

Recueillie et harmonisée
par Vincent GAMBAU.



es d'entrer au service de la
e devenu vite populaire que
rde. Alexandre Dumas en a
il a d'ailleurs tiré une pièce.
eune-Colombier à Paris une
a musique de scène de Vin-
erlandaise.



es de monnaie ont été
voyageurs.

isir au spectacle que leur
ils ne soupçonnent pas
me.

nt dans les eaux tropi-
ns l'intérieur du port, à
r au jeune garçon qui se
nâchoires !

l'un de ces drames. Le
tique que j'avais pris à
it de jeter l'ancre devant
ale de la République du

etites barques rôdaient
saient, depuis un quart
s bateliers recueillaient

e métal s'enfonce à pic
à l'instant, il n'opère sa
va-et-vient qui décrit de
out le suivre du regard

et tous les nègres restés
l'horreur : l'un de leurs
un squal. Deux ou trois
e; des mains le saisirent
hissé hors de l'eau, nous
mbe... Il expira, tandis
à terre... V. F.



En Mer

LES VOYAGES

DU « VINCENT - MICHELLE »

(Épisodes de la Résistance bretonne.)

CE n'est pas en vain que la Bretagne a une côte dentelée, festonnée, toute en pointes et en criques, propice comme nulle autre aux aguets patients, aux évasions discrètes et aux mouillages imprévus. Dès les premiers jours de l'occupation allemande, les gens de mer surent en profiter. Mais il y fallut beaucoup d'astuce. Les soldats vert-de-gris s'étaient répandus partout. La « Gast » (leur douane) contrôlait les moindres ports. Les départs et les rentrées des bateaux de pêche étaient réglementés sévèrement. Les fouilles étaient fréquentes et minutieuses. Chaque équipage avait son cahier rouge, où les jours, les heures, la durée de chaque voyage étaient consignés. Chaque équipier avait son signalement. Mais, avec de l'adresse, du courage et de l'audace, on parvint bien des fois à déjouer toute cette vigilance. Rémy a conté les exploits du petit chalutier « Les Deux-Anges », qui appartenait à la flottille de l'estuaire de Pont-Aven. Voici ceux du « Vincent-Michelle », autre chalutier, guère plus gros, armé au port du Guilvinec sous le numéro 6497, et qui avait son poste de mouillage au port de Saint-Guérolé, en Penmarc'h. C'est de son patron, Jacques Scujler, que je tiens le récit qui va suivre.

Depuis mars 1941, il était inscrit aux Forces Françaises Libres et faisait partie du réseau Johny, dont le chef était alors M. Robert Alaterre, consul de France. L'occasion n'allait pas tarder de le mettre à l'épreuve. Il s'agissait, entre autres choses, de sauver le pharmacien du bourg, M. Henri Péron, guetté par la police allemande et résolu à partir pour l'Angleterre. Scuiller est marié et père de famille. Prendre à son bord un fugitif, c'était un risque capital à courir : il acceptait, à une condition, c'est que sa femme fût d'accord. Des entreprises de ce genre, les maris n'en parlent pas généralement à leur femme. Mais Scuiller connaissait la sienne : il savait pouvoir compter sur sa vaillance et sa discrétion. On le laissa faire, et il put ainsi passer à l'exécution, le cœur tranquille.

Le cœur tranquille, mais l'esprit assez agité, et pour cause. Comment embarquer un homme qui n'est pas porté sur le rôle d'équipage, sans que l'équipage le sache (et le patron ne lui avait encore rien dit), et surtout sans que le contrôle allemand en ait connaissance ? Opérer de jour, c'eût été folie. Et c'est de jour seulement que la Gast autorise les appareillages. Encore faut-il au préalable que M. Péron, surveillé de près, fasse le trajet de Penmarc'h au port de Saint-Guérolé, soit trois kilomètres et demi à travers une plaine sans arbres, où se cacher n'est pas chose facile, même de nuit.

