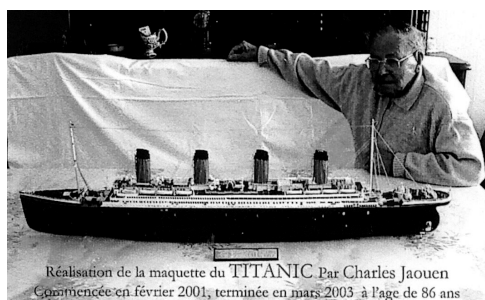


Charles Jaouen raconte Mon Titanic et Mers-El-Kebir

En parlant du Titanic, on est sûr d'avoir quelques lecteurs ! Mais quel est le point commun entre le Titanic et Mers-El-Kébir ? Le nombre de naufragés ? Titanic, Nomadic, Di Caprio, Céline Dion, le monde entier connaît !

Tous les historiens du business et les fabricants d'histoires et de légendes s'y intéressent ! Sauf le respect dû aux victimes, le sujet est pourtant historiquement très pauvre. On ne peut pas en dire autant de Mers-El-Kébir mais la différence entre les deux sujets c'est que celui-ci est beaucoup plus complexe et qu'il touche à l'un des épisodes les plus difficiles et dramatiques de notre histoire, celle de la seconde guerre : la marine et l'aviation anglaises attaquent la flotte française de l'Afrique du Nord. Charles Jaouen, un Turlavillais de l'île d'Ouessant se souvient.



Charles Jaouen n'est pas un rescapé du Titanic, sinon ça se saurait et il aurait fait fortune depuis longtemps. Non, plus simplement il a réalisé une superbe maquette de l'insubmersible Géant des Mers et il explique : *« Il y a trois ou quatre ans, pour mon anniversaire, l'une de mes petites filles m'offre en cadeau la maquette du Titanic. Une jolie boîte fort bien présentée avec un catalogue très bien fait. Je suis très heureux du présent, mais je ne tarde pas à m'apercevoir*

qu'il s'agit en fait de la première boîte parmi des dizaines d'autres à commander chez le fournisseur le plus proche ! Bien sûr, j'aime bien bricoler ; j'ai déjà réalisé plusieurs maquettes mais tout de même, c'est peut-être un peu trop pour un retraité ! Après réflexion, je me suis mis au travail mais plus ça allait plus je prenais de place dans la maison. J'avais vraiment envie d'en venir à bout, j'ai pris beaucoup de plaisir à réaliser cette maquette mais c'est un sacré boulot ; voilà le travail» poursuit Charles Jaouen me présentant son œuvre dont il connaît les moindres recoins.

Un breton exilé d'Ouessant s'installe en Normandie

De fil en aiguille, comme dit le narrateur lorsqu'il ne sait pas faire la transition, nous parlons de la vie, de sa vie. Charles Jaouen en parle librement, simplement. Il a même écrit ses souvenirs que je consulte avidement et j'écoute ses commentaires : *« Je suis né le 23 janvier 1917 à Ouessant, une île du bout du monde dans le Finistère. En 1924, la famille quitte Ouessant pour Saint-Pol-de-Léon où mon père est nommé comme facteur. Mon père était militaire de carrière mais il a été gazé à la guerre de 14-18 ; son état de santé était très précaire et il avait droit à un emploi réservé. Enfant, je fréquentais l'école laïque et cela a valu de gros ennuis à ma famille ; en 1928, mon père est nommé sur un nouvel emploi d'éclusier dans l'Eure, au barrage de Port-Mort, près de Vernon. Nous ne sommes restés que quelques mois car c'était trop dur pour mon père. Alors on lui demande de choisir un emploi à Ouistreham, Bougival ou Cherbourg. Il a choisi Cherbourg comme préposé au pont tournant. Nous sommes arrivés en septembre 1929. J'étais élève à l'école de la rue au Blé. C'est le moment où je préparais*

ma communion mais je n'ai pas eu de chance car je ne m'entendais pas du tout avec le curé si bien que pour moi ça a été très rapide. A l'époque, c'était très mal vu !

