

LA DISPARITION DU " GILLES ET MICHEL ", CHALUTIER D'AUDIERNE

Une tragique confusion

A l'angoisse avait succédé la joie en ce jour de Noël, chez les familles, les amis, des marins du chalutier **Gilles et Michel** d'Audierne. Le poste de surveillance de Sainte-Anne en Irlande signalait le bateau échoué en rivière de Cork. Il était recherché depuis 40 heures. Le lundi matin l'on apprenait la terrible vérité : le **Chevalier du Ciel**, chalutier de Saint-Guénolé venait d'appeler Conquet-Radio ; c'était lui et non le **Gilles et Michel** qui était échoué à Cork. Les recherches reprenaient dans l'après-midi après une confusion tragique et inadmissible qui soulève bien des questions et une « intense émotion » tant à Audierne qu'en Pays Bigouden. A leur retour les marins en pêche avec le chalutier disparu dirent n'avoir jamais cru qu'il ait pu se diriger vers Cork.

• Du matériel de pêche identifié

Mardi soir les recherches cessaient. Un chalutier de Saint-Guénolé le **Petit Comédien** avait ramené ce jour-là du matériel de pêche dragué dans les parages proches d'où c'était signalé pour la dernière fois le **Gilles et Michel** dans la nuit de vendredi à samedi. Les témoignages de plusieurs marins confirmaient que ce matériel appartenait au chalutier d'Audierne. L'espoir de le retrouver était perdu. Six marins étaient portés disparus :

Théodore Keravec, patron ; Alexis Le Bihan, mécanicien ; Albert Cornou, Alexis Le Lay, Guy Priol et Jean Manguen, matelots. Ce naufrage, laisse six veuves et 14 orphelins.

Des hypothèses

Sur les circonstances de ce drame des hypothèses ne peuvent qu'être émises. Le matériel de pêche retrouvé se situait par 51 degrés 6 nord et 6 degrés 3 ouest. Vers 1 h 30 du matin, alors que soufflait une tempête de force 8 qui causa plusieurs naufrages en Manche, le bateau se trouvait dans une zone dangereuse, une zone où les fonds sont d'environ 140 mètres. Il aurait alors voulu s'en dégager. L'accident s'est probablement produit à ce moment là, ce qui expliquerait la position où le matériel de pêche a été dragué.

C'est le chalutier de Saint-Guénolé, le **Corse**, patron Marcel Bodéré, qui devait alerter le CROSSA à Etel, ce samedi 24 décembre à 9 h 40 mn. Douze chalutiers se mettaient immédiatement à la recherche du **Gilles et Michel**. La dernière position connue du chalutier, huit heures plus tôt, se situait entre 51° 16 nord et 6° 10 ouest. La recherche aérienne, un peu plus tard, (un avion français, un anglais, un américain), recherche engagée également pour le naufrage d'un caboteur danois le **Lady Kamilla**, ne donnait rien.

A Audierne, où le monde de la pêche est consterné, l'on se souvient que le précédent drame de la mer d'une telle gravité remonte à 1931.

NAUFRAGE DU " GILLES ET MICHEL "

Les Irlandais ont persévéré 24 h dans leur erreur

LES fêtes de fin d'année ont été empreintes de tristesse dans les ports du Sud-Finistère. La veille de Noël c'était l'inquiétude à l'annonce qu'on recherchait le Gilles-et-Michel d'Audierne et ses six hommes embarqués. La veille du Nouvel An c'était la tristesse d'un nouveau drame de la mer puisqu'une cérémonie religieuse était célébrée à Plogoff devant une foule immense à la mémoire des six disparus dans la tempête.

Entre ces deux dates, quelques heures finalement encore plus terribles, celles de la journée de Noël durant lesquelles familles, amis et camarades ont cru que le bateau était retrouvé et que son équipage sain et sauf faisait route vers la Bretagne.

Tragique confusion, cruelle fausse nouvelle, erreur dramatique : les mots sont faibles pour exprimer ce qu'ont ressenti tous ceux qui connaissent les hommes du Gilles-et-Michel, confondu dans les messages en provenance d'Irlande avec un autre chalutier Le Chevalier-du-Ciel, de Saint-Guénolé-Pennmarc'h.

Les Sud-Finistériens ont été dignes dans leur amertume, marquant leur peine par de lourds silences qu'a bien perçus l'administrateur du quartier du Guilvinec, M. Bizien qui a fait part à ses supérieurs hiérarchiques de l'intense émotion provoquée par cet incroyable malentendu. « Si la confusion tragique se confirme, a-t-il écrit, vous demandez d'intervenir auprès des autorités irlandaises et de protester, après une telle erreur, pas admissible de la part d'autorités responsables ».

Bien sûr, la recherche de ce qui a provoqué cette erreur ne rendra pas la vie aux disparus. Bien sûr, ce n'est pas elle qui a provoqué le naufrage. Mais il restera un doute. Si les recherches au lieu d'être interrompues à la suite de la fausse nouvelle, avaient été poursuivies et même amplifiées, n'y avait-il pas un espoir de retrouver un ou plusieurs survivants ?

