

26. Du *Richelieu* à la fin de l'*Elorn*

CV(H) HUBERT MICHÉA

Hubert Michéa, embarqué sur l'Elorn à sa sortie des EOR sur le Richelieu, fut, une nuit de novembre 1957, tiré de sa banette par la collision du pétrolier avec le phare de la Vieille.



Photo du « Poste 11 »

Aux EOR

Incorporation à bord du *Richelieu*, habillage, coiffeur, identité, visite médicale. Le soir au hamac. Au bout de huit jours le lieutenant de vaisseau L..., notre chef de poste me convoqua. Il me désigna comme responsable du poste 11 où j'étais.

Les études n'étaient pas sans intérêt. Je trouvais que les officiers marinières instructeurs étaient bien. Nous avions peut être un maître principal canonier qui disait des choses du genre : « On dit qu'il y a long feu, hein, quand le coup étant parti, hein, le coup ne part pas, hein mais part après, hein ! ». Nous l'avions surnommé « Hein ». Nous eûmes deux grandes permissions de trois jours à Pâques et Pentecôte. Je fis l'aller et retour sur Marseille en train ; 9 heures sur Paris avec la machine à vapeur du Paris-Brest et autant de Paris à Marseille. Pas très frais au retour.

Le 14 juillet, après des répétitions sans nombre nous fûmes mis en route, aux aurores, pour défiler rue de Siam. Je portais le fanion de l'école au bout de mon fusil. Pas facile lorsque le vent brestoïse décoiffe.

En août je sortis avec un très bon rang ce qui me permit de faire mon choix selon mon cœur parmi les postes offerts et affichés au tableau lors de la cérémonie de fin de cours. Ce fut l'*Elorn*. Je connaissais le navire, c'était un pétrolier ravitailleur.

Lors de la neuvième croisière à Port-Saïd, en décembre 1956, l'*Elorn* s'était amarré à couple et avait ravitaillé l'*Athos II*, des Messageries maritimes, à bord duquel je servais comme officier de navigation. Il était resté accosté à notre tribord et nous avons fait connaissance avec l'état major. Je situais donc parfaitement la cible. Et cela d'autant mieux que, j'avais aussi navigué à bord de pétroliers avec mon père et avec son camarade le commandant P. E... Par ailleurs, je ne me sentais pas une vocation particulière pour les « boums ». J'allais me trouver dans mon élément sur ce bateau là.

A la fin du cours, début août, je ralliai, aux aurores, mon affectation, Toulon. Je trouvai l'*Elorn* en piteux état. Lors d'un ravitaillement à la mer il était entré en collision avec le porte-avions *La Fayette*, dont le pont d'envol et les barbettes d'artillerie avaient fait descendre d'un étage la plupart des superstructures de bâbord.

Assis sur leur caisse à outils, des ouvriers de l'arsenal lisaient leur journal entre deux coups de chalumeau ou de peinture... Il faisait un doux soleil matinal.

Je montai à bord. J'étais en avance sur l'heure réglementaire. Il y eut un peu de flottement. On m'avait préparé une réception avec quelques farces et attrapes comme c'était l'usage, mais mon arrivée matinale avait pris tous ces préparatifs de court et fait tout tomber à l'eau. Les acteurs de la mascarade n'étaient pas prêts. Moralité, se pointer toujours en avance et lorsqu'on ne vous attend pas.

L'Elorn



Je m'intégrai bien vite à mon nouveau bateau. J'y fus chargé entre autres de l'artillerie. Quelques pétoires de 40 et de 20 millimètres, que des gradés chargés entretenaient soigneusement.

L'officier en second le LV P... après quelques semaines passées à la mer constata ma passion pour tous ce qui touchait au bateau. Un jour il me dit « vous puez le marin » parce que pour ce qui était de la route, les points, la manœuvre, je me débrouillais plutôt bien et avec aisance. Le chargement d'un pétrolier je connaissais bien. Les circuits tuyautés colorés, les commandes de vannes à largeur de bras, j'avais tourné ça vite fait dans un sens et dans l'autre à bord des pétroliers pendant quelque dix huit mois.

