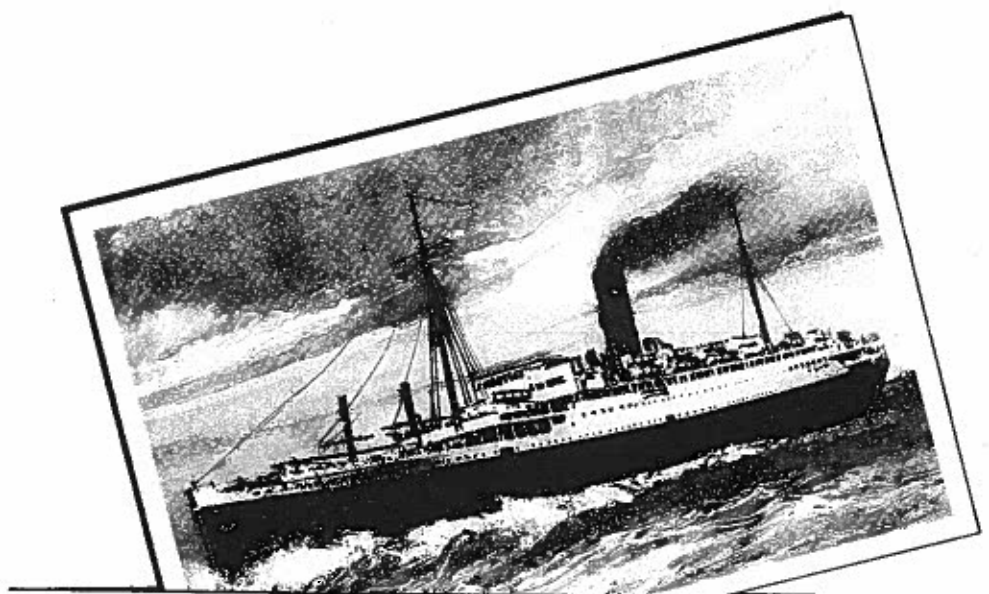


EMILE BOUTIN

LES GRANDS NAUFRAGES DE L'ESTUAIRE



LE SAINT-PHILIBERT
LE LANCASTRIA
LE CAMPBELTOWN
et les autres

Éditions
Rives Reines
Siloë

Le naufrage du Saint-Philibert

14 juin 1931



COMME les jours précédents, ce dimanche 14 juin 1931 s'annonçait très chaud. Depuis le début du mois, la canicule avait déjà fait quelques victimes et 8 soldats avaient été frappés d'insolation à Nancy, lors de la remise de la fourragère au 26^e régiment d'Infanterie. Le climat social était également à l'orage. Communistes et grévistes du textile manifestaient dans le Nord, élevant des barricades, brisant les vitrines des commerces et incendiant des voitures. A Roubaix, les gardes mobiles essayaient de maintenir l'ordre. Les Français étaient habitués à ces turbulences qui faisaient les gros titres de la presse.

Malgré tout, la République, troisième du nom, coulait des jours paisibles. Paul Doumer, élu président le 13 mai, donc un mois plus tôt, s'installait à l'Élysée, que son prédécesseur, Gaston Doumergue, venait de quitter pour couler une retraite dorée dans sa propriété de Tournefeuille en Languedoc. Pierre Laval, premier ministre, formait son cabinet. Quant à Aristide Briand, candidat malheureux aux présidentielles, il parcourait les villes de province pour gagner

les anciens combattants à sa politique. Enfin, Pierre Benoit, romancier célèbre, auteur de *Kœnigsmark*, de *l'Atlantide* et de *du Puits de Jacob*, entrait à l'Académie française. En même temps que lui, Maxime Weygand, généralissime des armées, revêtait l'habit vert et occupait le fauteuil de Joffre.

Un dimanche de Fête-Dieu

Dans toute la France catholique, ce 14 juin marque le jour de la grande Fête-Dieu. A Nantes, comme ailleurs, tout un petit peuple s'active dès l'aube dans les rues. Il faut monter les divers reposoirs, planter entre les pavés les mâts chargés d'oriflammes rouges et blanches, décorer le parcours de branchages que des véhicules apportent de l'extérieur de la ville, tendre des draps blancs piqués de fleurs, surtout des roses, devant les habitations, enfin, tracer le tapis pour la procession, c'est-à-dire établir un chemin de sable, qu'on va orner de ciboires, calices ou calvaires en sciure teintée et pétales de fleurs. Avant que l'angélus du matin ne tinte au beffroi de Sainte-Croix, les rues de Nantes sont déjà bien animées.

A côté des catholiques pratiquants, Nantes, comme toutes les villes en cette décennie d'avant la guerre de 39, abrite bien des indifférents, des gens qui se disent ou se veulent « de gauche », beaucoup de prolétaires certes, mais aussi des intellectuels et enseignants, proches de la classe ouvrière, mais dans leur ensemble assez tolérants.

