

Des engins de pêche du « Gilles et Michel » ramenés hier dans le chalut d'un bateau de Saint-Guéno

On ne se faisait plus, à vrai dire, beaucoup d'illusions sur le sort du « Gilles et Michel » depuis que l'inconcevable méprise irlandaise nous avait rendu brutalement à nos angoisses, lundi.

Hier matin, M. Bizien, l'administrateur en chef des Affaires Maritimes, responsable du quartier du Guilvinec et par intérim de celui d'Audierne, rencontrait à Saint-Guéno-Penmarch M. Jean Bouguéon, le patron du « Petit Comédien ».

Celui-ci, en travaillant lundi par 51° 06 Nord, 6° 03 Ouest avait ramené du fond des éléments du train de pêche de réserve d'un bateau une pantoire, câble d'acier de 2,3 cm de diamètre, amarré en rouleau et une poutre à l'état neuf. A

Poulgoazec ou il se rendit aussitôt, M. Henri Cabillic, patron du « Didier-Jocelyne », indiqua que la façon de faire les épissures était caractéristique. C'était celle des pêcheurs audierneis. Deux autres matelots, François Moellic du « Didier-Jocelyne » et Charles Daoulas de « L'Aurélien » décelèrent des traces de peinture sur le câble. Il n'y avait plus à s'y méprendre, le vert bruné (un vert clair) était bien la couleur de la passerelle et du pavois du « Gilles et Michel ». La preuve du naufrage était, hélas, fournie.

Une hypothèse

A partir de cet indice irréfutable, on devait émettre une hypothèse sur

les circonstances qui, en la veille de Noël, allaient endeuiller la région.

A 20 h, vendredi, le chalutier avait été contraint de mettre à la cape, en raison de la forte tempête, des vents soufflant à 60 nœuds et plus, creusant profondément la mer. Il était alors par 51° 16 Nord et 6° 10 Ouest, à 45 milles de la pointe Sainte-Anne, devant Milford-Haven, au Pays de Galles. Jusqu'à une heure du matin Théo avait conversé par radio V.H.F. avec son ami Marcel Bodéré du « Corse », à quelque 20 milles de lui. Son silence par la suite parut à celui-ci de nature à alerter le Conquet-Radio.

Un bateau à la cape, selon sa puissance (le « Gilles et Michel » était doté d'un moteur de 360 CV) gagne un peu sur le fond. Ainsi, lentement, insensiblement, le « Gilles et Michel » aurait dérivé, serait parvenu au point indiqué par les pièces recueillies. C'est-à-dire dans une position dangereuse sur une fosse de 140 mètres, bien connue des marins qui tentent de s'en écarter par gros temps. Autour en effet, le fond est à 100 mètres et le creux soudain plus fort provoque des perturbations à la surface. Est-ce en voulant se dégager que le bateau aurait été coffré ?

Aucun signal de détresse ne put être émis. Le drame se déroula rapidement.

La visite aux familles

Il fait 6 veuves et 14 orphelins. M. Bizien qui ces jours derniers ne ménagea ni sa peine, ni son temps pour suivre de près et avec cœur les événements, se rendait hier, en fin de matinée, auprès des familles cruellement éprouvées. Sa mission était délicate. Il l'accomplit avec tout le tact qu'on lui connaît, en homme bien averti des choses et des gens de la mer.

Il était accompagné par MM. Fanch Gloaguen, directeur de l'A.C.F., Henri Cabillic, patron du « Didier-Jocelyne », et selon les communes où habitaient les victimes, par MM. Jean-Marie Kerloch, maire de Plogoff, Henri Cogan, maire de Plouhinec, Yves Perrot, maire d'Esquibien.

Il fut accueilli partout, avec une grande dignité et qui ajoutait encore à la peine intimement ressentie.

Un service solennel sera chanté samedi matin, à la mémoire des marins disparus.

L'émotion à son comble

L'émotion est à son comble dans

le pays. La confusion inconcevable créée dans le Sud-Irlande a fait mourir deux fois dans les esprits des pêcheurs estimés de tous. On se souviendra de ce terrible Noël 1977 !