Les nuits sont courtes au début de juillet. Nous voici à celle du 1^{er} au 2. M. Péron s'est mis en route. Simple façon de parler, car les routes ne sont guère praticables à qui veut éviter les patrouilles. Mais il y a une ligne ferrée où le trafic est arrêté à pareille heure et où les mauvaises rencontres sont moins à craindre. Elle traverse un large marais presque desséché en cette saison et plein de roseaux — le « loc'h », comme on dit en breton. Il n'est pas loin de minuit quand notre noctambule y

passé : bientôt une heure qu'il est défendu de circuler. Mais personne, à part lui, ne circule. Personne ne vient lui commander : « Bras en l'air ! » Pas d'autre bruit que celui du vent dans les roseaux et de son pas sur la banquette de la voie — une voie étroite d'intérêt local. Ça va bien.

Ça ira-t-il aussi bien au sortir du « loc'h » ? Après la gare, c'est tout un village très peuplé jusqu'à la jetée du port et, juste avant la jetée, la maison que la Gast occupe. Il serait malsain de continuer dans cette direction. Aussi bien n'y a-t-on pas songé. Au sud immédiat du port, et séparé de lui par une imposante presqu'île de rochers, « Kruggen », mais communiquant avec lui par un étroit couloir, « Toul Bihan » — la « Petite Passe », — il y a une anse qui assèche en partie à marée basse, l'anse de Notre-Dame de la Joie, ou, pour abrégé, de la Joie. M. Péron sait qu'il y est attendu, et à quel point précis, et par qui. C'est son beau-père qui, bravant lui aussi le couvre-feu, a profité de la nuit pour se faufiler à la godille, en plate, depuis le milieu du port jusqu'à la Petite Passe et depuis la Petite Passe jusqu'à l'anse de la Joie — du moins, s'il ne lui est pas survenu d'accident.

Quittant les roseaux et la voie ferrée, M. Péron oblique donc à gauche, en direction de la grève. Une large dune l'en sépare, abondamment bâtie. Tout dort, ou du moins se tient coi, volets clos, lumières voilées. Non pourtant : voici des gens au bord de la grève. Des Allemands ? Non. Il les reconnaît bien. S'il leur criait : « Qui vive ? », « Amis », pourraient-ils répondre. Mais il s'agit bien de crier ! Se faisant aussi petit et silencieux que possible, il descend la plage en pente douce, puis s'avance d'une pierre à l'autre (il les connaît une par une, natif lui-même de Saint-Guérolé), parvient ainsi jusqu'à l'endroit du rendez-vous. La plate y est, le beau-père aussi. Ils embarquent, longent la presqu'île, entrent dans le port, tout cela si discrètement que nul veilleur ne s'en aperçoit. Ils accostent enfin le « Vincent-Michelle ». M. Péron grimpe à bord. Il sait où le patron a caché ses clefs, il sait laquelle prendre et dans quelle serrure l'introduire. Il ouvre et s'allonge sur une couchette avec une bonne provision de patience : car, si la couchette est bien défilée, on n'y est pas au large et, sans air, en temps de canicule, le séjour risque d'être étouffant.

6 heures. Équipage et patron ont embarqué. Les hommes de la Gast aussi. Ils sont deux. L'un fait les vérifications d'usage ; l'autre tient sous le bras droit, à toutes fins utiles, sa mitrailleuse. Par bonheur, pas de fouille, ce matin-là. Tout est en règle, et l'on peut partir. Le moteur tourne, le chalutier s'ébranle, franchit bientôt la Grande Passe et ne tarde pas à faire cap au sud. Le sud, comme l'ouest, est bon pour le chalutage, et pour autre chose aussi, le cas échéant.

