche d'Alliance* (GV 4266), patron François Larnicol de Kéridy, mesure 10,30 mètres de long pour 3,46 mètres de large et 1,48 mètre de creux, et jauge 9,26 tonneaux. Francisée à Pont-l'Abbé le 19 janvier 1920, elle est vendue par son patron à Noël et Pierre Larnicol le 11 juin 1925, soit moins de trois semaines après le drame de Penmarc'h – sans doute François Larnicol fut-il traumatisé par la disparition de son père, ses deux frères et son beau-frère. L'*Arche d'Alliance* est retirée de la flotte trois ans plus tard et dépecée en 1929.

Le *Saint Louis* (GV 4401), patron Julien Dupuis, de Saint-Pierre, est lancé en 1920 à Lesconil. Il mesure 9,47 mètres de long, 3,44 mètres de large et 1,28 mètre de creux, et jauge 7,64 tonneaux. Francisée à Pont-l'Abbé le 21 septembre 1920, ce bateau se perd corps et biens le 23 mai 1925. Tout comme le *Bercean de Saint Pierre* (GV 4965), à Vincent Larnicol, de Saint-Pierre. Lancée à Pont-l'Abbé en 1921 et francisée dans ce même port le 5 juin de la même année, cette chaloupe mesure 9,48 mètres de long, 3,52 mètres de large et 1,52 mètre de creux, et jauge 8,42 tonneaux.

Ces trois chaloupes non pontées présentent donc des caractéristiques très voisines, le *Saint Louis*, premier bateau à faire naufrage, ayant un franc-bord légèrement inférieur aux deux autres. Nous constatons aussi que ces trois unités ont les mêmes caractéristiques que le *Notre-Dame de Tréminou*, dont nous avons retrouvé dans *ArVag* la photographie conservée au Musée de la Marine et qui nous servira de modèle pour la confection des demi-coques. Cette chaloupe sardinière de 9,52 tonneaux avait été construite en 1923 à Douarnenez, et francisée le 8 mars 1923 à Pont-l'Abbé pour Pierre Leroux du Guilvinec.

Cette enquête nous révèle encore que les chaloupes *Saint Louis*, *Bercean de Saint Pierre* et *Arche d'Alliance* étaient trois bateaux récents, armés par des équipages aguerris, connaissant depuis leur plus tendre enfance tous les dangers de la côte de Penmarc'h.

### Une ancienne gazelle

Le cas du *Gérald Samuel* sera un peu moins simple à élucider. En effet, nous apprenons très tôt qu'il s'agit d'un bateau d'origine vendéenne transformé en sloop de pêche breton. D'abord nous hésitons entre deux types : le *Gérald Samuel* était-il un petit "dundée à sardines" (sloop à tappecul) ou une "gazelle des Sables" ? Finalement, les minutes du juge de paix des Sables-d'Olonne nous ont confirmé le fait qu'il s'agissait d'une gazelle.

Le *Gérald Samuel* (LS 2128, puis LS 112) est lancé en 1907 et francisé le 23 avril de la même année aux Sables-d'Olonne, pour le patron Samuel Legréle, de La Chaume – s'agit-il du gai luron, ami de Paul-Emile Pajot, évoqué par son biographe Jean Huguet ? En ce cas, il est permis d'imaginer que le peintre chamois aura brossé le portrait de cette gazelle de 13,88 mètres de long, 4,80 mètres de large, calant 2,08 mètres et jaugeant 21,74 tonneaux.

Vendu en 1913 au patron Jérôme Gracieux Rabillier, pilote aux Sables depuis 1899, le *Gérald Samuel* quitte ce quartier maritime l'année suivante. On le retrouve en 1922 au Guilvinec, qui compte déjà plusieurs bateaux originaires du port vendéen. Il appartient alors à Eugène Le Gall, de Kéridy. Après quelques transformations – dont le bordage des pavois ajourés –, le nouveau patron pratique à son bord la pêche à la sardine et au maquereau, les palangres, et le chalut à perche. Le *Gérald Samuel* sera dépecé à Pont-l'Abbé le 9 octobre 1928.

