

POUR UNE MINE OUBLIEE

16 Septembre 1950

- Mouillez !

Un ordre banal tombé de la passerelle venait de sceller le destin de la frégate météorologique *Laplace*.

Il était 17 heures en ce vendredi 15 septembre 1950 lorsque l'ancre de la frégate, dans un jaillissement d'eau tomba sur le fond de la Baie de la Fresnaye, entre le Cap Fréhel et Saint Cast, à quelques milles de Saint Malo. Venant du point K, à 500 milles du Cap Finisterre, le *Laplace* se rendait à Saint Malo pour l'inauguration de la nouvelle écluse, où son commandant, le capitaine de Frégate André Rémusat devait y représenter André Monteil, Secrétaire d'Etat à la Marine.

Le *Laplace*, ex USS Lorain, âgé de six ans, mesurait 92 m 45 de long, déplaçait 2000 tonnes et pouvait marcher à plus de 20 nœuds. Equipé de deux machines alternatives de 5500 CV chacune, il avait été cédé à la France le 26 Avril 1947 et il était utilisé depuis le mois de Décembre de la même année comme bâtiment stationnaire dans l'Atlantique Nord pour l'observation météorologique et le contrôle de la Navigation Aérienne. Le commandant Rémusat, troisième commandant de la frégate était un homme d'une quarantaine d'années, marié et père de famille. C'était un officier brillant promis à un bel avenir dans la Marine. Foncièrement juste et bon, il était très aimé de tout son équipage.

Trois jours auparavant, la frégate *Mermoz* l'avait relevé de sa faction sur les grosses houles de l'Atlantique. Le bateau et son équipage avaient quitté Brest depuis trois semaines et c'est avec un plaisir certain que ses marins envisageaient ce séjour à Saint Malo. Pour certains, tel le Quartier Maître Electricien Daniel Beaumont, originaire de Saint Servan, c'était même un retour au pays où l'attendait sa mère. Il en était de même pour Jean Réveillard de Saint Suliac.

La soirée au mouillage débuta par le paiement des avances de solde pour se poursuivre par le souper et la projection d'un film dans la cafeteria. L'ambiance à bord était gaie, tout comme le film qui y contribuait largement : Festival Charlot. Tous ces jeunes gens qui riaient de si bon cœur allaient se trouver quelques heures plus tard plongés au sein d'un terrible drame au cours duquel beaucoup d'entre eux allaient trouver une mort atroce à quelques centaines de mètres du rivage.

Vers 22 heures, la séance de cinéma prit fin et il n'y eut bientôt plus d'éveillé que le personnel de quart : un veilleur sur la plage avant, un autre sur la plage arrière, un sur la passerelle, trois hommes dans la machine et un officier de quart. La relève eut lieu normalement à minuit, tout était normal. Seul le vent soufflant avec force faisait osciller le navire sur sa chaîne.

Soudain, vers minuit dix, ce fut le drame : une violente déflagration suivie quelques instants après par une seconde, souleva littéralement le bateau, lui brisant l'échine. Écoutons le Lieutenant de Vaisseau Pierre Schloesing qui était alors l'Officier en Second du *Laplace*:

"Vers 0 h10, je fus réveillé par le bond que je fis dans ma couchette et je vis les lumières s'éteindre. Pensant qu'il s'était passé quelque chose, (mais quoi?), j'essayai de sortir de ma chambre, mais la porte était coincée..."

L'explosion d'une violence extraordinaire blessa plusieurs marins, surtout dans la machine.

"Une explosion, un bruit effroyable retentit et je me retrouvai debout, éjecté de ma couchette, dans le noir le plus complet. Ce fut la ruée vers l'échelle qui donnait accès à la cafétéria", raconte Mathurin Goudé qui était alors quartier-maître radio à bord.

Dans l'immédiat, ainsi que le raconte Joseph Pellennec, ex Capitaine d'Armes du *Laplace*, il était impossible de connaître l'origine de l'explosion. Une chaudière ? Une bouteille à hydrogène ?

Mais, il y avait plus urgent à faire, car le bateau prenait de la bande, ce qui laissait supposer qu'il était très atteint. Se munissant d'une lampe torche, Joseph Pellennec commença à parcourir les coursives, attribuant des gilets de sauvetage, secourant les blessés. Parvenu à la chambre du Capitaine Schloesing, il réussit à ouvrir la porte coincée et tirer de sa cabine l'officier encore commotionné. Poursuivant sa ronde en compagnie de Pierre Schloesing, Joseph Pellennec vint en aide aux deux chauffeurs que l'on retirait de la machine ; ils étaient atrocement brûlés.