Une demi-heure se passe. L'équipage — onze hommes — ne sait toujours rien. Mais, soudain, quelqu'un crie : « Il faut faire demi-tour. Nous sommes plus que le compte à bord. » Le nouvel embarqué ne tenait plus dans sa cachette inconfortable. Scuiller joue la surprise : « Toi, ici ? (On se connaît trop pour se donner du « vous ».) Tu es venu sans prévenir. Où veux-tu aller ? Et qu'est-ce que tu attends de nous ? — Que vous me sauviez la vie. » En quelques mots, M. Péron leur expose

sa situation. Deux ou trois équipiers faisaient grise mine, et il y avait de quoi se montrer soucieux. Mais leur hésitation ne pouvait tenir devant le consentement général. « Êtes-vous tous d'accord ? » demanda le patron. Tous répondirent oui.

M. Péron dit alors : « Il ne s'agit pas de moi seul. Il y a des copains à prendre du côté des Glénan. — C'est bien, on y va. » Exactement, le « Vincent-Michelle » se dirigera sur la roche la Jument, aux abords de laquelle doit se trouver un petit bateau avec six hommes en train de pêcher — ou de faire semblant. Pas d'imprudence : les Allemands occupent l'archipel. Qu'est-ce qu'ils n'occupent pas ? On rencontre des homardières, comme il y en a toujours dans ces parages. Et puis, sur le point d'atteindre la Jument, on voit un canot au mouillage, avec six hommes à bord ayant leurs lignes à l'eau. Eux aussi, ils ont vu. Ils rentrent leurs lignes, dérapent, viennent au chalutier, sur lequel embarquent deux châtélains du bord de l'Odet, un habitant de Pont-Aven et un Polonais. Si des lorgnettes sont braquées sur eux de l'une quelconque des Glénan, que peuvent bien penser ceux qui ont les yeux dessus ? Bas ! ils croiront ce qu'ils voudront. En avant pour le principal rendez-vous !

Le cap, cette fois, est au W.-N.-W. Il est 10 h. 30, et il y a 47 milles à parcourir. Calme plat. On croise des chalutiers à coque de fer. Et voici un avion. Vivement, les suspects se cachent. Les heures passent, le moteur hache les minutes, on arrive enfin sur les lieux... disons : de pêche. En effet, une bouée est mise à l'eau, le chalut suit, et l'on se met à draguer autour de la bouée, en braves pêcheurs qui font à leur métier, comme ils le feraient autre part. Au bout d'un quart d'heure, des hommes aperçoivent un périscope qui disparaît aussitôt. Un sous-marin est là. Britannique ? Allemand ? La pêche continue comme si de rien n'était et, une fois de plus, les fugitifs descendent sous le pont. Cependant, un homme de l'équipage monte à l'un des mâts et y reste un quart d'heure. Une demi-heure se passe encore, et voici de nouveau un périscope, le même sans doute, qui, cette fois, demeure haut dix minutes. Un homme retourne au mât, y reste un autre quart d'heure, redescend. La pêche, cependant, continue. Le chalut est remonté à bord et déverse sur le pont de trois à quatre panesées de poisson, avec presque autant de galets. Comme on déhale la bouée, voici pour la troisième fois monter le périscope et pour la troisième fois aussi un des pêcheurs grimpe au mât.

Cinq minutes de plus, et le soleil se couchait. Le chalutier reste sur place. Vers 2 heures du matin, moteur stoppé, il hisse un fanal et le tient hissé une minute au haut du mât, cinq minutes au bas. La lune à ce moment se lève, réduite à un quartier. Une forte rumeur se produit du côté de l'est, et voici émerger un sous-marin. Un canot de caoutchouc s'en détache et vient à l'aviron vers le chalutier. On y parle anglais. Le Polonais et l'habitant de Pont-Aven connaissent cette langue. L'habitant de Pont-Aven passe à bord du canot, qui retourne au sous-marin. Puis le sous-marin lui-même vient se ranger le long du bateau de pêche et reste là une vingtaine de minutes, le temps d'y faire passer quatre postes émetteurs enveloppés de toile cirée, 250 litres d'essence, 200 litres de mazout. Scuilleur alla sur le sous-marin et dut subir la fouille à chaque compartiment : on est amis, mais la règle est la règle. Avec les bidons anglais de 20 litres, on remplit les bidons français de 50 litres — inutile, au retour, d'alarmer la Gast. Les cakes et les paquets de thé dont on a plein les bras et les poches, on tâchera de leur faire un sort. Et les postes émetteurs, comment les débarquer sans les faire prendre, sans se dénoncer du même coup ? Scuilleur a son idée : il fait vider de son eau une barrique, en défaire les cercles et le fond. Les postes y sont introduits, avec des tampons d'étoffe qui en empêcheront le ballottement. Cela fait, il n'y a plus qu'à remettre fond et cercles à leur place, et la barrique aussi à la sienne.