### Les demi-coques de la mémoire

Voilà, nous avons à présent moissonné tous les matériaux nécessaires avant d'entamer notre travail. Nous savions tout ce qu'il était possible de savoir sur le naufrage, sur les hommes et sur les bateaux. Il ne nous restait plus qu'à nous mettre à l'ouvrage.

Les demi-coques ambitionnent de restituer à nos yeux les formes – les plus exactes possible – des bateaux impliqués dans le drame. Pour y parvenir, nous

avons adopté la méthode en cours dans les chantiers à l'époque où les charpentiers n'étaient pas tenus de fournir les plans de leurs bateaux à l'administration. Ils travaillaient alors "à l'œil", en s'aidant de gabarits, et quelquefois, pour visualiser les formes d'un nouveau bateau, ils faisaient une demi-coque. C'était un simple outil de travail sans valeur, qui était ensuite donné au propriétaire, à moins qu'il ne soit simplement jeté au feu.

Pour la gazelle *Gérald Samuel*, le plan du sloop *Venus* (LS 2057) nous servira de point de départ, ainsi qu'un plan de canot de 26 pieds des chantiers Bénéteau. Les dimensions du bateau données par le certificat de jauge nous ont permis de retracer le profil, le dessus – au niveau du livet du pont –, et la flottaison. Ensuite, après assemblage des plan-

chettes en sapin blanc, au moyen de chevilles, une première forme a été sculptée. Une fois désassemblées, ces planchettes ont révélé les lignes d'eau, qu'il a fallu faire filer correctement en comblant les creux et en gommant les bosses, toutes ces opérations contribuant à en faire un plan bien balancé. Et aussitôt de reprendre le ciseau, pour sculpter, dans des bois plus nobles, la gazelle idéale aux formes probablement voisines de celles du *Gérald Samuel*.

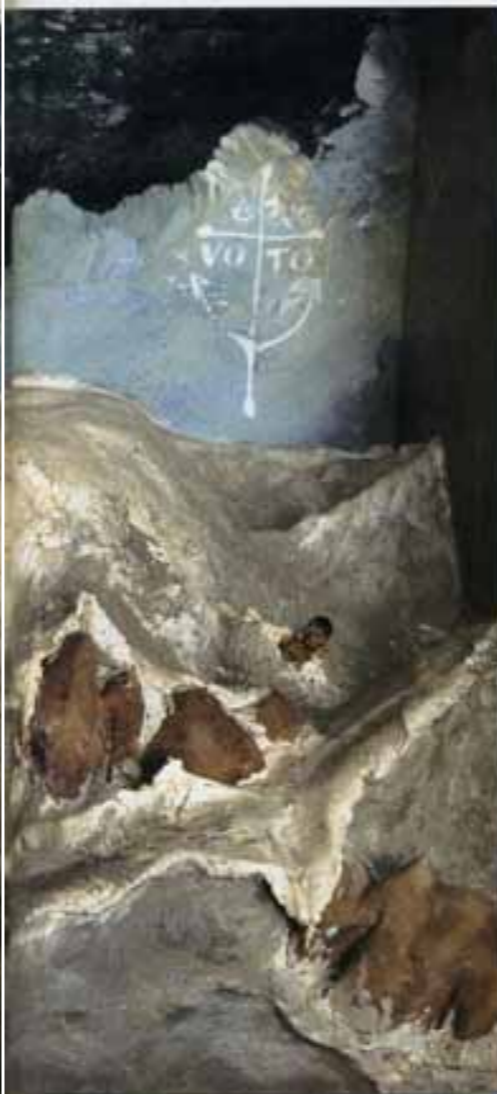
La méthode sera la même pour les chaloupes finistériennes. Enfin, la demi-coque-maquette du canot de sauvetage, a pu être faite grâce au beau modèle conservé au musée de l'Atlantique de Port-Louis, dont elle s'inspire, et au plan de formes publié dans l'ouvrage de Jean Pillet, *Le sauvetage au temps des armures et de la voile*.



Ci-dessus, demi-coque d'une gazelle des Sables dont les lignes sont probablement voisines de celles du *Gérald Samuel*. Mais les pavois ajourés avaient sans doute été bordés en Bretagne.