Là c'était le domaine du Chef, un officier des équipages M... natif de Ouessant. Donc à ne toucher qu'avec les yeux.

Les réparations achevées, nous fûmes dirigés vers Brest. Nous

embarquâmes nos voitures et route sur le nord. De Brest et pendant plusieurs mois, nous avons rempli des missions d'enlèvement de produits pétroliers à destination des dépôts de la Marine.

A Ambès et Pauillac, nous retrouvions le père A... aumônier de la Marine, qui tenait un foyer pour marins à Bordeaux. Nous avons fait connaissance avec lui à Port-Saïd. Il se souvenait et ne manquait jamais de venir riboter à bord à chacune de nos escales en Gironde. Quelques années plus tard, je logerai au foyer du marin qu'il gérait sur le quai des Chartrons à Bordeaux, pendant mon cours de capitaine, que je suivis dans ce port.

L'ambiance était sympathique. Le commandant le CC D... était un homme charmant. Il me témoigna vite une grande confiance pour ce qui était de la navigation. J'en étais plutôt fier, mais surpris car, au commerce mes précédents capitaines m'avaient toujours contrôlé. Ce que j'ai par la suite fait moi aussi. Là encore il n'en paraissait rien.

L'officier en second était Le lieutenant de vaisseau P.... Prêtre de son état, il avait repris du service, lors de l'affaire de Suez qu'il se plaisait d'appeler la neuvième croisade. Il disait sa messe tous les dimanches, au carré. C'est lui qui a célébré, plus tard, notre mariage. Il savait faire marcher son équipage. C'était un joyeux drille toujours à blaguer. Pas fait pour être curé. On s'en aperçut plus tard lorsqu'on apprit qu'il avait des enfants. Au bout du compte il se maria. Il est mort à bord d'un autre bateau. Sa veuve qui nous connaissait bien, demanda à ma belle mère, Marcelle, de prendre une concession pour le ramener à Brest. Il est au cimetière de Saint-Pierre. Paix soit avec lui. J'aimais ce bateau.

Et puis une nuit :

La fin de l'Elorn

Un grand tremblement, des raclements ébranlent ma couchette. Je lève la main vers la lampe de chevet qui est à la tête du lit. J'allume. Je regarde ma montre 4 heures et quart. . .

Nous sommes quelque part au voisinage du raz de Sein sur la côte du Finistère. Hier soir j'ai tracé la route et fixé le tableau de marche que j'ai soumis au Pacha.

Dans la coursive, j'entends des bruits de pas, des cris. En pyjama, je sors. J'émerge sur le pont. La nuit est calme mais irréelle. Une sorte de meuglement oppressant et cette lumière diffuse... un peu comme le jour. Elle descend de quelque part... Je lève le nez... Stupéfaction... Nous sommes au pied d'un phare dont les grands bras lumineux tournent dans la nuit là-haut... Un rapide examen me fait voir que nous sommes exactement au pied du phare de la Vielle dans le ras de Sein. Les roches de ce ras de sinistre mémoire ont vu la perte de bateaux et de marins dont on ne saura jamais le compte. Bravo les enfants c'est gagné !

Je retourne dans ma chambre m'habiller. La vareuse, les bottes. Pas très réglementaires les bottes mais le lieutenant de vaisseau P..., montre de l'indulgence pour cette coquetterie d'un aspirant sorti de l'école des élèves officiers de réserve qui a déjà derrière lui plusieurs années de navigation et à qui il dit « vous puez le marin ».

Mon portefeuille... Ce n'est pas qu'il soit riche, mais on tient à son identité. Si on me ramasse sur une plage plus ou moins brouté par les crabes, il vaut mieux que les gabelous sachent qui c'était.

Capelé dans mon uniforme, je ressors sur le pont où règne un bruissement qui évoque l'anarchie. Le bateau accuse une forte gîte sur tribord. Mais le phare, lui, est toujours droit. Pas tombé sous le choc. On a dû percuter le rocher à plein pot... Je vois au pied du phare une silhouette qui agite une lampe torche et demande qui nous sommes... Une voix crie « Lieutenant venez nous aider ! »... C'est le maître d'hôtel du commandant, quartier maître V... Il est là avec une bande. Ils entreprennent de dessaisir le canot à moteur pour le mettre à la mer.