Ils se trouvent rassemblés dans plusieurs associations, dont l'Union des Coopérateurs de la Loire-Inférieure. Ce groupement, aidé par la Bourse du Travail de Nantes, avait créé tout récemment une Société des Loisirs dont le but était l'organisation de manifestations culturelles, comme des conférences ou des visites de musées. Jusqu'ici, les Coopérateurs n'avaient jamais organisé de promenade au loin, dans le cadre d'une journée complète. Ils envisagèrent donc une excursion dans l'île de Noirmoutier, mini-croisière avec pique-nique. Ce voyage devait être plus distrayant pour les familles qu'une visite au Muséum d'Histoire naturelle. A l'époque, bien des Nan-

tais n'avaient jamais mis les pieds dans cette île et le projet était tentant. Les congés payés n'existaient pas encore et les seuls jours de repos étaient les dimanches et fêtes de l'Eglise, la fête nationale du 14 juillet et le 11 novembre, anniversaire de la fin d'une guerre présente dans bien des mémoires. Le 1^{er} mai n'était pas encore férié ; il ne sera fête légale qu'en 1947. L'idée fut donc bien accueillie, non seulement par les membres de la Société des Loisirs, mais aussi par différents partis ou associations comme la Bourse du Travail, la Ligue des Droits de l'Homme, le parti socialiste SFIO, les syndicats locaux ouvriers et les défenseurs du droit aux congés payés. Le choix du jour de la Fête-Dieu pour ce voyage n'était nullement une attaque contre les idées religieuses, mais correspondait à la réservation d'un long dimanche de juin, ensoleillé et chaud.

Les idées noires de Charles Pinguet

C'est pourquoi, très tôt ce matin-là, Charles Pinguet, âgé de 24 ans, tôlier aux chantiers des Batignolles à Nantes, et sa femme Christiane, quittèrent leur domicile de la cité Halvêque. Contrairement à tous les autres, cette excursion ne l'enthousiasmait pas. Tout simplement, parce que depuis quelques jours des idées noires l'assaillaient et un pressentiment tournait continuellement dans sa tête comme une guêpe dans une bouteille vide de limonade. Lui-même confirmera cette prémonition plus tard. « Tu verras, nous ne reviendrons pas de ce voyage » disait-il. Il fallut toute la force de persuasion de sa femme pour le faire sortir. Sans doute devait-il être en dépression et assurément l'air vivifiant du large lui ferait du bien.

En cours de route, ils croisèrent des paroissiens de Saint-Clément et de Saint-Pierre qui se rendaient à la première messe. Comme beaucoup, en passant devant la cathédrale, Pinguet leva les yeux pour vérifier l'heure à la grosse horloge et il constata que le ciel était bien dégagé et qu'un petit suroît lui caressait le visage. La journée s'annonçait belle.

En arrivant, un peu avant six heures, à l'appontement du quai de la Fosse, les Pinguet trouvèrent le beau navire blanc très rassurant. Il l'était, en effet, ce Saint-Philibert. Ce n'était pas un vieux rafiote. Il avait été fabriqué huit ans auparavant par « les anciens chantiers et ateliers Dubigeon ». Avec ses 32 mètres de long sur 6 mètres 40 de large, jaugeant 189 tonneaux, le navire était un habitué de l'estuaire de la Loire et de la baie de Bourgneuf. S'il n'avait que 2 mètres 20 de tirant d'eau, aucun des passagers ne pouvait s'en rendre compte, et par temps très calme, cela n'avait pas une grande importance. Certes, il gîtait un peu à bâbord, mais seuls les marins le savaient. De toute façon, le mois précédent, le bateau avait été soigneusement examiné et avait obtenu le renouvellement de son permis « de navigabilité » par le « Bureau Véritas ».

Nul n'ignorait que ce vapeur, placé sous le patronage de saint Philibert, moine du VII^e siècle qui avait fondé l'importante abbaye de l'île d'Her, devenue île de Noirmoutier, faisait régulièrement, en juillet, août et septembre, deux fois par jour, la traversée entre Pornic et le bois de la Chaise.

Par exception, les quelques dimanches précédant la saison, le bateau transportait des « excursionnistes » de Nantes jusqu'à l'île en doublant évidemment la pointe de Saint-Gildas et en traversant toute la baie de Bourgneuf. Il n'avait jamais eu d'ennuis. On se rappelait seulement que le 28 septembre 1924, alors qu'il accostait à Pornic, une énorme lame avait enlevé un agent des Messageries de l'Ouest, M. Pinscloux, et l'avait précipité dans le port. D'ailleurs l'homme avait été sauvé. Un accident sans conséquence et si lointain ne pouvait être un présage.

Quelques oreilles blanches

Le *Saint-Philibert* appartenait à la Compagnie Nantaise de Navigation à vapeur, qui avait été contactée par les organisateurs de la Société des Loisirs en vue de l'excursion. Elle avait confié le commandement du bateau à Francis Ollive, âgé de 57 ans, l'un de

ses anciens officiers, excellent pilote, qui avait longtemps commandé un cargo sur les lignes de l'Amérique centrale. Il assura même, à l'occasion, le transport des forçats à Saint-Laurent-du-Maroni. Après avoir navigué 40 ans, ce capitaine s'était retiré depuis 18 mois dans sa maison à La Montagne, auprès d'Indret. La mer lui manquant, il restait à la disposition de la Compagnie et avait un emploi temporaire l'été. Francis Ollive ne fut pas, de prime abord, enthousiasmé par le bateau qu'on lui confiait.