A ce propos, M. Bizien, qui partage l'indignation de la population, a adressé spontanément, dès lundi, un télégramme à sa direction, en déplorant « l'erreur grave commise qui ne peut être admise » et élevant une vive protestation.

On sait qu'après les déclarations du patron du « Chevalier du Ciel », le M.R.C.C. Shanon, homologue de notre CROSSA, avait confirmé par deux fois encore à Etel qu'il s'agissait bien du « Gilles et Michel » repéré, affirmait-il, à Cross-Haven. Le service français avait également par deux voies différentes, à toutes fins utiles, dont celle de l'agent consulaire, reçu mêmes réponses. Et la question demeure posée : comment a-t-on pu se tromper à ce point ? Le sort d'un équipage dans la tempête serait-il chose si légère pour qu'on ne prenne pas les précautions les plus élémentaires pour s'en assurer ? Même un jour de Noël.

Un équipage de qualité

Ainsi donc on ne reverra plus le bel équipage, l'un des meilleurs, des plus soudés du port d'Audierne. Il était connu pour son sérieux, de Douarnenez au Pays Bigouden. Il se distingua encore à la dernière campagne de thon. Depuis, il s'était remis au chalutage de langoustines. Théo Kéavec, le patron, originaire de Lervilly, comptait parmi les plus chaleureux, les plus compétents.

« Il savait vivre, disent de lui ses amis qui le pleurent aujourd'hui ».

Ses hommes lui demeuraient fidèles, et c'est un signe qui ne trompe pas. Il fut dans les premiers à s'intéresser au chalut dans le quartier, jusqu'alors exclusivement orienté sur le crabe et la langouste. Il avait ainsi commandé le « Claude-Alain » et n'avait pas tardé à s'affirmer. Son père, M. Jean Kéavec, fut le patron du canot de sauvetage et le président de la Coopération. Noble figure du monde de la pêche qui laissera le plus grand souvenir.

Comme cette fin d'année est triste dans le Cap-Sizun, brutalement secoué.

Depuis 1931, il n'y avait pas eu de naufrage collectif.

René PICHAVANT

Six veuves, 14 orphelins

L'équipage du « Gilles et Michel » (prénoms des deux aînés du patron) était estimé de tous. Il était ordinairement composé de 7 hommes, mais l'un d'entre eux, M. Roger Briand, ne participait pas au dernier voyage.

Voici la liste des 6 victimes :

Théo Kéavec, le patron, né le 21 avril 1938, marié, père de 3 enfants, demeurant à Croas-Avel, en Plogoff.

Alain Le Bihan, chef mécanicien, né le 16 octobre 1935, marié, père de 2 enfants, demeurant 6, rue Croix-Donnart, en Plouhinec.

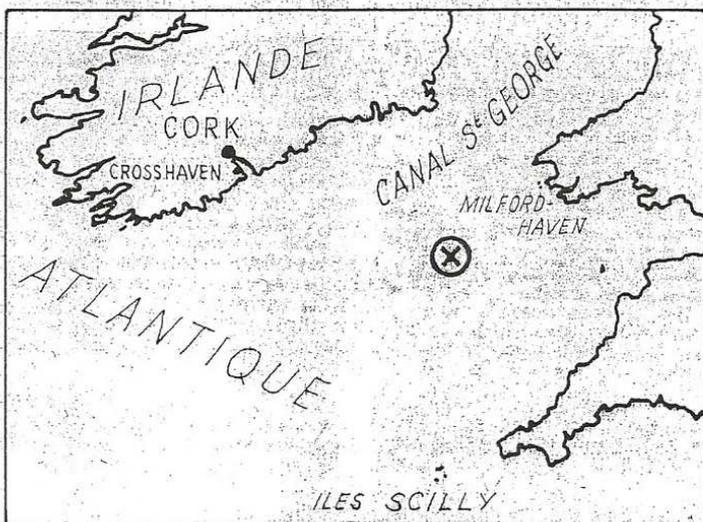
Albert Cornou, né le 12 juillet 1930, marié, 2 enfants, demeurant à Plouhinec.