Je réalise que le signal d'abandon contribue à l'anarchie sonore.

— Venez nous aider, on coule !

C'est venu comme ça :

— On peut pas couler... on est au sec.

Ça les a calmés. Je n'ai pas fait exprès, ce fut ainsi. Il me fallait aller aux ordres. Arrivé sur la passerelle, je trouvai la bordée de quart bien calme à son poste. Je me présentai au commandant que je trouvai dans la chambre de veille avec l'officier de quart, l'enseigne R. Je demandai à mon camarade ce qui s'était passé. Il me répondit d'un air un peu sec :

— On s'est mis au sec :

Je le voyais bien. Je demandai :

— Pourquoi le signal d'abandon ?

— D'abandon ?

— Ben, on l'entend encore...

— Rectification « poste de sécurité »

Il était temps avec les autres qui voulaient se mettre à l'eau... Ne recevant pas d'ordres, je descendis sur le pont où je trouvai le lieutenant de vaisseau P... officier en second et à ce titre chargé de la sécurité du bâtiment, qui me commanda de faire l'inventaire des voies d'eau. Ce que je fis. Je remontai vite de la chambre des pompes avant devant les geysers d'eau bouillonnante que j'y trouvai. Plus rien à faire en bas. Par contre fermer toutes les vannes permettant à l'eau de gagner d'autres compartiments. Il était évident que les fonds étaient crevés sur une certaine longueur. Avec l'officier en second, nous nous attachâmes à faire fermer tout ce qui était possible, tuyauteries d'évacuation des gaz des citernes, capots de citernes, afin que la montée de l'eau dans les fonds, ne provoque pas d'éruption de pétrole sur le pont. Avoir navigué sur pétroliers ça sert... La cargaison du gazoil, plus léger que l'eau de mer, participa pour sa part à nous tenir à flot. Une fois cette tâche terminée, je remontai à la timonerie. Tout y était calme. Je remarquai alors, que la lumière qui m'avait frappé au début avait disparu. Le phare de la vieille n'était plus au-dessus de nous. Nous avions déséchoué doucement avec la marée montante et nous flottions dans l'obscurité. Je retrouvai dans la chambre de veille le commandant et l'officier de quart à qui je rendis compte de l'état de la coque et de ce que nous flottions.

J'ajoutai :

— On flotte...

— On flotte ?

Il y avait une bordée de quart au complet et personne n'avait averti. Le commandant vint vérifier par lui-même et me dit alors :

— Vous allez nous amener jusqu'à Brest.

Notre destination était Cherbourg mais devant la gravité de la situation c'était la seule chose à tenter. Je fis balancer les moteurs et la barre. Tout semblait en ordre. Nous étions cap au sud. C'était comme si nous avions fait un tête-à-queue. La Vieille était devant à bâbord ; l'île de Sein à tribord. Je commandais à droite toute et en avant doucement. Le commandant me fit alors remarquer qu'il nous fallait passer dans le raz que c'était plus court... J'eus quelque peine à lui montrer que nous l'avions passé et qu'en réalité Brest était derrière nous. Le pauvre homme était perturbé. Devant son hésitation, je le tirai doucement par sa vareuse et lui montrai de l'aileron bâbord la mer qui brisait, pas très loin.

— C'est la pointe de Van et la baie des Trépassés. Si vous ne me laissez pas faire, on y retourne...

— Allez faites au mieux ! me lâcha-t-il. Il disparut dans la chambre de veille.

En route. Doucement. Il ne fallait pas charger les cloisons en mettant la gomme. J'étais soucieux. Je savais que le bateau s'enfonçait. Combien de temps allait-il tenir ? Il était quatre heures. Le courant portait au nord et nous aidait. Je cherchais des hauts-fonds pour échouer en cas de besoin.