Pendant ce temps, le Commandant Rémusat, réveillé lui aussi en sursaut parvenait sur la passerelle d'où il vit malgré l'obscurité que son bâtiment était mortellement blessé. Le pont s'inclinait irrémédiablement et il fallait faire évacuer tant qu'il en était encore temps. L'ordre d'abandon fut donné et l'opération dirigée avec un grand calme par le commandant se déroula dans un ordre parfait.

Malheureusement, hormis les radeaux, tout le matériel d'évacuation avait été gravement endommagé par l'explosion. Laissons encore la parole à Pierre Schloesing :

"La baleinière de sauvetage et la plate situées sur bâbord avaient été disloquées en retombant sur leurs chantiers. Il ne restait donc plus en dehors que quatre radeaux et une baleinière à moteur apparemment intacte. Nous sommes bien parvenus à la dégager des bossoirs mais pas à la mettre entièrement à l'eau. Néanmoins, les malades et les blessés y furent transportés et elle fut mise à l'eau à l'extrême limite quand sous l'effet de la gîte du bateau elle se présenta toute seule à la surface de l'eau. Il s'est avéré à ce moment là qu'elle aussi était démolie et elle coula en s'emplissant d'eau, rappelle Pierre Schloesing;"

Minute après minute, la vérité se faisait jour parmi l'équipage. D'après les premières constatations, il apparaissait que la cause originale de l'explosion n'était pas intérieure ; il ne pouvait s'agir dans ce cas que d'une mine qui avait échappé aux dragages minutieux faits dans toute la région après la guerre ou que la tempête avait fait dériver jusqu'à cette baie.

Le *Laplace* touché dans ses œuvres vives coulait rapidement ; quelques minutes après l'explosion, la mer atteignait déjà les passavants à hauteur de la plage arrière et la gîte s'accroissait continuellement. Sous la direction du Capitaine Schloesing et du Capitaine d'Armes, l'équipage évacuait dans l'ordre le bâtiment.

Écoutons les souvenirs de l'Officier en Second :

"Les radeaux furent mis à l'eau, deux de chaque bord, tenus par un bout et le personnel y embarqua muni de brassières de sauvetage. Malheureusement, l'un des radeaux passa sous la coque au moment où le bateau se retournait, si bien qu'il n'y eut eût que trois radeaux utilisables pour une bonne quarantaine de personnes..."

En une dizaine de minutes, la quasi totalité de l'équipage avait évacué le navire. Le petit groupe resté à bord comprenant le Capitaine d'Armes, l'Officier Pilote Le Duc et le Lieutenant de Vaisseau Schloesing se dirigea alors vers la passerelle pour jeter à l'eau tous les espars de bois qu'ils pouvaient trouver : bancs, gaffes etc...

Puis, ce fut la fin, le Commandant fut aperçu une dernière fois comme il se dirigeait vers sa chambre, nul ne devait jamais le revoir vivant. Pierre Schloesing se souvient des derniers instants du bâtiment :

"Au fur et à mesure que le *Laplace* chavirait sur tribord par l'arrière, nous marchâmes sur le rouf, puis sur la coque pour nous retrouver finalement sur l'étrave.

Il était minuit trente. . . "

Le fond de la baie étant à cet endroit de 15 mètres, le *Laplace* ne coula pas complètement. Après le chavirement, les superstructures et la passerelle s'étaient incrustées dans la vase et seule l'étrave tenue par la chaîne d'ancre émergeait.

Les deux chiens du bord qui s'étaient réfugiés sur cette chaîne, aboyèrent et gémissaient une heure durant avant de disparaître, emportés par le froid et la fatigue.

Pendant ce temps, ceux qui avaient livré leur sort aux atteintes de la mer et du mazout dont une large nappe se répandait autour de l'épave, enduraient une cruelle épreuve. Voyons tout d'abord ce qui se passait sur les radeaux en laissant la parole au Premier Maître Timonier Celton :

"Je trouvai un radeau qui portait déjà au moins 25 personnes ; comme une douzaine d'autres, je m' accrochai aux cordages qui l'entouraient, usant de toute ma volonté pour ne pas lâcher prise. Un fort courant de jusant nous entraînait vers le Cap Fréhel, mais le radeau était le jouet des vagues. Il dut se retourner une dizaine de fois au cours de la nuit et à chaque fois nous perdions un ou plusieurs hommes."