Alexis Le Lay, son beau-frère, né le 16 juillet 1937, marié, 3 enfants, demeurant à Perros, en Plouhinec.

Jean Manguen, né le 18 novembre 1940, marié, 2 enfants, demeurant à Trogoff, en Plogoff.

Guy Priol, cousin de Théo Kéavec, marié, 2 enfants, né le 27 juin 1945, demeurant 1, rue Jules Ferry, Esquibien.

Trois de Plouhinec, deux de Plogoff, un d'Esquibien, six copains dans toute l'acception du terme. Le plus âgé, 47 ans, le plus jeune, 32 ans. En pleine force de l'âge.



La croix matérialisée sur cette carte, indique la dernière position signalée par le « Gilles et Michel » vers 1 heure du matin samedi. Les débris du bateau ont été retrouvés hier dans une zone très proche de cet endroit.

Disparu la veille de Noël le chalutier d'Audierne s'était échoué dans le sud de l'Irlande

les six hommes d'équipage sont sains et saufs

« Des montagnes d'eau qui roulaient sur Ouessant. Une furie ».

Rentré à Douarnenez, M. Henri Cabillic, le patron du « Didier-Jocelyne » du quartier d'Audierne, commentait brièvement son retour, en homme averti des choses de la mer.

Son copain, Théo Kéravec, à la barre du « Gilles et Michel », parti mercredi, devait continuer la marée. Il avait prévu de vendre mercredi ou jeudi prochain.

« Je vais encore faire quelques traits. Bonne route. Et bonnes fêtes de Noël ».

Il travaillait près de Smalls et s'était écarté dans l'espoir de quelques caisses supplémentaires de langoustines.

Le « Gilles et Michel »

Lancé en 1967 aux chantiers Herbert et Héraud, à Belz, le « Gilles et Michel » est un beau bateau, solide, bien entretenu, de 16,97 mètres sur 5,64 mètres; une jauge brute de 49,37 tonneaux. Doté d'un moteur Baudoin de 360 CV, il pratique, selon la saison, la pêche au thon et le chalutage de langoustines.

C'était vendredi à la mi-journée. Les mauvais temps se mit bientôt à travers de ses projets.

Théo en avait vu bien d'autres. Marin expérimenté, réputé parmi les meilleurs du port, il mettait à la cape, comme les autres bateaux dans les parages, « Le Penhors » d'Audierne, « Le Corse » du Guilvinec notamment. Et tandis que les lames furieuses déferlaient, que la tempête butait, hurlait contre les passerelles, les patrons toujours à l'écoute conversaient entre eux en V.H.F. On se sent moins isolé dans ces cas là.

A une heure du matin encore tout allait bien à bord du « Gilles et Michel » :

« Ça n'a pas l'air de mollir, mais on tient le coup » avait dit Théo à Marcel Bodéré. Et ils avaient parlé de choses et d'autres.

Le patron du « Corse » alerte le Conquet

Le vent qui avait soufflé à 60-70 nœuds faiblissait quelque peu (si peu) au matin. Mais lorsque du

« Corse » Marcel Bodéré l'appela à plusieurs reprises, Théo ne répondit pas. Le Conquet-Radio fut alerté. Précaution élémentaire.

A 9 h 30 le samedi, le CROSSA d'Etel était à son tour prévenu. Il se mit aussitôt en relation avec les Anglais chargés de la surveillance de la zone. La dernière position indiquée était par 51°16 Nord et 6°10 Ouest, soit à 45 milles à l'est-suroît de Saint-Ann's Head, la pointe de Sainte-Anne, devant Milford-Haven.

Non loin de là, c'est-à-dire quand même à 40 milles, un caboteur danois avait coulé et déjà des recherches étaient entreprises. Un Nimrod, avion de patrouille surveillait les lieux. On lui communiqua les coordonnées du chalutier dont on était sans nouvelle et il poursuivait seul sa double investigation.

De leur côté 14 bateaux de pêcheurs bretons et un navire irlandais fouillèrent le secteur, contrariés par le mauvais temps qui reprenait de plus belle vers midi. Aucun ne vit l'avion passer. Ce n'est qu'à 19 h 45 que « Le Corse » fut survolé. Entre temps on avait récupéré deux survivants du caboteur, un homme et une femme.