Ci-dessous, demi-coque d'une chaloupe finistérienne à cul carré (ou canot) en usage dans les années vingt.





### La ferveur des ex-voto

Les ex-voto feront le récit des difficultés surmontées par la communauté maritime de Penmarc'h. Récit des ressources humaines, du courage, de l'impuissance aussi. Pourquoi baptiser ex-voto ces "boîtes" sans caractère votif ? Sans doute parce qu'elles ont l'ambition de témoigner des inquiétudes profondes des gens de mer et en tout cas d'en restituer la ferveur...

Le drame de Penmarc'h, c'est un sauvetage qui tourne à la catastrophe. Le fait est probablement unique dans les annales : les deux canots de sauvetage lancés au secours des barques en difficulté ont fait naufrage très près de la côte, presque sous les yeux de ceux, de celles surtout, que rien ne rassure dans l'attente cruelle du pire. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit du sauvetage des gens de Penmarc'h par les gens de Penmarc'h eux-

mêmes. Le drame est vécu simultanément par les pêcheurs et les habitants de Saint-Pierre et Kérity, appartenant tous à la même communauté. Ce sont les femmes des marins qui tirent les canots de sauvetage sur leur chariot hors de l'abri, puis entrent dans l'eau jusqu'à la taille pour effectuer le lancement au plus vite. Ce jour-là, toute une fratrie se rassemble sur le rivage. En entrant dans l'eau, les femmes ne sont plus sur le rivage, elles ont rejoint les naufragés, leurs maris, leurs fils, leurs frères, là-bas entre Men-Laou et la Jument. En entrant dans l'eau, les femmes pénètrent dans le drame. Nous avons souhaité que les ex-voto expriment ce partage de l'angoisse et du risque.

A l'origine du projet de chacune de ces "boîtes", il y a toujours cette tentative de montrer, en quelques plans étroitement imbriqués, l'horreur et l'émerveillement, l'avant et l'après, "le flux inépuisable, l'alternance perpétuelle de la vie et de la

mort." Bien loin de livrer quelque secret, quelque information supplémentaire ou vérité cachée, nos ex-voto voudraient pérenniser une interrogation, celle de l'ultime angoisse des naufragés.

### Obsessions nourricières

Nous ne saurions conclure cet article sans évoquer enfin quelques éléments qui, à défaut d'avoir un rapport direct avec le drame de Penmarc'h, n'en ont pas moins inspiré notre travail.

En premier lieu, cette étrange visite faite à l'automne 1992 à l'abri du canot de sauvetage de Lizard, en Cornouailles. Introduits en silence par un homme qui allait y veiller, nous avions pénétré dans un sanctuaire. Ce n'est qu'au moment où nos yeux se sont progressivement habitués à la pénombre que nous avons compris que le canot de sauvetage était là. Comme une grande bête qui repose.

naient tout à la vie, au monde. La couleur était violente, et elle bougeait.

En second lieu, c'est une phrase, lue à Honfleur sur un ex-voto de la chapelle Notre-Dame de Grâce, qui nous a marqués. Une maxime tellement simple qu'elle s'imprimera à jamais dans notre mémoire. Comme le font la plupart des ex-voto anciens, elle témoigne des déchainements monstrueux que sont les tempêtes, et de la grande vulnérabilité de l'homme : "Plus agité que ce vaisseau / Dont tu vois le péril extrême, / Mondain reconnais ce tableau : / De tes passions c'est l'emblème."

En dernier lieu, c'est à celui pour qui la mer est vécue comme une inspiration – autant dire dont l'inspiration est vécue comme une mer – que nous sommes revenus, une fois de plus, en travaillant autour du drame de Penmarc'h : Herman Melville. Car l'auteur de *Moby Dick* sait mieux que quiconque l'art de susciter la présence insinuante de la mer et de faire vivre ceux qui en sont familiers, ceux dont la vie est liée à elle, ceux dont elle est le milieu, plus, le destin, pire, la fatalité. La mer, non seulement entoure et porte les bateaux, mais les menace incessamment. La mer est d'une présence inexorable.