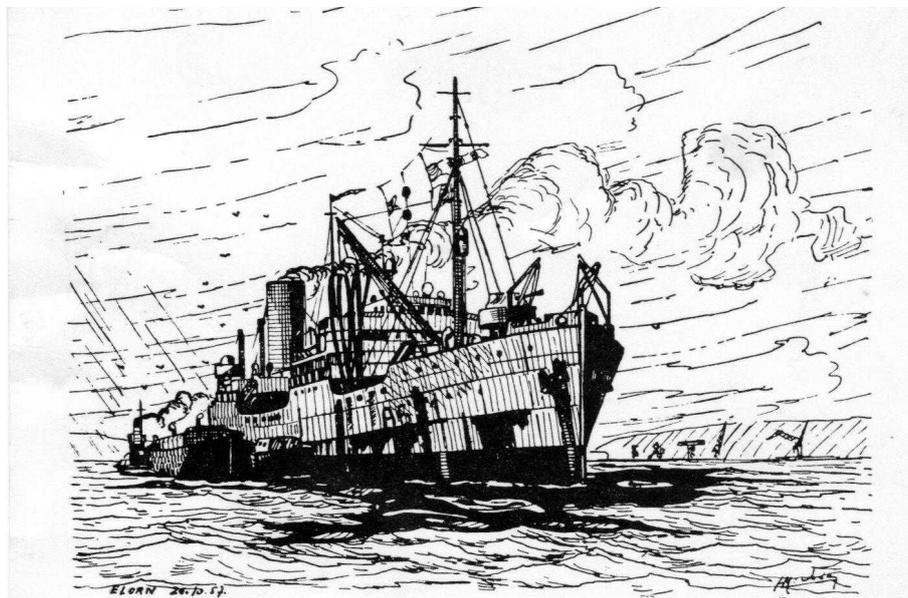
Je pris le téléphone auto générateur pour parler directement à l'officier en second qui était sur le pont et lui demandai combien de temps, il pensait qu'on flotterait encore ? Il n'en savait rien « vingt minutes ». De point d'échouage en point de chute, je reçus toujours cette réponse « vingt minutes » nous approchions du goulet de Brest. Six heures. L'aube s'annonçait. A la hauteur du Portzic des remorqueurs arrivèrent de Brest. Je demandai une remorque car nous gouvernions de

plus en plus difficilement. Le patron du remorqueur et un pilote de la flotte accostèrent.

Le pilote me dit : « On va vous échouer. Vous coulez, on voit l'hélice sortir de l'eau. » De fait le chef mécanicien appelait au téléphone pour éructer qu'il ne pouvait tenir le moteur malgré la réduction du cran de pétrole.

Les remorqueurs poussèrent. Nous nous reposâmes sur le fond du côté du Corbeau dans la rade de Brest. Dans la matinée, les photographes de presse vinrent prendre de belles photos d'un bateau dont il restait trois îles, le gaillard, le château, la dunette. Ils avaient été alertés par les gardiens du phare de la Vieille. On dit que l'amiral apprit la chose en prenant son café par le bulletin d'information et ne reçut le message du bord qu'après. A basse mer ce fut une autre histoire.

Une partie du combustible se vida et causa une pollution importante de la rade. On en a vu d'autres depuis, l'*Olympic Bravery* à Ouessant, le *Bohlen* d'Allemagne de l'Est avec des produits lourds, en Iroise, un Italien avec du carbon black aussi en Iroise ; et l'*Amoco Cadiz*, sur les roches de Porsall etc. Les hommes de la direction du port passèrent des câbles sous le bateau et des chalands de soutien furent mis sur les cotés. A la marée du soir, on put à nouveau flotter et entrer dans une des grandes formes de Brest.



Un dessin que j'ai réalisé dans ces circonstances fut publié dans L'information artistique sous le titre « Correction expresse ». N'allez pas croire que cela concernait notre accident. Ce n'étaient que des corrections de mon dessin. Il n'y manquait, selon l'article, « aucun bouton de guêtre ». Le terrorisme intellectuel de cette époque préférait cubes et barbouillis où on ne distinguait du génie créateur que ce que les admirateurs y mettaient. Alors les boutons de guêtres... autant prendre des photos... Ouest France 26 27 octobre 1957.