Pas deux avions dans une même zone ?

La marine de Brest entrerait elle en contact avec les Britanniques et demeurerait en état d'alerte, sans toutefois intervenir :

« Car on ne peut utiliser deux avions dans la même zone », expliquèrent les responsables et du sauvetage et de la sécurité à ceux qui réclamaient avec insistance leur participation

« Il nous faut voler à une certaine altitude et surveiller étroitement la mer, toute attention cessante par ailleurs. Il y aurait danger de téléscopage si l'on doublait les appareils dans un espace réduit »

Les marins à vrai dire demandaient à comprendre. Ils avaient observé dans les exercices et en d'autres circonstances plus tragiques plusieurs avions évoluant ensemble. N'étaient-ils pas quatre croisant et re-croisant autour du « Bøehlen » de fâcheuse et récente mémoire ?

« Et en opérant parallèlement, ajoutaient-ils, on ne risque pas de se rencontrer. D'autant plus que les instruments de navigation sont actuellement d'une précision telle. De

toute façon un second avion aurait élargi le champ des investigations et permis peut-être de rencontrer le bateau s'il faisait route, et le cas échéant apaiser des lors l'inquiétude grandissante. L'hypothèse n'était pourtant pas absurde. On n'a rien tenté tant qu'on n'a pas tout tenté »

Et le temps passait.

En panne de phonie ?

Qu'était devenu le « Gilles et Michel » ? Une panne de phonie — ce sont choses qui arrivent — ne pouvait être la raison de son silence pesant. Il aurait pu aussi s'éloigner peu à peu, entamer le chemin du retour en profitant d'une accalmie relative. Le V.H.F. ne porte qu'à 20 milles. L'espoir était entretenu. On s'inventait des raisons de ne pas désespérer. Tous les ports du canal de Bristol, des côtes galloise et cornouaillaise étaient prévenus. Mais l'attente se prolongeait, lancinante, de plus en plus lourde.

Six hommes à bord

Commandé par M. Théo Kéravec, 39 ans, père de trois enfants, le « Gilles et Michel » (du nom de ses deux aînés) compte à son bord cinq autres marins, jeunes pour la plupart, l'aîné n'ayant pas plus de 47 ans. L'équipage, fidèle, soudé à son patron depuis plusieurs années, comprend : Alexis Bihan, de Kervoazec, en Plouhinec, mécanicien; Guy Priol, cousin du patron; Jean Mauguen, Alexis Le Lay, Albert Cornou.

A terre, on était à l'écoute. Les pêcheurs, sur le quai d'Audierne, de Poulgoazec, formaient des groupes, épiaient le moindre signe d'espoir, et se taisaient. Quand la télévision, le soir, annonça brutalement la nouvelle, ils eurent un moment de révolte :

« Qu'en savent-ils qu'il est perdu ? Comment peut-on désespérer si vite les familles accrochées à la moindre parole de réconfort ? A-t-on oublié que l'on a retrouvé le « Port breton », un sablais considéré perdu, à 90 milles dans l'est de son dernier point signalé ? »

Et qu'effectivement, il convient, dans ce genre d'affaire, de ne jamais conclure en hâte. La mer et

les hommes ont plus d'un tour dans leur sac. La suite allait le démontrer à toutes fins utiles.

La poursuite des recherches

De toute façon, les recherches se poursuivaient. Un Hercule, toujours anglais, prenait la nuit, la nuit du réveillon, la relève du « Nimrod ». Il devait être relevé à son tour, hier matin, par un Bréguet-Atlantic parti de Lann-Bihoué. Celui-ci n'arriva qu'après 10 h sur zone et, pendant cinq heures encore, scruta la mer. Aucune trace du « Gilles et Michel ».