Auparavant, le commandant du sous-marin et celui du chalutier s'étaient dit au revoir. L'opération avait parfaitement réussi. Mais les évadés n'allèrent pas tout de suite en Angleterre. Le sous-marin avait à accomplir dans les eaux françaises une autre mission, de protection et d'offensive. Ils durent, pendant douze jours, partager avec l'équipage britannique cette dure vie d'alertes, se cachant le jour, émergeant la nuit, respirant mal et risquant à chaque heure l'explosion sous la bombe ennemie. M. Péron m'avoua le soulagement éprouvé à remettre le pied sur le plancher des vaches.

Quant au « Vincent-Michelle », ce n'est pas à Saint-Guérolé, son port d'attache, qu'il rentra. Concarneau, grand marché au poisson, était plus proche : c'est à Concarneau qu'il alla. A son arrivée, il y subit une fouille ajoutée aux formalités d'usage : examen du cahier rouge et des livrets individuels à photo. Le poisson pêché fut vendu à la criée et cet argent fut immédiatement converti en bon cidre, lequel abonde dans la campagne concarnoise, mais fait cruellement défaut en Penmarc'h. On revint à Saint-Guérolé avec six barriques de ce pur jus, dont l'une s'en fut à la pharmacie Péron. Quant à l'autre, celle aux postes émetteurs, elle passa incognito. Il y avait aussi une valise et, dans cette valise, une lettre à ne pas égarer : elle parvint à destination, sans avoir attiré plus que d'habitude l'attention indiscreète de la douane.

Ce coup d'essai avait été un coup de maître ; il n'en est pas toujours ainsi. Qu'on en juge par ce rapport de mer, qui en dit long dans sa brièveté :

« Je soussigné, Scuilleur Jacques, etc., certifie avoir appareillé du port de Saint-Guérolé le 16 août 1941, à 6 heures du matin, après avoir pris à mon bord une valise contenant divers documents, ainsi que le marin-pêcheur Le Goff, du Guilvinec, en vue de les déposer à bord d'un sous-marin anglais.

« A 4 heures du soir, arrivé sur les lieux qui m'avaient été assignés confidentiellement, j'ai rencontré six contre-torpilleurs allemands qui,

aussitôt, ont fait route sur nous, nous ont entourés, ont stoppé pendant une demi-heure environ, puis repris leur route et disparu.

« J'ai fait faire les signaux convenus toute la nuit du 16 et nous les avons repris pendant celle du 17, mais sans résultat.

« Par suite d'une forte tempête du sud-ouest, nécessité de quitter les lieux et de rallier le port de Saint-Guérolé avec la valise et notre passager.

« A ma rentrée, ai demandé des renseignements sur le sous-marin. Celui-ci avait dû porter secours d'urgence à un convoi américain.

« En foi de quoi, j'ai rédigé le présent rapport.

« A Saint-Guérolé-Penmarc'h, le 23 juillet 1946. »

1946, cinq ans après l'événement. Il va de soi que des rapports pareils n'étaient pas à rédiger sous l'occupation.

Chose curieuse et un peu merveilleuse : les hommes du « Vincent-Michelle » ne peuvent savoir, en mer, ce qu'est devenu le sous-marin absent, mais il y a quelqu'un à terre qui le sait et qui renseigne le patron après son retour au port.