En marin, il jugea d'emblée ses faiblesses. Il accepta pourtant, estimant le navire capable de faire cette excursion. Il avait avec lui un mécanicien, deux chauffeurs, deux matelots et un mousse, bien utile pour passer les baquets en cas peu probable de mal de mer. Le *Saint-Philibert* emmenait habituellement dans les 300 voyageurs. En principe, il pouvait accueillir 180 passagers de 1^{re} classe et 320 de seconde classe. C'était un grand maximum, même par beau temps, et le capitaine Ollive avait donné des instructions très précises au contrôleur des billets d'embarquement. En aucun cas, il ne devait laisser monter plus de 500 personnes. Il avait été délivré 467 billets dont 426 payants (12 francs pièce) et 41 exonérés pour les enfants. Comment se fit-il donc qu'il y eut en fait 502 passagers sur le navire ? Dans ce genre d'excursion, il y a toujours des gens qui ont été malades la nuit précédente et ne peuvent partir, et d'autres qui se décident au dernier moment, voyant le beau temps. Alors, à l'embarquement, le contrôleur agit pour le mieux et n'est pas très strict. Comme les autres, les Pinguet montèrent donc à bord. Le prospectus annonçant le voyage avait prévu : « Il y aura des réjouissances et des surprises, tant à l'aller qu'au retour ». Déjà les gaudrioles vont bon train lorsque le *Saint-Philibert*, ayant quitté son ponton, double le coteau de Miseri. Ce 14 juin 1931, la haute mer était à 3 h 25 (légal) et la basse mer à 9 h 47. Le bateau profite donc du jusant pour descendre le fleuve. A 10 heures, selon un témoin, le vent était nul au sol. Toutefois, de gros nuages passaient en altitude, à une vitesse anormale. La Loire moutonnait, ce qui n'est pas un bon signe, tous les marins vous le diront. Une fois l'estuaire atteint, le capitaine Ollive mit le cap au sud-ouest pour doubler la pointe de Saint-Gildas et entrer dans la baie de Bourgneuf. Quelques personnes eurent alors « les oreilles blanches et comptèrent

leurs chemises », ce qui signifie qu'elles eurent le mal de mer. On se moqua d'elles et l'ambiance étant à la chanson, les airs des années trente confirmèrent cette gaieté : « Rosalie, elle est partie, Si tu la vois ramène-la-moi » et, circonstance oblige, « C'est nous les gars de la marine ».

En approchant du bois de la Chaise, chacun admira, à gauche du débarcadère, la plage des Dames déjà très fréquentée en juin.

Une journée au Bois de la Chaise

Le *Saint-Philibert* s'amarra au ponton qui sépare le sable des rochers de la côté sauvage. La traversée s'était bien passée, mais, malgré ses 300 chevaux pouvant lui assurer une vitesse de 10 nœuds, le navire accosta à Noirmoutier avec une heure de retard. Ayant emprunté l'estacade, les passagers furent émerveillés par le bois de la Chaise. La plupart n'y étaient jamais venus et ne connaissaient pas ce bois de chênes verts et cette végétation méditerranéenne. Quel plaisir de trouver, après les chétifs platanes de la ville et les sapins des parcs, cette yeuse chère à Virgile ! Les réminiscences littéraires ou historiques laissèrent le plus grand nombre complètement indifférents. Combien savaient que le bois de la Chaise tire son nom de la « *Sylva casae Dei* », le bois de la maison de Dieu, c'est-à-dire le bois de l'abbaye de Saint-Philibert ? Certes, chacun découvrit la grotte encastrée dans les rochers, à quelques mètres au-dessus du niveau de la mer, où le saint aimait prier. Sans doute firent-ils alors le rapprochement entre le fondateur d'un ordre religieux et le nom du bateau qu'ils venaient de quitter.

Pour l'instant, le plus important est d'organiser le pique-nique. Le bois s'y prête admirablement. En plus de l'ombre fraîche qu'il accorde aux voyageurs, il leur ménage, avec ses nombreuses et grosses racines, tables rudimentaires et sièges. On ouvre les sacs, les musettes, les paniers, et l'on partage en commun la bonne humeur. Quelques personnes préfèrent se rendre en ville pour déjeuner. L'après-midi, certains se baignent sur la plage des Dames ou, jupes

ou pantalons retroussés, prennent seulement un bain de pieds, pour apprécier la chaleur de l'eau. D'autres flânent autour des rochers des Souzeaux ou vers la pointe Saint-Pierre. Des jeux sont organisés. Les touristes les plus courageux sont partis en ville visiter le château, avec son musée, ou l'église de Noirmoutier et la crypte de Saint-Philibert. Puis chacun achète ses cartes postales et ses souvenirs.

Une « grande maline »

Et déjà plusieurs coups de sirène entre 16 heures et 16 heures 30 rappellent tout le monde à l'estacade. Il faut penser au retour.

Or, la mer avait commencé à remonter bien avant l'heure théorique et à une vitesse inaccoutumée, ce qui est signe de gros temps. Elle était poussée par un vent qui soufflait en rafales brèves. Pour tout marin, il était évident qu'un vimer se préparait. Notre côte du sud-Loire est habituée à ce genre d'ouragan. Au cours des siècles, les terres basses, comme l'île de Bouin, ont été fréquemment submergées. Sans doute cette tornade était-elle prévisible. La météo envoya bien un avis de « coup de vent » mais il n'arriva à Noirmoutier que le lundi matin.