Une fois l'*Elorn* posé sur les tins, il fallut vider sa cargaison. Ce fut assez facile pour ce qui concernait les citernes qui n'avaient pas été crevées. Le reste se vida dans le bassin. Un ingénieur fit confectionner une grande caisse flottante, profonde mais sans fond, qu'on déposa sur le liquide où elle flotta. Des hommes montés sur les radeaux transféraient à la pelle de chauffe, de la nappe épaisse qui flottait, vers cette caisse. Le pétrole y restait prisonnier et des pompes à moteur le récupéraient. En plus modeste, la dépollution *Amoco Cadiz*... Méthode chinoise. L'opération dura plusieurs jours. Il fallut éteindre un ou deux incendies causés par des manipulations malencontreuses des moteurs et des pompes qu'il avait fallu monter un peu partout sur ce chantier inhabituel, mais tout se termina bien.

Lorsque le navire fut à sec on put voir les dégâts. Les fonds du navire avaient été griffés et

ouverts sur une grande longueur et le tout se terminait par un énorme trou de plusieurs mètres, béant. Les photos sont éloquentes. La taille des hommes donne l'échelle. La Marine décida de mettre le bateau en réserve. Il fut condamné et dépecé plus tard.



Photo prise en cale sèche sous la coque. La taille de l'ouvrier donne l'échelle d'une des brèches. On voit à l'arrière plan la ligne de tins. Au delà de la brèche les réchauffeurs.

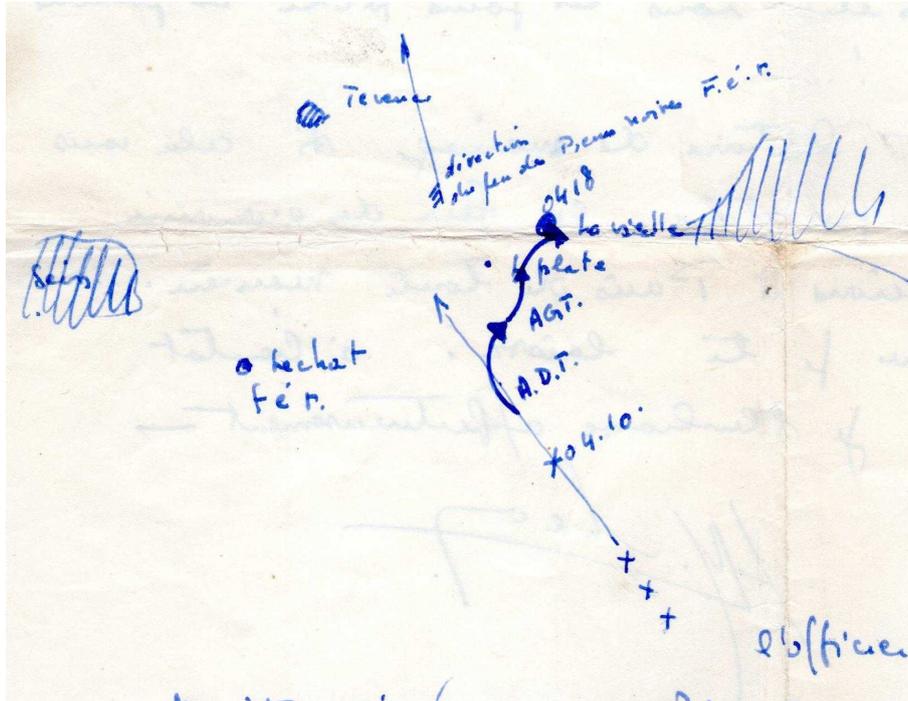
L'épilogue fut pénible. La commission d'enquête se réunit à bord sous la direction d'un officier supérieur de la DP. Mon tour d'être interrogé vint. Je fis de mon mieux pour tenter de ne pas évoquer tout ce que j'avais vu cette nuit là. J'aimais le commandant. L'officier qui dirigeait la commission comprit mon embarras. Il n'abusa pas.

