

## AU TEMPS DE LA MARINE A VOILE.

Louis Le BRETON est né dans la petite ferme de Kerguénon, en Fouesnant, le 13 Août 1908; il est décédé à Bénodet le 15 Février 1991. Au cours d'un entretien, le 21 Janvier 1984, il nous disait comment, pour échapper à la dure condition d'ouvrier agricole, il se fit marin à l'âge de douze ans et demi.

Louis Le BRBTOI raconte:

« J'ai été embarqué comme mousse sur le *VERDUN* au début de 1921, par l'intermédiaire de mon frère, de quatre ans mon aîné, qui faisait déjà partie de l'équipage. Le *VERDUN*, un navire de 250 tonnes de l'armement BARGAN FEILLET, faisait le trafic de poteaux de mine et de charbon entre la France et l'Angleterre. C'était une goélette à double hunier, récente et solide, avec un équipage de six hommes : le capitaine, Ignace BARGAIN, quatre matelots et le mousse.

Les poteaux de mine étaient surtout chargés à Bénodet. Ils arrivaient sur le quai par charrettes ou par camions, pour le compte de la maison GOARIN. Le bateau accostait à quai et les poteaux roulaient sur un plan incliné jusqu'au pont où les hommes les reprenaient et les rangeaient comme des cigarettes, selon leur longueur, deux mètres ou trois mètres. Nous en chargions aussi à Pont l'Abbé, et il nous est arrivé d'en prendre à Etel et à Port Louis.

Ces poteaux étaient destinés aux mines anglaises de Cardiff et de Swansea, et le fret de retour consistait en charbon. L'équipage n'intervenait pas dans la manutention, le charbon étant déversé directement des wagons dans la cale du bateau. Par contre, le déchargement à Quimper se faisait manuellement à l'aide de bailles en fer, à la hauteur du Cap-Hom, devant la maison PERNÈS où attendaient les camions des maisons TAIGUY et FEILLET.

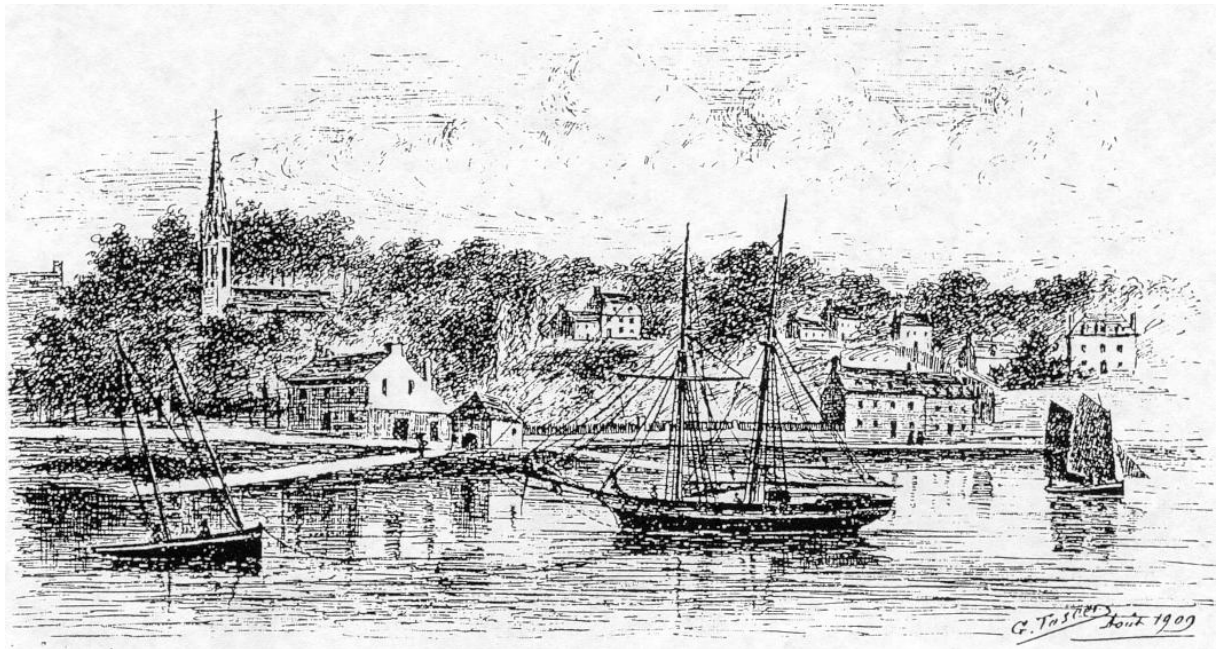
Sur le *VERDUN*, les hommes se connaissaient bien: la plupart étaient de Bénodet ou des environs. J'ai ainsi côtoyé les frères CABELLAN, Jean Marie et Corentin CLEMENT qui étaient mes cousins. Mais la vie n'était pas toujours drôle sur ces bateaux et particulièrement pour le mousse. J'étais spécialement chargé de la cuisine et, quand la mer remuait, il n'était pas facile de faire tenir la marmite sur le fourneau: il fallait la ficeler! Parfois tout chavirait et il fallait recommencer . . .