Retrouvé près de Cross-Haven en Irlande

Quand, vers 15 h, hier dimanche, le CROSSA d'Etel recevait un message, on avait retrouvé le bateau échoué à Corabiny, à l'entrée du petit port de Cross-Haven, près de Cork, dans le sud Irlande, qu'il aurait atteint dans la nuit de samedi à dimanche, où il aurait cherché refuge. Il a ainsi effectué plus de 80 milles par une mer démontée, et comme on connaît le sérieux du patron, on peut penser qu'une panne totale de radio et sans doute d'autres ennuis, expliqueraient son silence. Sa traversée d'est en ouest par forts vents de sud-suroît dut être une pénible épreuve en cette veille de Noël. On imagine la joie énorme, soudain libérée à Audierne, Douarnenez et dans tout le Cap-Sizun à l'annonce de la nouvelle.

Le « Gilles et Michel » rentre

L'échouage du « Gilles et Michel » n'a pas porté à conséquence. En fait, il ne s'agit pas d'un échouage sur roche mais sur un petit banc de sable à l'entrée du port. La marée montante a bientôt délogé le bateau et il fait route terre par ses propres moyens.

On ignorait encore les circonstances, mais on venait d'apprendre l'essentiel : tous les hommes étaient sains et saufs.

Depuis longtemps Noël n'avait pas paru aussi beau.

René PICHAVANT

Cruelle déception pour les familles des marins du chalutier d'Audierne

On attendait le « Gilles-et-Michel »
c'était le « Chevaliers-du-Ciel » qui rentrait à bon port

On reste anéanti. Comment une pareille confusion a-t-elle pu s'instaurer, être officialisée ? Ainsi donc, ce ne serait pas le GILLES ET MICHEL que l'on avait aperçu échoué sur un banc de sable, devant Cross-Haven, mais le CHEVALIERS DU CIEL, du quartier du Guilvinec. Un bateau vert et blanc et non bleu.

La nouvelle a fait sur Audierne l'effet d'une douche glacée. Les cœurs en ont été ébranlés.

Le fils, le père du patron, les familles, attendaient sur le quai l'arrivée du chalutier. On s'appretait à fêter le retour, après les cruelles émotions de la nuit

de Noël et le réconfort soudain apporté. Quand on apprit la chose...

« Inconcevable !... Lamentable !... », les mots manquaient pour exprimer toute l'amertume ressentie. Et c'était de longs, d'éloquents silences. On demandait à comprendre. A comprendre par quelle légèreté on avait pu jouer avec l'inquiétude des gens.

**Le patron
du CHEVALIERS DU CIEL
au Conquet-radio :**
« Nous étions
à Cross-Haven »

Après la joie, libérée dans

l'après-midi de dimanche : « l'équipage est sain et sauf, il rentre, le cauchemar s'était achevé. Certes, on imaginait mal Théo Kéavec, un pêcheur de 39 ans, réputé pour son sérieux et sa compétence, se réfugiant dans un port sans donner de ses nouvelles. Mais le principal était, qu'après 38 heures de silence on sut que rien de fâcheux ne lui était arrivé, et cette certitude avait balayé tout le reste.

Hier, cependant, le patron du CHEVALIERS DU CIEL du Guilvinec faisait savoir au Conquet-radio qu'il s'était bien échoué un moment, le dimanche précisément à 8 h, à Corabiny, dans la baie de Cork, qu'il avait quitté Cross-Haven à 15 h...

Le CROSSA d'Etel fut avisé à 13 h 17 de cette étrange coïncidence. Il fit diligence. Rappela immédiatement le M.R.C.C. Shanon, le service maritime des recherches, son homologue irlandais. Celui-ci confirma : « C'était bien le GILLES ET MICHEL qui avait été aperçu ». A un second télex, adressé à 14 h, nouvelle confirmation : « Mais oui ! Aucun doute. Le GILLES ET MICHEL fait route terre ».

Le patron du CHEVALIERS DU CIEL, de son côté, maintenait ses dires : « Il était bien à Cross-Haven. Il n'avait pas vu le GILLES ET MICHEL. Il savait quand même de quoi il parlait ».

Nouveau télex au MRCC Shanon. Les témoins, cette fois, n'étaient plus formels. Ils ne pouvaient affirmer si le bateau était vert ou bleu. Ils n'avaient pas vu le nom !...

Voilà comment, sur des frêles indices, sans vérification irréfutable, le MRCC Shanon avait, par une information assurément mal contrôlée, fait arrêter toutes recherches...