Que c'était-il passé ? Le bateau était sur sa route, au point de 4 heures au changement de quart. Le commandant était monté en passerelle. Il avait mis sa barbe au vent et vit sur sa droite un feu à éclats rouges. Alors que l'officier de quart portait dans la chambre de veille, son dernier point, il lui cria : Un feu rouge deux éclats 10 secondes, c'est quoi ? R... C'est le Chat. Le Chat est un feu rouge à deux éclats situé au sud de l'île de Sein.

De retour dans la timonerie R... entendit le tac-tac caractéristique du gyro qui court après un changement de cap important. Le bateau venait sur la droite. La barre était toute à droite ! R... la fit mettre tout à gauche pour arrêter cette abatée. Sans le lui signifier, le commandant avait ordonné au timonier « toute à droite », s'apercevant que le bateau revenait sur la gauche il cria « J'ai dit tout à droite. » Ils n'ont pas eu le temps de s'expliquer. Vlan... En plein du rocher de la Vieille. Et bien collé. Lorsque le commandant me confia le soin d'amener le bateau, il faisait un temps magnifique. Une de ces clarté comme on en observe lorsque le vent quitte le suroît pour passer au noroît. On voyait plus loin que l'horizon visuel ordinaire. C'en était même un peu perturbant tous ces éclats de couleur. Je voyais les feux de Ouessant et le phare des Pierres Noires... un éclat 5 secondes... Ce pauvre commandant D... dut quitter le bord et la Marine. Je faisais là sans le vouloir l'apprentissage de la grandeur et de la servitude de notre métier. C'était mon premier événement de mer ayant entraîné la perte d'un navire. Cela me marqua pour la vie. Je demandai à celle qui allait devenir

mon épouse, si elle acceptait de vivre avec un type qui se mêlait de trucs pareil ? Elle accepta.

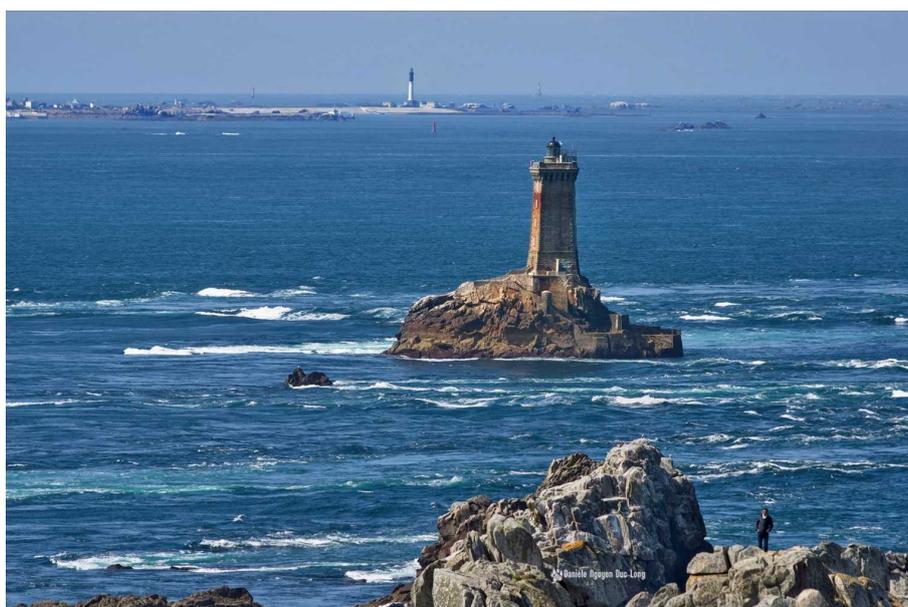
L'*Elorn* a été désarmé. La marine décida d'armer la *Saône*, que l'armement Corblet du Havre venait de lui rendre. La *Saône* était inerte, amarrée à la jetée de la base sous marine. Je fus désigné pour aller en prendre le gardiennage avec une petite équipe en vue de préparer son réarmement. Ceci fut une autre expérience de marin.



Ce schéma se trouve dans une lettre en date du 26 novembre 1957 adressée à mon père Henri Michea, lui aussi LV(R).



© Jean-Benoît Héron



Phare de la Vieille