Auguste Frioux, le gardien du phare du Grand Charpentier, à l'estuaire de la Loire, déclara, lorsqu'il fut relevé, qu'il s'était étonné, le dimanche matin, de voir passer le *Saint-Philibert*. L'autorisation aurait dû être refusée, compte tenu du temps. Donc les vrais marins se doutaient de l'arrivée proche de la tempête. Un de mes amis, Ludovic Soret, se trouvait ce jour-là à la pêche en baie, à proximité du plateau rocheux de la Vendette. Dans son ouvrage (*Beauvoir-sur-Mer*), il écrit : « Les deux signes observés un peu plus tôt : nuages menaçants et montée de la mer avant l'heure normale, ne pouvaient pas rester sans effets. Nous n'eûmes pas longtemps à attendre. A quelques centaines de mètres de notre bateau, le cotre le *Talisman*, la marée montante dans un bouillonnement d'écume digne d'une très grande maline (maline = marée) envahissait le plateau rocheux

de la Vendette, bousculant violemment sur son passage les énormes touffes d'algues accrochées aux rochers. En quelques instants le bateau fut à flot, cependant que le vent, soufflant maintenant de l'ouest, augmentait de minute en minute. Au moment de mettre à la voile, il pouvait être entre 12 h 30 et 13 heures, sa puissance avait atteint une telle force que l'appareillage eut lieu sur la seule trinquette » (trinquette : voile de l'avant entre la grand-voile et le foc).

Et l'auteur nous dit que pour accéder au port de l'Epoids, situé au fond de la baie, il dut amener la trinquette et entrer dans le chenal « à cordes et mâts », c'est-à-dire le bateau sans toile. On voit donc que, dès le début de l'après-midi, le temps s'était sérieusement gâté. Les « excursionnistes », du bois de la Chaise, à l'abri des vents de suroît et de l'ouest, ne pouvaient deviner l'importance de la tempête. Devant eux, la mer formait un plan d'eau calme, car protégé, ne correspondant pas à la turbulence du milieu de la baie de Bourgneuf et, a fortiori, de l'estuaire.

Pourtant, certains étaient inquiets, particulièrement ceux qui avaient été malades à l'aller. Certes, ils ne pouvaient envisager une catastrophe, mais ils appréhendaient le retour. Une jeune infirmière les persuada de demander à un transporteur de les ramener par car, à marée basse, par le Gois*. La proposition fut acceptée, sous réserve de rassembler 30 passagers. 26 personnes s'inscrivirent. 17 autres, qui n'étaient pas obligées de rentrer pour le lendemain, restèrent coucher dans l'île, à l'hôtel ou chez des parents. Enfin 3 jeunes revinrent sur le continent le lendemain matin avec la voiture de la poste. Certaines familles se séparèrent, les hommes choisissant le retour par mer, les femmes et les enfants préférant l'autocar.

En attendant que le Gois soit dégagé à marée basse, car on ne pouvait le passer qu'à partir de 22 heures, les personnes qui avaient réservé l'autocar voulurent finir la journée en beauté et décidèrent d'aller au restaurant. C'est à l'issue de leur joyeux dîner qu'elles apprirent le naufrage. Un mousse, accouru du sémaphore de l'Her-

* Chaussée reliant l'île au continent. Elle découvre à marée basse.

baudière, leur cria : « *Le Saint-Philibert est perdu.* » En arrivant à Nantes à 3 heures du matin, chacun se précipita au bureau du port où le naufrage fut confirmé.

« *On va danser un peu* »

Pour lors, le *Saint-Philibert* est toujours au ponton du bois de la Chaise. Le mauvais temps cause quelques inquiétudes au capitaine Ollive, qui hésite à donner l'ordre d'embarquer. Le temps s'est gâté graduellement et le vent extrêmement fort venant de l'ouest ne présage rien de bon. Et puis Ollive n'est pas sûr de son bateau. Il aimerait avoir moins de monde à bord. Les passagers eux-mêmes, du moins certains, ressentent une inquiétude. Ils ont discuté avec des marins dans l'île qui leur ont conseillé de débarquer à Pornic plutôt que de doubler la pointe de Saint-Gildas où la mer est toujours turbulente, même par beau temps. Ollive réfléchit. Seul, il peut décider. Devant son hésitation, certains passagers interviennent et insistent pour partir, car le lendemain matin ils doivent se trouver à l'embauche. Lui, le capitaine, il touche sa retraite et rien ne l'oblige à être présent à Nantes à huit heures. Mais eux, s'ils ne travaillent pas, ils ne seront pas payés. D'autres sont attendus au ponton du quai de la Fosse par des amis, qui seront terriblement inquiets s'ils ne les voient pas débarquer. Certes, le capitaine fut un peu « brocardé » mais, contrairement à ce qu'écrivirent plusieurs journalistes, il n'y eut pas de désordres. Ainsi en témoigne un des rescapés qui dénonça des insinuations mensongères : « Des désordres, je n'en ai pas vu. Il n'y en a pas eu. Je suis arrivé sur le *Saint-Philibert* avec mon camarade qui a d'ailleurs péri dans le naufrage. Je n'étais pas le premier arrivé, c'est vrai. Mais tous les excursionnistes qui étaient là étaient du calme le plus absolu. Ils causaient entre eux tranquillement. Pas un mot plus haut que l'autre. Le capitaine était à son poste. »

C'est donc bien le capitaine Ollive qui prit la décision d'affronter la mer. Il en avait vu d'autres, mais il fut peut-être un peu

influencé par les remarques des ouvriers. Il prévint les passagers que ça sauterait et qu'ils risquaient d'être trempés. Le capitaine était calme. A ceux qui les questionnaient, les matelots répondirent : « on va sûrement danser un peu ». Mais ils le disaient en souriant.