Mais qui saura pourquoi les contre-torpilleurs, après être restés si longtemps stoppés autour du dragueur (car il draguait, comme l'autre fois), ont brusquement remis en marche et se sont éloignés « à toute vitesse » ? m'a précisé Scuilleur.

Et le passager Le Goff, que devint-il ? Hélas ! Les Allemands ne tardèrent pas à mettre la main sur lui. Mais il ne leur dit rien, et il alla en Allemagne sans avoir parlé.

Quant à la valise, c'est toute une histoire. Le 15 septembre suivant, à 6 heures du matin, elle était de nouveau à bord du « Vincent-Michelle ». Le soir, on était au rendez-vous, mais, cette fois encore, le sous-marin n'y était pas. Il fallut rentrer bredouille au port et passer, si possible, l'objet dangereux au nez et à la barbe des Allemands. Ce fut le jeune matelot Alain Tual, neveu de M^{me} Scuilleur, qui s'en chargea. Il la prit délibérément sur son épaule, dissimulée le moins mal possible dans un sac, et il avait l'air si tranquille que les deux hommes de garde ne lui demandèrent rien.

Elle parvint ainsi jusque chez Scuilleur, où elle resta un mois. Or, il arriva que les Allemands, flairant la présence d'un poste émetteur dans le pays, se mirent à y faire des fouilles. Trois ou quatre jours après, un jeune homme d'environ vingt-cinq ans se présenta chez Scuilleur. Le patron était en mer, à pêcher. Mais sa femme était à la maison et n'ignorait rien.

— Madame, je viens pour la valise.

— Quelle valise ?

— Vous savez bien, la valise bleue, dans un sac.

— Vous devez vous tromper de porte.

— Mais non. Rassurez-vous ; je viens de la part de Dréo (c'était le nom d'un chef de la Résistance) reprendre cette valise qui est ici.