Je suis venu habiter rue des Carrières, aujourd'hui rue Victor Grignard, dans une ancienne gendarmerie. Après un début d'apprentissage chez un charcutier de la rue Grande-Rue, je trouve un autre emploi chez le pâtissier Labrousse, place de la Fontaine. Je fais ensuite une nouvelle période d'apprentissage chez un forgeron avenue de Paris. Je finis par trouver ma voie en demandant à mon père s'il m'autorisait à faire l'école des apprentis mécaniciens de Lorient. Le premier octobre 1933 je pars pour Lorient mais huit jours avant de signer mon contrat d'engagement, le directeur m'appelle à son bureau et m'invite à rentrer rapidement chez moi car mon père est très malade. En arrivant à la maison, il était décédé. Il avait cinquante sept ans. Mes études s'arrêteront là car j'ai dû travailler pour nourrir la fratrie. En effet, la pension de reversion de ma mère a mis beaucoup de temps à être versée et nous n'avions que peu de moyens pour nous nourrir et nous loger.

J'ai trouvé un petit boulot de vendeur de journaux à Cherbourg. Je pense pouvoir dire que j'étais le meilleur vendeur d'Ouest Eclair. Pour crier, je criais ! Tout sur l'affaire Kemmeneur ! Le président Barthou assassiné ! Je me souviens très bien de toutes les grandes affaires d'avant-guerre. En vélo, j'allais chercher trois cents journaux à cinq heures tous les matins à la gare. Ma mère me préparait une assiette avec des pièces et un réveil dedans pour faire plus de bruit et je criais !!! Je me suis même fait avertir par la police tellement je haranguais les passants mais je n'avais pas le choix ! Lorsque ma mère a été un peu sortie de l'embarras, j'ai voulu me faire une situation et je me suis engagé pour trois ans, en 1935, dans la marine comme canonier. Après mes trois années je suis rentré dans le civil à l'Arsenal de Cherbourg comme appariteur-vaguemestre à la direction du port. Un an après, en avril 39, je suis appelé à la batterie mobile de Montebourg et il est décidé par les responsables militaires de se rendre à Orly. Le 13 mai 1939, je viens en permission à Cherbourg pour me marier et deux jours avant de repartir pour Orly, je reçois un ordre de démobilisation. Je retourne donc à Montebourg rendre mes habits militaires et je reprends mon poste à l'Arsenal. La trêve a été de courte durée car un midi, pendant le déjeuner, deux gendarmes sonnent à la porte et me présentent un avis de mobilisation, le 22 août 1939, pour Querqueville. Je suis affecté pour quelques jours à la défense contre avions -D.C.A- de l'île Pelée puis de nouveau à Querqueville au service d'armement militaire des bâtiments de commerce -A.M.B.C . C'est ainsi que je suis embarqué sur le Château Paris de la compagnie Worms qui est requis dans l'Arsenal pour y être armé en canons et munitions. La guerre est toute proche.

Connaissez-vous Jean Moncorgé ?

Je poursuivais en même temps mon travail de vaguemestre et c'est là que je fais connaissance de Jean Moncorgé. Comme chaque jour, je faisais l'appel des récipiendaires de courrier et, à l'appel du nom de Jean Moncorgé se présente un homme que je connaissais très bien de vue et je lui dis : « C'est pas pour toi, tu t'appelles pas Jean Moncorgé ! » Et lui de me répondre en me tendant une pièce d'identité: « tu vois bien p'tit, mon vrai nom c'est Moncorgé ; dans la vie, tout le monde m'appelle Jean Gabin mais c'est mon nom de scène ! Je l'ai revu quelques fois mais il n'est pas resté très longtemps à Cherbourg.

Ensuite, j'ai navigué durant plusieurs mois entre la France et l'Afrique du Nord : On faisait des allers et retours Brest-Oran, Dunkerque-Mostaganem. Les cargos étaient escortés par des bâtiments militaires car des sous-marins

allemands étaient basés à Cadix. Là, nous embarquions des réfugiés espagnols pour les emmener à Casablanca au Maroc.