Ne jamais vomir contre le vent

Le *Saint-Philibert* venait de quitter le ponton quand un homme arriva en courant et en faisant de grands signes. En manque de tabac, il était allé au dernier moment chercher des cigarettes dans le café le plus proche. Tout essoufflé il vit, désolé, le bateau s'éloigner.

Le *Saint-Philibert* est parti vers son destin. Le sort en est jeté. Pas tout à fait cependant. Ollive dirige son navire vers le rocher de Pierre-Moine, au milieu de la baie, à mi-chemin entre Noirmoutier et Pornic. D'après les témoignages d'un rescapé, M. Duverger, cette première partie de la traversée ne fut pas franchement mauvaise. C'est au bout d'une heure que tout se gâta. Le capitaine avait bien conscience que les vraies difficultés et tous les dangers commenceraient en atteignant la Couronnée, près de Préfailles. Il envisagea donc d'éviter cette zone périlleuse et d'aller se réfugier dans le port de Pornic, sur le continent. Il en avait la possibilité en conservant le cap. Mais on lui fit remarquer qu'à cette heure tardive aucun train ne quittait plus cette ville et que le problème de l'embauche le lundi matin restait le même. Alors à Dieu vat !

Ollive met la barre à bâbord pour aller doubler la pointe de Saint-Gildas. Maintenant le vimer est déchaîné. Le tangage du bateau est effrayant avec le vent d'ouest debout. Lorsque le *Saint-Philibert* revient sur tribord pour rejoindre la bouée du Chatelier, des paquets de mer inondent les passagers. Même ceux qui sont descendus dans la cabine ne sont pas épargnés. Le roulis s'est beaucoup accentué avec le changement de cap. Pratiquement tout le monde est malade. Pour éviter les paquets de mer et soulager les estomacs, les passagers se mettent tous du même côté, à tribord, vers la terre. On ne vomit jamais contre le vent. Ces mouvements déséquilibrent le bateau

qui, maintenant, penche dangereusement. Le capitaine n'a pas de mégaphone pour donner des ordres, qui d'ailleurs ne seraient sans doute pas suivis. De plus, comme, lors du voyage du matin il faisait chaud, on avait tendu une grande toile au-dessus des ponts pour protéger les voyageurs du soleil trop fort. Maintenant cette toile faisait office de grande voile et accentuait encore le danger de chavirer. Enfin, fait incompréhensible, toutes les ceintures de sauvetage étaient restées bien pliées dans les caisses de la cale et n'avaient pas été distribuées, peut-être pour ne pas donner de panique.

« *En avant toute* » et le naufrage

En embouquant le chenal du Chatelier, le *Saint-Philibert* se heurte au fort courant du jusant qui vient de l'estuaire. C'est toujours le moment le plus dangereux lorsque la marée descend depuis un peu plus de deux heures.

Sentant le danger, le capitaine Ollive avait mis le maximum de puissance pour sortir de la passe dangereuse. Les experts retrouvèrent plus tard la position « en avant toute ». Le navire se traînait pourtant à 5 nœuds à peine.

Voici le naufrage lui-même raconté par un survivant : « Le bateau donnait de la bande et nous avions tous peur. Il y a eu un premier coup de roulis et l'eau est venue à moitié du pont. Je me suis accroché au bastingage bâbord pour ne pas être emporté. Tout le monde hurlait. A ce moment, une seconde lame a fait entièrement chavirer le bateau. Je me suis retrouvé à l'eau, au milieu d'autres personnes qui nageaient sans comprendre ce qui était arrivé ; effaré, j'ai vu des passagers qui essayaient de se maintenir sur une des chaloupes, mais celle-ci se retournait. J'ai vu également la coque du bateau retournée avec des gens dessus et l'hélice qui continuait à tourner. Au moment où le bateau a coulé, j'ai été entraîné vers le fond et j'ai bu une forte tasse. Lorsque je suis revenu à la surface, je me suis retrouvé dans une bouée. C'est ce qui m'a sauvé. Il n'y avait presque plus personne autour de moi. »

Daniel Duverger, 21 ans, menuisier charpentier, demeurant 94, rue de Coulmiers à Nantes, raconte : « A plusieurs reprises, de fortes lames embarquaient dans le navire. C'est à ce moment que j'ai eu nettement conscience du danger et l'impression que le bateau allait sombrer. Alors je plongeai. Au même moment, le bateau se retourna complètement et m'entraîna avec lui au fond de l'eau. Je ressentis à la cuisse comme un coup. Sachant nager, je réussis à remonter à la surface et je vis alors le bateau la quille en l'air et une grappe humaine s'y accrochant. Soudainement, le bateau disparut, entraînant tous les malheureux agrippés à lui. Apercevant alors un canot de sauvetage sur lequel étaient déjà plusieurs naufragés, je réussis à m'y cramponner, sans parvenir à prendre place à l'intérieur, tellement la mer démontée le faisait rouler. Le canot était insubmersible. C'est grâce à cela que j'ai pu, avec ceux qui m'accompagnaient, attendre jusqu'au moment où le *Pornic* est venu nous recueillir. Nous étions à bout de force. »

Des témoins

Le drame n'avait duré que quelques secondes. Il eut des témoins*, notamment les gardiens du sémaphore de la pointe de Saint-Gildas. Voici le rapport du maître-guetteur, Guillaume François : « Il était exactement 17 h 55 lorsque le quartier-maître Maximilien Adrien et moi avons aperçu un petit vapeur chargé de passagers passant au large du sémaphore et se dirigeant vers l'embouchure de la Loire. La mer était grosse et le vent très violent. Le navire ne paraissait pas en difficulté. D'ailleurs, s'il en avait été autrement, il nous aurait fait un signal de détresse. Les passagers que nous apercevions parfaitement avec nos appareils d'optique étaient sur le pont et les passerelles, mais tous du côté opposé au vent. Lorsque le *Saint-Philibert* arriva à trois milles, c'est-à-dire cinq kilomètres de la pointe de Saint-Gildas, nous l'apercevions toujours ; il suivait le mouvement des