Recherches reprises dans l'après-midi

La Marine nationale était alertée. Dès 15 h 50, elle dérouterait un Bréguet-Atlantic, en mission dans les parages, pour survoler le chemin entre Ouessant et le sud-Irlande qu'aurait dû emprunter normalement le GILLES ET MICHEL.

L'avion patrouillait jusqu'à la nuit tombée. En vain. Et il devait rentrer sur Bordeaux ou Nîmes en raison des mauvaises conditions atmosphériques dans la région.

Le CROSSA, pour sa part, et sans perdre de temps, avait contacté à nouveau les services anglais et lancé des avis de recherche tous azimuts. Un avion anglais doit arriver sur zone ce matin et couvrir les parages ainsi que le canal de Bristol.

Tout était à recommencer, avec un grand temps, un temps si précieux, perdu hélas !

L'émotion à Audierne

Comment conclure ? La douleur le dispute à la révolte. Les femmes, enfants de Théo Kéavec, Alain Le Biha, son mécanicien, Albert Cornou, Alexis Le Lay (deux beaux-frères), Guy Priol, le cousin du patron, Jean Mauguen, un fier équipage de six copains s'il en est ont été soumis à une trop rude épreuve en ces deux jours de Noël.

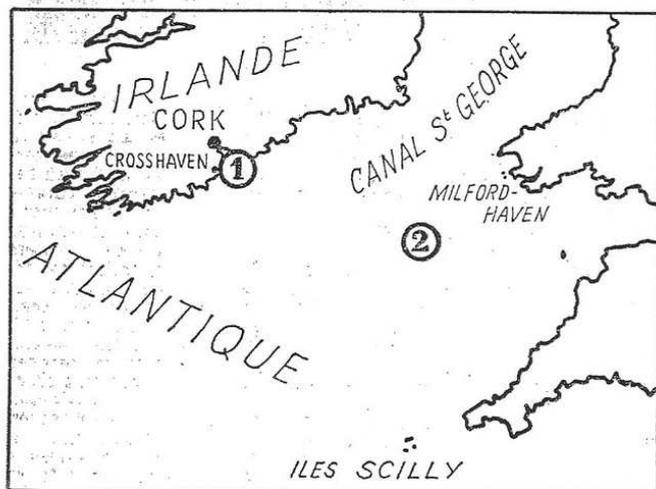
Sans doute cette histoire terrible rappellera-t-elle à qui l'ignorerait encore la difficulté du métier de pêcheur. Mais au-delà de ses aléas, de son insécurité, il y a la façon regrettable - c'est le moins que l'on puisse dire, en retenant ses mots - dont on lança comme sûre une fausse nouvelle, avec tout son poids de tragédie, qui a fait beaucoup de mal.

Un mal désormais irréparable.

Le CROSSA d'Etel, la Marine Nationale n'y sont pour rien. Ils ont accompli leur travail dans le cadre des relations inter-régionales, et ils partagent, ô combien, l'émotion soulevée. Sincèrement. Humainement.

Mais il reste qu'ailleurs on a pu se tromper sur une affaire aussi grave. Car il s'agissait de la vie d'hommes.

René PICHAVANT



Le point « 1 » indique l'entrée de Crosshaven, où s'était échoué le bateau « Les Chevaliers du Ciel ».

Le « 2 » indique la dernière position signalée par le « Gilles et Michel », vers une heure du matin, samedi 24 décembre.

Le Télégramme - 12-1977

Le Télégramme - 12-1977

Les recherches concernant le « Gilles et Michel » avaient été arrêtées dimanche après-midi, à la suite d'une information des autorités maritimes irlandaises, selon laquelle le bateau aurait été retrouvé échoué sur un banc de sable, à l'entrée du port de Cross-Haven. Il s'agissait malheureusement d'une confusion, confirmée lundi midi par le patron du chalutier « Chevalier du Ciel », immatriculé au quartier du Guilvinec, qui a fait savoir aux autorités maritimes françaises que le navire échoué repéré par les Irlandais était sa propre unité.

Notre photo : le « Chevalier du Ciel ».