Quelques semaines avant la capitulation de juin 40, j'étais à Oran ; je n'avais pas eu de permission depuis six mois et mon épouse avait accouché d'une petite fille que je n'avais pas vue. Je suis allé au bureau de l'AMBC demander du repos. L'officier m'a accordé un mois de relâche mais au bout de quinze jours que j'étais à Cherbourg, j'ai été rappelé à Oran car l'Italie venait aussi d'entrer en guerre. Me voilà donc à nouveau en Algérie, et très exactement au fort de Mers-el-Kébir.

Insoutenable, il n'y a pas d'autre mot

Le 3 juillet 40, je faisais une ronde sur la terrasse d'un hangar de la compagnie Scafino. J'aperçois au large un bateau de guerre anglais qui va et vient ; il met en demeure les bateaux français de ne pas sortir du port, de désarmer sans délai ou de se saborder. L'état-major français ne l'entend pas ainsi et réitère sa demande de sortie. Je me rends à bord de mon ancien bateau, la Tramontane, et j'y rencontre mon ancien capitaine d'armes, un nommé Le Briz. Je lui demande ce qui se passe avec tous ces bateaux qui tournent dans la rade : « Nous allons sortir en mer pour faire un simulacre d'attaque et nous rendre à Gibraltar » précise le capitaine. Au lieu de cela, vers dix-sept heures, un premier boulet de canon frappe le phare du fort. La deuxième attaque était dirigée contre les cuirassés, le Bretagne, le Provence et les autres. Le Bretagne s'enflamme et sombre en quelques minutes Un vrai carnage sur une mer en feu : mille trois cents morts au total. J'avais un copain qu'était dessus. L'aviation anglaise a de nouveau attaqué le six juillet 40 pour couler ce qui restait de la flotte française d'Afrique du Nord. J'ai vécu là les moments les plus durs de ma vie. Nous étions une quinzaine de volontaires pour ramener les corps à bord du Mogador qui était en cale et pour enterrer les cadavres dans des fosses communes creusées par les civils algériens. On se mettait du coton imbibé d'huile dans les narines pour se protéger des odeurs pestilentielles qui émanaient de ces corps meurtris, enflés et décomposés par la chaleur. A chaque boîte qui servait de cercueil, on accrochait un fil de fer avec, en bout, la plaque de matricule qu'on laissait dépasser de la terre. J'en ai voulu aux Anglais, le simple marin que j'étais ne pouvait pas comprendre ce qui se passait et pourquoi on se faisait tirer dessus comme des lapins par ceux que l'on croyait alliés de la France dans cette guerre !

Fin août, début septembre, on nous renvoie au cinquième dépôt de Toulon pour y être démobilisés. C'était une vraie pagaille à Toulon. Je parviens tout de même à trouver un train pour rentrer à Cherbourg et on nous donne un brassard avec l'ancre de marine pour passer la ligne de démarcation avec un minimum de risques. J'avais entendu dire qu'« ils » fouillaient tout le monde et je n'étais pas trop brave car j'avais réussi à me procurer un peu de sucre, du café et du savon que j'avais mis au fond de mon sac. Quand j'ai pris le train à Moulins on nous disait : « vous allez à Cherbourg ? Vous arriverez pas, y paraît que tout brûle là-bas ! » En vérité, avant de rentrer en Angleterre en juin, les soldats britanniques ont mis le feu aux réserves de carburants du terre-plein des Mielles mais la ville n'était pas détruite.

Les années suivantes ont été pénibles pour tout le monde et ce n'est qu'en 44 que l'espoir est revenu. En novembre, je me suis engagé à la direction du port qui était située dans les bâtiments actuels de la caisse d'épargne, rue du Val de Saire. On avait un travail fou puisque c'était le moment où on débarquait le matériel de

guerre des Américains. Je suis monté sur la grue de 100 tonnes pour manœuvrer les locomotives, les tanks, les munitions pour le front. J'ai fini ma carrière en 1966. C'est en 1984 que je suis venu habiter Tourlaville et ma femme et moi, nous nous y plaisons bien.»

JJB - décembre 2003