* Peu de témoins, car le mauvais temps avait chassé les gens des plages.

lames, montait et descendait. A 18 h 30 exactement, il a été caché à notre vue par une forte lame. Nous nous attendions à le revoir remonter sur la crête de la vague suivante, mais rien. Le navire n'a plus reparu. Il avait coulé en quelques secondes. » Le cabaretier de la pointe de Saint-Gildas avait vu, lui aussi, le drame. Il le raconta à la presse le lendemain. Il vit le bateau « baller le nez au vent. Le navire voulut éviter sur tribord pour prendre la direction de Saint-Nazaire. Son mât s'est couché sur l'eau puis s'est relevé à la verticale et puis s'est enfoncé tout droit. Puis plus rien. » Charles Pinguet, l'homme qui avait eu le pressentiment du naufrage, et qui fut sauvé, nous dit : « Je fus jeté brutalement à l'eau avec ma femme, Christiane. Cette chose affreuse n'avait pas demandé trois minutes. La mer était couverte d'hommes et de femmes qui hurlaient d'épouvante. Le *Saint-Philibert* disparut en quelques secondes. Chacun, par instinct de conservation, essayait de s'accrocher à des épaves. Mes mouvements étaient gênés par mes chaussures et mes vêtements tout imprégnés d'eau. A un moment, ma femme s'échappa de mon bras. Je dus plonger pour la ramener à la surface. Tout autour de moi, je voyais des bras qui s'agitaient éperdument puis, lentement, s'enfonçaient dans l'abîme. J'ai pu faire trois ou quatre cents mètres avec ma femme en nageant d'un bras. Hélas ! la fatigue me prit bientôt. Pour ne pas couler moi-même, j'abandonnai ma malheureuse compagne. Je lui avais tenu la tête hors de l'eau jusqu'à l'épuisement complet de mes forces. Au moment où j'allais moi-même être englouti par une lame énorme, mes bras s'agrippèrent à un canot chaviré qui soutenait déjà quatre ou cinq naufragés. »

Le *Saint-Philibert* avait coulé à 755 mètres au nord-ouest de la bouée du Chatelier.

Huit rescapés

Bien entendu, sitôt l'alerte donnée en morse par le sémaphore, les secours s'organisèrent. « S.O.S. n'apercevons plus vapeur excursion Messageries Maritimes de l'Ouest, disparu en mer près bouée

du Chatelier » ; les bateaux de sauvetage du Pouliguen et de l'Herbaudière sont prévenus, ainsi que l'amiral commandant à Lorient et l'administrateur maritime de Nantes. Il n'y a pas le téléphone. Il sera installé peu de temps après. De toute façon, cela n'aurait sans doute pas changé grand-chose. L'adjoint de François Guillaume déclare : « Encore ahuris par l'événement dont nous avons été les témoins impuissants derrière la vitre de notre sémaphore, nous déclenchâmes l'alarme par l'émission des messages prévus dans nos consignes en utilisant le télégraphe morse. »

Le premier bateau qui arriva sur les lieux après de terribles difficultés fut le remorqueur de Saint-Nazaire, le *Pornic*, à 20 h 20. Il fut suivi presque aussitôt par un autre remorqueur et le bateau-pilote de Saint-Nazaire, le *Saint-Georges*. Ce dernier faillit même faire naufrage lui aussi, tant la mer était démontée. Pour comprendre les difficultés de cette époque, il faut savoir que le bateau de sauvetage de l'Herbaudière, l'*Arthur Violette*, ne put prendre la mer immédiatement bien que les sauveteurs fussent à leurs postes. La marée était basse et il fallut atteler des chevaux sur le chariot du canot pour le mettre à l'eau. De plus, c'était un bateau avec avirons.

Le *Pornic* trouva un rescapé, un sujet autrichien travaillant à Nantes. Cet homme s'était sauvé en attrapant au passage une bouée de liège. Il flotta pendant trois heures avant d'être secouru. Le bateau prit également à son bord 3 cadavres. Le patron de ce remorqueur, le capitaine Cavallin, a raconté le sauvetage. « J'avais pris la mer pour aider un navire signalé en difficulté dans les parages de l'île d'Yeu. Le mauvais temps m'obligea à faire demi-tour. Je revins attendre une accalmie dans l'avant-port de Saint-Nazaire. A 19 h 20, je reçus l'ordre de porter secours au *Saint-Philibert*. Le vent soufflait comme un ouragan quand j'appareillai. Assailli par des vagues géantes, il me fallut près d'une heure pour atteindre la bouée du Chatelier. Nulle épave n'y était visible. Je continuai ma route sur la bouée de la Lambarde vers laquelle portait le jusant. C'est là que j'aperçus un homme accroché à une bouée et le recueillis. Puis ce furent plusieurs corps sans vie. Je ne cessai mes recherches qu'à la nuit tombée. » En cours de route, le *Pornic* demanda au *Saint-Georges* de se rendre sur les lieux.