Notre seul souhait est que ces lectures, ces images, ces expériences aient pu donner un peu de leur âme à notre travail, voué à la mémoire de : Thomas Cloarec, Henri Kerloc'h, François Le Gars, Henri Jezeigabel, Pierre Tanniou, Yves Stéphan et Laurent Coupa, du *Conte et comtesse Foucher*. Jean Berrou, Jean Larnicol

père, Alain Calvez, Laurent Calvez, Jean-L. Helgouale'h, Pierre Carval, Guillaume Cossec et Vincent Tanniou, du *Léon Dufour*. Julien Dupuis, Pierre Le Floc'h, Henri Tarter, Corentin Jacob et Jean-Pierre Le Lay, du *Saint Louis*. Vincent Larnicol, Pierre-Jean Larnicol, Jacques Biger, Jean Guichaoua, Nonna Salaun, Pierre Stéphan et Jacques Buannic du *Berreau de Saint Pierre*.

Et c'est à Joseph Conrad que nous laisserons le mot de la fin. L'auteur du *Miroir de la mer* qui écrivait "Personne ne peut dire quels étaient leurs pensées, leurs regrets, les paroles qu'ils avaient sur les lèvres quand ils moururent. Mais il y a quelque chose de beau dans le trépas de ces cœurs soudain délivrés de ce paroxysme de lutte, de tension et d'effrayant vacarme, et qui passent de la furie immense et sans repos de la surface à la grande paix de ces profondeurs qui dorment paisiblement depuis le début des temps."

Sources : Musée de la Mer, Paris. Service touristique de la Mer, Brest et Rochelais. Archives départementales du Finistère, Quimper, et de Vendée, La Roche-sur-Yon. Bibliothèque municipale de Quimper. Presse : *Le Yacht*, L'Économiste, *Le Finistère*, *Le Diable à Brest*, avril-mai 1923.

Bibliographie : F. et C. Boulier : *Ex-voto marins* (Erwen). *Ex-voto marins de Penmarc'h*, catalogue d'exposition, Nantes-Carré-Durikereq. *Nantes et l'Atlantique*, notes de Charron-Martine, catalogue d'exposition, Brest. Joseph Conrad : *Le miroir de la mer* (Gallimard). Herman Melville : *Moby Dick* (Gallimard). Jean Pillel : *Le sauvetage au temps des avions et de la voile* (Chasse-Marte). Bernard Cahuzac et alii : *Le Yacht* tome I (Chasse-Marte). Dominique Daviani et Noël Guen : *Histoire d'un lieu de pêche, le geyll de Lizard* (Gallimard). Jean Hugaret : *Paul-Émile Poiré, maître-pêcheur immergé de la mer* (Arthaud, Grenoble). F. Quirion : *Penmarc'h à travers son histoire* (Le Gouezec, Quimper). Thomas : *Plus de sites de la Mer* (Chasse-Marte). Bousquet de la Grive : *Pêche des sites entre Penmarc'h et la Loire*, 1869 (Chasse-Marte).

Nous étions tout auprès de son ventre lisse, attirant, à le toucher. Nous sommes restés longtemps immobiles. A moins d'un mètre sur le côté, nous avons distingué de petites formes régulières : les bottes de l'équipage. Alignées sous les brassières de sauvetage, avec les noms dessus. Tout le long du petit escalier étroit menant à la coursive, des photos, en noir et blanc, encadrées. Comme les ex-voto dans les églises. Autrement. C'étaient les photos des sauvetages. Ainsi, voilà ce que faisait cette bête quand elle sortait. Et elle semblait encore plus énorme maintenant, vue de dessus. Il n'y avait pas d'habitant dans ce lieu, ce n'était pas une maison, juste un repaire, un abri. La bête ne reposait pas, elle retenait son souffle. En sursis. La porte sur la mer s'est alors ouverte, faisant jaillir la couleur, la lumière. Les vagues qui se jetaient à l'assaut des rails de lancement, en bas de la pente, rame-



Détails de deux dioramas. Page de gauche : à bord de l'annexe, les hommes du *Général Samard* recueillent des canotiers accrochés au grément brisé de leur embarcation. Ci-dessus : lancé sur son chariot, le *Léon Dufour* s'élance vers la mer en dépit du danger.