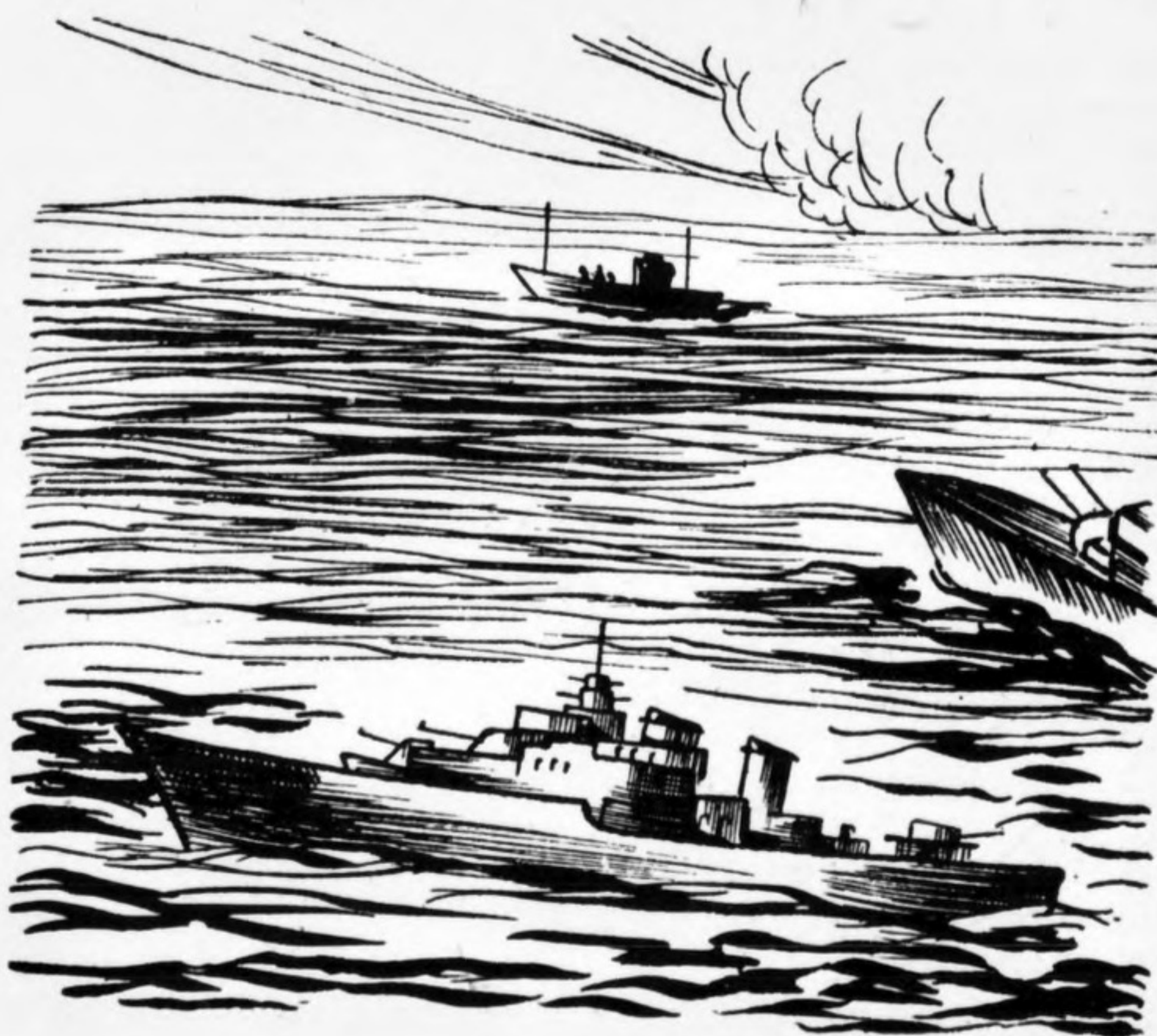
— Si elle est ici, ce n'est pas à ma connaissance. Mais, voyez vous-même, fouillez partout. Vous serez plus avancé que moi, si vous la trouvez.

L'étranger sourit, félicita M^{me} Scuilleur de sa discrétion, de sa présence d'esprit, et donna de tels gages de sincérité qu'il finit par se faire remettre la valise. Il était venu à bicyclette. Il l'installa sur son guidon (elle n'était pas volumineuse) et partit sans la cacher le moins du monde. Elle put arriver à bon port, intacte et insoupçonnée.

Le « Vincent-Michelle » devait entreprendre un quatrième voyage. Mais une panne de moteur l'immobilisa quelque temps. Il termina bientôt sa carrière, non pas sous les obus allemands, mais sur un récif des parages de Belle-Ile, par une nuit noire : accident de mer. Ce ne fut pas sans mort d'homme. En attendant de sombrer ainsi, on voit qu'il n'avait pas trop mal mérité de la Résistance.

Son cas n'est pas isolé. On a beaucoup voyagé sur bateaux de pêche, entre 1940 et 1945, dans les eaux bretonnes.

Auguste DUPOUY.



Le vieux Camara, Guinéen à barbe blanche, est de la race pêcheuse des Somanos. Malade et fatigué des caïmans et des hippopotames, il est devenu pêcheur du bac qui, à Siguini, transporte les camions d'une rive au Niger à l'autre.

On peut être pêcheur, mais faut savoir se concilier les génies des fleuves. Ce Sorko du Niger est un féticheur, et son costume de cérémonie lui donne droit de respect des autres pêcheurs.



AVEC " ET " D LES GÉNIES Dixième fle

Texte et photo

DIXIÈME du monde des fleuves ? Il s'agit d'un classement, s'offrant sur des centaines de kilomètres variés. Au mois de septembre, J. Rouch, J. Sauvy, P. de la descente intégrale de ces premiers kilomètres de tronçon où n'existe pas l'occasion d'activités qu'accessoires.