Les jeunes gens de moins de 30 ans que nous avons vus nager et se cramponner à une chaloupe insubmersible furent précisément sauvés par le bateau le *Saint-Georges* (dont le patron était M. Bruyère). Ce navire eut bien de la difficulté pour apporter des secours. Il avait mis une première embarcation à l'eau qui fut emportée par la tempête. Un second canot avec 4 marins à bord se dirigea sur les fonds rocheux du Chatelier. Il recueillit 7 hommes. Ces jeunes gens étaient parmi les rares passagers sachant nager car, en 1931, la natation n'était pas pratiquée comme de nos jours. Le capitaine sauveteur demanda à l'un d'eux s'il fallait prévenir sa famille. Il répondit : « Ma famille est au fond de la mer ». Il y eut donc au total 8 rescapés sur 460 embarqués. La nuit tombant, les recherches ne purent être continuées et les bateaux regagnèrent Saint-Nazaire à 23 heures. Les 8 survivants furent emmenés à l'hôpital. On débarqua encore ce soir-là le cadavre d'une femme étranglée par les cordages de sa bouée qu'elle avait mal mise. La nouvelle du naufrage s'était vite répandue à Saint-Nazaire et une foule énorme se dirigea vers le port.

Bien sûr, les personnalités sont là : le député-maire M. Blancho, le préfet M. Mathivet, l'ingénieur en chef du port de Saint-Nazaire M. Bonnisseau, le commissaire central M. Dubosq et le commandant du port de Saint-Nazaire M. Tixador.

La dérive des noyés

La tempête s'apaisa vers 21 heures. Elle n'avait duré que quelques heures. Nous avons parlé du *Pornic*, du *Saint-Georges* et du canot de sauvetage de l'Herbaudière. D'autres bateaux vinrent aussi sur les lieux du naufrage espérant trouver quelques rescapés, tels l'*Auroch*, le baliseur *Paul Leferme*, le *Porteur II*, le *Jean-Morice*, l'*Enseigne Dejoly*, le *Marie*, le *Glazic*, ainsi que trois hydravions. Ces hydravions, venus de Lorient, repérèrent l'épave à 5 milles des côtes, à un mille environ de la bouée du Chatelier ; en outre, leurs équipages signalèrent plus de 150 corps au fond ou entre deux eaux.

La nuit arrêta les recherches, qui furent reprises le lendemain matin par tous les gens de mer en un vaste élan de solidarité. Chaloupes ou chalutiers, une cinquantaine de bateaux, se trouvèrent sur les eaux. Lorsque le *Saint-Philibert* bascula, la plupart des passagers furent emportés par les flots et dérivèrent selon les courants. On ne découvrit, lors du renflouement, que 33 cadavres à l'intérieur de l'épave. Vers minuit ce dimanche tragique, le *Saint-Christophe*, n'ayant pas trouvé de survivants, ramena à quai, à Saint-Nazaire, 4 corps. A Nantes, vers 20 heures, c'est l'attente dans l'angoisse. On vient d'apprendre que le « *Saint-Philibert* a des difficultés ». Euphémisme pour cacher au public le désastre. La nouvelle de la catastrophe ne sera annoncée qu'à 23 h 30, environ une demi-heure après l'heure d'arrivée prévue du navire. Beaucoup de gens, amis et parents, attendaient au débarcadère des « Messageries de l'Ouest » le retour de l'excursion. Bien sûr, en annonçant le naufrage, l'administration signale qu'il y a des survivants. Mais on ne dit pas le nombre. Beaucoup trop faible. Alors chacun veut savoir si celui ou celle qu'il attend figure sur cette liste. On espère toutefois, car le bruit court que 110 excursionnistes sont restés dans l'île. La nuit à Nantes, à Saint-Nazaire et à Noirmoutier fut longue. Peu de gens purent dormir. Quant à la pointe de Saint-Gildas, on s'y donna rendez-vous pour avoir des précisions.

Reconnaître les corps

Le préfet, M. Mathivet, s'y fit conduire, ainsi que le maire de Nantes, M. Cassegrain. L'adjoint au maire, M. Prieur, et le secrétaire général de la mairie de Nantes, M. Caillaud, furent également du voyage nocturne. Tous désiraient interroger les guetteurs qui durent, à maintes reprises, redire ce qu'ils avaient vu. Pour organiser des recherches tout au long du rivage, les gendarmes de Pornic sont là. Ils ont été précédés par le lieutenant de gendarmerie de Paimbœuf venu en side-car. Toute la nuit on fouille le littoral sans rien trouver. Les ambulances venues à la pointe vont repartir vides. Dès le lundi matin, des familles arrivent aussi sur les lieux pour avoir