Ce que l'on sait maintenant des échanges par radio ou par télex entre P.C. de secours français et irlandais prouve de manière certaine une déconcertante légèreté de la part des responsables irlandais et en même temps une surprenante persévérance dans leur erreur.

On le sait, c'est un autre chalutier, le *Corse* de Saint-Guénolé qui, le 24 décembre à 9 h, a donné l'alarme au Conquet-radio. Son patron, Marcel

Bodéré, qui durant la nuit avait été en liaison avec le patron du Gilles-et-Michel, Théo Kéavec, n'arrivait plus à le joindre. Aucun message de détresse n'avait été lancé, mais en soi, ce silence prolongé devenait inquiétant.

En cette veille de Noël, les recherches sont déclenchées. Compte tenu de la dernière position connue du Gilles-et-Michel, c'est le poste des Coast Guards britanniques de Sainte-Ann près de Milford Haven qui coordonne l'opération. Un avion britannique qui recherche déjà un caboteur danois en détresse se charge aussi de patrouiller pour retrouver le Gilles-et-Michel. De nombreux chalutiers bretons se trouvant dans le secteur participent aussi aux investigations. A 11 h 40, le C.R.O.S.S.A. d'Étel demande à la Marine Nationale un avion de patrouille qui ne viendra se joindre aux recherches que le lendemain à 6 h 40, heure de décollage de la base aéronavale de Lann-Bihoué.

« EQUIPAGE SAUF... »

A 14 h 36, le dimanche 26, le P.C. de secours de Shannon en Irlande annonce que le Gilles-et-Michel s'est échoué sur la côte sud de l'Irlande, qu'il avait pu se dégager et rejoindre le port de Cross-Haven. A 15 h 15, les coast guards de Saint-Ann confirment : navire identifié, équipage sauf. A 15 h 42, le message de fin de recherches est lancé.

Après avoir averti l'agent consulaire français sur place à 16 h 10 pour obtenir de sa part confirmation, le C.R.O.S.

S.A. d'Étel demande à 19 h 30 à nouveau confirmation au P.C. de Shannon. On répond que le chalutier est reparti pour la France. A 19 h 57 le C.R.O.S.S.A. demande à Radio-Conquet de contacter le Gilles-et-Michel qui essaiera toute la nuit sans obtenir de résultat. Le lundi 26 à 12 h 55, le chef de quartier des Affaires maritimes de Douarnenez signale qu'une confusion est possible entre le Gilles-et-Michel et le Chevalier-du-Ciel qui s'est justement échoué près de Cork.

A 13 h 38, le C.R.O.S.S.A. d'Étel rappelle le P.C. de Shannon pour lui signaler cette possible confusion. Par message Shannon confirme toujours le retour du Gilles-et-Michel après son déséchouage.

A 15 h 17 seulement, Shannon signale que le témoin qui a identifié le Gilles-et-Michel a peut-être fait une confusion de nom et qu'on enquête. A 16 h 47, les recherches sont reprises. A 21 h 23, l'agent consulaire français à Waterford en Irlande après enquête, confirme la confusion entre Gilles-et-Michel et Chevalier-du-Ciel.

Au-delà de ce drame et de ces causes initiales qui ne sont pas connues, et même si on peut admettre que l'erreur est humaine, la fausse nouvelle du jour de Noël 1977 et surtout le fait qu'elle ait pu durer plus de vingt-quatre heures posent le problème de coordination des secours en Manche et aux abords de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

Dominique PENNEQUIN.



Le « Chevaliers du Ciel » à Saint-Guénolé...
une confusion inadmissible

Le rapport de mer des pêcheurs de Saint-Guénolé

Voici dans sa quasi intégralité le rapport de mer établi par les patrons-pêcheurs de Saint-Guénolé qui pêchaient sur le banc de Smalls avec le Gilles et Michel. Ils disent notamment ne pas comprendre l'intervention tardive des secours de terre. Ils mettent en cause le dispositif de sécurité au nord du 50° et constatent que l'on n'a pas pris en compte leur certitude que le Gilles et Michel ne pouvait s'être échoué sur les côtes d'Irlande.

Le samedi 24, vers 1 h 45, les vents tournent à W - mer grosse. Le dernier contact radio a lieu vers 0 h 30 avec le « Gilles et Michel ». Position 51° 12 N et 06° 10 W.

Le baromètre remonte : légère amélioration. Les navires sont en contact radio permanent. Avant la météo, on appelle plusieurs fois le « Gilles et Michel » (canal 6, 123 m, 140 m fréquence de travail), pas de réponse. On décide d'attendre la vacation du matin d'Audierne. Il ne parle pas, et on déclenche à ce moment l'avis de recherche. Les douze navires sur les lieux patrouillent par une houle très forte avec grains (20-30 nd - W). On appelle le Crossa-Etel pour demander qu'un avion vienne sur zone afin de participer aux recherches. Les douze navires quadrillent la zone (Nord-Sud et Est-Ouest).