Quand la tempête se mettait à souffler et que la navigation devenait dangereuse, il fallait monter dans la mâture et sur les vergues pour carguer les voiles, ce qui était très difficile et périlleux.

La traversée de la Manche était toujours une inconnue. Par vent favorable le bateau allait de Bénodet à Cardiff en deux jours; Mais par vents contraires il fallait louvoyer et le voyage pouvait durer jusqu'à douze jours! Outre les difficultés de la navigation, c'était alors un cauchemar pour le mousse. Il n'y avait rien de prévu pour conserver les provisions de bouche.

Aussi la viande était très vite noire et Immangeable le pain moisissait, on le remplaçait par des biscuits secs (en boîtes de zinc); on se rabattait sur les conserves et la morue sèche que je faisais dessaler à l'eau de mer !

De Bénodet le bateau pouvait remonter l'Odette jusqu'à Quimper par ses propres moyens à condition de se présenter à l'heure de la pleine mer et que la marée soit suffisamment importante. Sinon, il devait se faire remorquer par le *TERFEL*, commandé par Henri BOURHIS, ou par *L'AMIRAL RONARC'H*. Et nous croisions souvent d'autres goélettes qui faisaient le même trafic, comme *L'ÉTINCELLE*, le ou *SAINTE CHARLES* ou *L'ÉMILE*.



Lorsque le bateau devait attendre pour remonter l'Odet, l'équipage en profitait pour aller dire bonjour à la famille: je faisais deux fois six kilomètres, à pied, jusqu'à Kerguénon.

Je suis resté sur le *VERDUN* jusqu'à service militaire, sauf une interruption de 18 mois sur le transport d'essence *P.V.C. II*, de l'armement *DESMARAIS Frères* de Rouen. J'avais cent Francs par mois sur le *VERDUN*, et sur le quai de Quimper le commandant du *P.V.C.II* m'offrit cinquante Francs de mieux. Un an et demi plus tard, Ignace *BARGAIN* me rencontra à Quimper, et me proposa cinquante Francs de plus pour revenir sur son bateau! Je revins donc sur le *VERDUN*.

Le transport d'essence à cette époque n'était pas non plus une sinécure. Nous descendions de Rouen ou de Brest jusqu'à Blaye (Gironde) avec des récipients

vides. A Blaye, la cale était remplie par des caisses de bidons; les fûts de 200 litres étaient arrimés sur le pont. Après le chargement, les vapeurs d'essence rendaient l'atmosphère irrespirable; dans le poste d'équipage il n'était pas possible de tenir, les gens tombaient en syncope. Il était naturellement interdit de fumer. Le mousse faisait sa popote à l'arrière, et les hommes mangeaient sur le pont, à l'avant.

Sur ces bateaux, l'équipage n'était jamais inoccupé: lorsque les conditions de navigation le permettaient, il y avait toujours une pièce de gréement à revoir, des noeuds à vérifier, des épissures à faire...

L'année de mes quinze ans, le 26 Juillet 1923, je me trouvais à Brest avec le *P.V.C.II*. C'était un dimanche, et j'en profitai pour assister au baptême de ma nièce à l'église Saint-Michel.

Propos recueillis par René BLEUZEN.