des précisions. Une mère voulait voir l'endroit où son fils de 17 ans venait de disparaître. Une grand-mère pleurait la mort de 8 enfants et petits-enfants. Pendant les jours qui suivirent, la gendarmerie fut mobilisée sur toute la côte, de Mindin aux Moutiers, pour rechercher les cadavres ayant pu s'échouer. A midi, le lundi, un bateau-pilote regagne le port de Saint-Nazaire avec son pavillon en berne. Sous des bâches, sur le pont, sont étendus 4 cadavres. Puis le *Porteur* arrive avec 21 corps à bord, 2 hommes et 19 femmes. L'*Ingénieur Joly* accoste avec 6 corps de femmes. L'*Auroch* avec 16 femmes. Un petit dundee de Lorient, le *Jeune Maurice*, transporte huit femmes et un jeune garçon. Dans la journée, environ 70 cadavres sont déposés à Saint-Nazaire. La plupart dénudés par la tempête. Une foule énorme essayant d'assister au débarquement des noyés, les autorités ne font pas procéder à cette opération devant le public. Les bateaux partent donc aborder aux quais de la Compagnie générale Transatlantique, ce qui facilite le service d'ordre. Puis les corps sont déposés sous le hall de cette Compagnie jusqu'au lendemain. Le mardi matin, 7 camions militaires, du XI^e train des équipages, transportent les cercueils de Saint-Nazaire à Nantes. Un peu avant midi, le cortège funèbre entre au château où la garde mobile rend les honneurs. L'*Echo de Paimbœuf* écrit : « Toutes les personnalités civiles ou maritimes du département se trouvaient dans la cour du château où elles étaient venues pour saluer respectueusement la dépouille de ceux qui, étant allés à une partie de plaisir, étaient malheureusement partis vers la mort. » Les militaires du 65^e régiment d'infanterie déchargèrent le funèbre convoi. Les cercueils sont alignés dans la grande salle du Harnachement et portent chacun, sur leur couvercle, une fiche donnant la taille, la couleur des yeux et des cheveux, les marques particulières. A côté, sont étalés broches, montres, ou lambeaux de vêtements, mais de nombreux habits ont déteint ou changé de couleur par l'eau de mer. On enlève donc les couvercles des cercueils pour permettre aux familles une identification plus facile et sans erreur possible. Ce qui fut l'origine de scènes pénibles lorsqu'une mère reconnaissait son fils ou sa fille. Les cadavres repêchés, surtout les femmes, avaient conservé l'attitude douloureuse des derniers moments. Tous avaient les bras levés, en geste de supplication, et les doigts contractés comme pour s'agripper à une planche de salut.

A 19 heures, 47 corps seulement ont été reconnus. Il reste 22 femmes et un homme dont on ignore l'identité. Mais le mercredi soir, veille des obsèques, 72 corps sont identifiés.

Des familles entières ont disparu

Les journaux du lundi 15 juin 1931, peu et mal informés en raison de l'heure tardive, annoncèrent l'accident en quelques lignes, ne pouvant encore faire de commentaires. Mais le mardi matin, la presse en fit ses gros titres. Ainsi le *Phare de la Loire de Bretagne et de Vendée* parle de « l'effroyable catastrophe du *Saint-Philibert* », et annonce que les 79 corps, jusqu'ici retrouvés, seront exposés ce matin au château des Ducs à Nantes. Le journal mentionne tous les télégrammes de condoléances officiels, celui du président de la République, celui de M. Pierre Laval, d'Aristide Briand. Le récit de cette tragédie prend la moitié de la première page. Dans les pages intérieures sont énumérées les identités des cadavres repêchés. Il semble bien que le journal, comme la population, a du mal à prendre conscience de l'étendue du drame qui a englouti près de 500 Nantais. *L'Echo de Paimbœuf*, hebdomadaire régional, paru cinq jours après le naufrage, donne un compte rendu complet de la catastrophe et se fait l'interprète de la consternation générale. Car des familles entières ont péri.

Le mardi 16, on découvrit le corps du capitaine Ollive échoué à Pornichet au milieu de sacs à main, de chaussures, de cannes et d'une trentaine de landaus et de poussettes d'enfants. 6 autres noyés furent retrouvés en même temps sur cette plage. Ils furent transférés dans le hall de Saint-Nazaire où Monseigneur Le Fer de La Motte, en tournée de confirmation, vint les saluer. On les emporta ensuite au château de Nantes. On signale un « retour de noces » de 14 personnes qui avaient pris part à l'excursion. Elles furent toutes noyées. Les occupants d'un immeuble de quatre étages de la rue de la Montagne à Nantes furent réunis dans la mort, à l'exception de la concierge qui n'avait pu s'absenter. Dans le naufrage périrent



Diplôme de sauveteur décerné après le naufrage du Saint-Philibert.

M. Le Pourriel, directeur de l'Union des Coopérateurs de Nantes, sa femme, sa fille et sa petite-fille, ainsi que le sous-directeur de l'Union, M. Xavier Péneau et son fils, M. Ygier, surveillant général au lycée Clemenceau et toute sa famille.

Deux instituteurs ne vinrent pas en classe le lundi matin. Dans un grand magasin du centre, une trentaine de jeunes filles ne parurent plus à leur rayon. A l'ouverture du bureau de l'Union des Coopératives, 3 personnes se présentèrent sur un personnel de 35. Tous les autres, directeur, cadres et employés avaient péri. Les cadavres rejetés sur nos côtes avaient souvent été rongés par les crabes. Car si 400 corps furent ramenés à terre, dont 100 ne purent être identifiés, une cinquantaine de victimes manquèrent toujours et ont la

mer pour linceul. Si de nombreuses familles ouvrières nantaises furent décimées, plusieurs intellectuels, très estimés dans la région, furent noyés. Citons seulement Félix Guilloux, ancien directeur de l'école du Château d'Aux, historien réputé, auteur de *L'Histoire de la conquête du marais breton-vendéen*, dont le corps fut retrouvé, non pas devant sa maison des Moutiers, « la Vague », comme cela s'est longtemps dit, mais au large de l'île d'Yeu. De nombreux responsables syndicaux nantais disparurent dans le naufrage.

A la fin de la première semaine, un peu plus de 200 corps avaient été repêchés.

.../...