L'après-midi, la houle tombe lentement. On fait des appels répétés au Crossa qui nous confirme qu'un avion viendra sur zone (à 40 m, au 115° de cette position, un caboteur Danois a coulé, et l'Anglais ne fera des recherches que sur ce navire). On téléphone aux Affaires Maritimes d'Audierne puis à celles du Guilvinec afin de les presser de faire le nécessaire pour obtenir des secours de terre.

Le premier avion, un Anglais, n'est apparu sur zone que vers 19 h 45. Il lance plusieurs fusées vertes, puis s'en va. Les navires continuent toute la nuit leurs recherches, sans succès.

Dimanche 25 décembre : au lever du jour, concertation pour la marche à suivre. On téléphone au Crossa : un Bréguet a quitté Lann Bihouée à 6 h 30. On demande qu'il prospecte de Trévoise aux Iles Lundi jusqu'à Milford, puis vers l'Ouest. Les navires recherchent d'ouest en est. L'avion en vu à l'horizon par le Penhors, à 10 h 20. Temps clair, houle faible d'ouest.

Dès que l'avion survole les navires on tente de prendre contact avec lui sur 21,82 KG, fréquence de veille. Il est impossible de le joindre. On téléphone au Crossa : l'avion doit obtenir l'autorisation de Marine Brest pour entrer en contact avec nous.

Nous pouvons le joindre enfin à 11 h 55 !

Il nous signale qu'il n'a rien aperçu du côté est de sa position de départ. On demande à l'avion jusqu'à quelle heure il a ordre de rester sur zone et de nous appeler avant de quitter. A 13 h 45, mission terminée, il s'en va. On lui demande si d'autres recherches sont prévues. Il nous répond qu'il va s'adresser au Crossa pour la suite des événements. Les navires suspendent alors leurs recherches, en téléphonant aux Affaires Maritimes de Guilvinec et à Henri Cabillic à Audierne pour les avertir. Une bonne partie des navires met route à terre : quelques-uns rejoignent les lieux de pêche.

Avant la météo, les Affaires Maritimes de Guilvinec nous appellent pour nous dire que le « Gilles et Michel » est échoué à l'entrée de Crosshaven, équipage sain et sauf. Incrédules, on téléphone à Henri Cabillic, qui nous le confirme de même. Mais aucun patron participant aux recherches n'a cru que le « Gilles et Michel » pouvait s'être rendu en Irlande pour les raisons suivantes :

— Distance du lieu de pêche, et état de la mer cette nuit : (90/m soit 10 h de route par beau temps)

— Le navire est en fin de marée, doit vendre mercredi 28 à Audierne. Il n'a aucune raison d'aller en Irlande, non-habitué de surcroît à ces lieux, il se serait réfugié en Angleterre.

— en cas de panne complète d'émission, il connaît la position des autres navires, et serait venu les rejoindre.

— Echoué à Crosshaven, il eût tout fait pour prévenir quelqu'un.

Nous signalons tout ceci au CROSSA et à M. l'Administrateur du Guilvinec. Pas de réaction.

L'après-midi le Petit Comédien fait un trait dans le Sud de Smalls, vire vers 19 h. Dans le chalut, câbles et pantoirs. (Neufs, graissés ils n'ont jamais servi). Le lundi 26 vers 12 h il se confirme que le navire échoué n'est pas le Gilles et Michel. Contact avec M. l'Administrateur du Guilvinec, qui relance les recherches.

Les navires ayant participé aux recherches ne comprennent pas que les premiers secours de terre ne soient intervenus que si tard : un avion patrouillant dans la journée aurait au moins évité la confusion tragique, car il aurait aperçu un navire écarté. Ils mettent en cause le dispositif de sécurité au Nord du 50°.

De même il est proprement inadmissible que, partant en recherche, un avion doive demander l'autorisation de parler avec les navires sur zone, en passant par le Conquet, le CROSSA, la Marine Brest, et retour par le même chemin.

En outre les navires participant aux recherches ont exprimé leur certitude que le navire échoué sur les Côtes d'Irlande ne pouvait être le Gilles et Michel. Personne n'a cru devoir prendre en compte leurs connaissances nautiques.

A nouveau une météo fautive a aggravé les conditions de vue des marins, car il suffisait de peu de temps pour rejoindre un port Anglais. Au lieu de l'acalmie promise, c'est un coup de vent qui est arrivé.

Enfin ils protestent contre la méprise des autorités Irlandaises. L'enjeu de cette identification est tel qu'un minimum de précautions devrait être pris, un navire ne manque pas de moyens d'identifications.

Fait à Saint-Guénolé, le 30 décembre 1977 et signé par huit patrons-pêcheurs

● LE CORPS D'UN MARIN DU « GILLES-ET-MICHEL » REPECHE. — La Petite-Nanette, patron Monna Le Nours a repêché le corps d'un marin du Gilles-et-Michel disparu dans la nuit du 23 au 24 décembre. Il s'agit de M. Albert Cornou, 47 ans, marié, 2 enfants demeurant à Plouhinec.