Sur chaque radeau, le même drame se reproduisait ; trop chargés, ils se retournaient et chaque fois perdaient des hommes qui coulaient à pic. Au début de cette longue et douloureuse nuit, le courant déporta les radeaux vers le large, puis la mer recommençant à monter, le courant se renversa et ce fut vers Saint Cast que dérivèrent alors les naufragés. Enfin, à l'aube, les rescapés de cette terrible épreuve virent arriver le salut :

"J'étais à bout de forces mais j'avais toujours espoir d'être sauvé, raconte le Maître Celton ; le jour commençait à poindre et nous dérivions vers l'est. Nous n'étions plus qu'une douzaine sur le radeau où quatre de mes camarades gisaient, morts. Nous aperçûmes alors le bateau-pilote de Saint Malo, et un compagnon sortant de sa poche un mouchoir noirci de mazout, l'agita. Un matelot du bateau-pilote nous aperçut. Il était environ 7 heures lorsque celui-ci nous accosta et nous embarqua. Nous étions sauvés !"

Le bateau-pilote venu à la rencontre du navire fut étonné de ne pas le trouver au rendez-vous, et supposant une catastrophe à la vue de l'immense nappe de mazout, son capitaine, le patron Puisné commença à patrouiller dans la baie. C'est alors qu'il aperçut le radeau du timonier Celton. Les rescapés furent débarqués à Saint Cast d'où Celton donna enfin l'alerte générale.

D'autres avaient préféré tenter de gagner Saint Cast distant d'un kilomètre à la nage, mais le tribut payé par ceux-ci fut très lourd. Suffoquant, les yeux brûlés par le mazout, les pauvres naufragés périrent en grand nombre. Tout était contre eux : la mer, le mazout, le froid et le courant. Seuls les plus robustes parvinrent à prendre pied à terre ; non pas à Saint Cast comme ils l'espéraient, mais de l'autre côté de la baie, au pied du Fort la Latte où ils furent dressés contre les rochers, Mathurin Goudé s'en souvient :

"Une fois à l'eau, je ne sais pourquoi, je me suis senti soulagé. J'ai repris confiance, je me sentais fort. Et pourtant, tous ces cris, tous ces appels... Je me suis mis à nager seul, sans m'occuper de personne, délaissant les radeaux. Était-ce par égoïsme, était-ce par peur ? Je ne saurais le dire. Je me sentais capable d'y arriver tant ma volonté était forte. Je me souviens avoir entendu quelqu'un crier 'Groupez-vous !' mais je me suis éloigné le plus vite possible du navire qui s'engloutissait. J'ai nagé seul pendant 5 heures avant d'atteindre la côte et ce fut le plus mauvais moment. A plusieurs reprises je fus rejeté à la mer ; enfin, une vague me projeta plus haut et je pus m'agripper à une aspérité rocheuse. J'aurais bien voulu m'éloigner mais je n'avais plus la force de bouger, j'étais à bout. Enfin, un quartier-maître m'aperçut et me hissa en haut de la falaise. J'avais terriblement froid, étant nu comme un ver..."

Beaucoup malheureusement trouvèrent la mort dans cette tentative que seuls des hommes excellents nageurs et possédant une grande résistance pouvaient réussir.

Comme indiqué précédemment, l'alerte générale ne fut donnée que vers 8 h 50 le samedi matin ; elle aurait pu l'être

beaucoup plus tôt sans un malheureux concours de circonstances.

En effet, vers 2 heures du matin, trois quartier-maitres qui avaient réussi à prendre pied à terre au bas du Fort la Latte et à escalader en pleine nuit l'abrupte falaise, partirent chercher du secours dans les maisons voisines. La première habitation qu'ils rencontrèrent était un hôtel mais ce fut sans succès et il se remirent en route jusqu'à une ferme où ils furent réconfortés mais ils étaient si épuisés qu'ils sombrèrent presque aussitôt dans un sommeil comateux et le fermier, Monsieur Rouault de Plévenon, ne réalisant pas qu'il s'agissait de marins de l'Etat et du naufrage d'un bâtiment de guerre se recoucha. Il avait bien entendu l'explosion du bateau mais ne fit malheureusement pas le rapprochement. Il ne fut pas le seul, car l'explosion fut entendue jusqu'à Saint Malo, ce n'est que vers six heures qu'il alla prévenir le patron pêcheur Le Goff qui comprit tout de suite le drame et mit à l'eau "*La Confiance*", son petit bateau de pêche.

Un voisin de Le Goff tenta de donner l'alerte mais le bureau de poste de n'ouvrait qu'à 9 heures ! Se rendant au phare du Cap Fréhel où il espérait trouver un émetteur radio, il essuya un nouvel échec.

Pendant ce temps, le patron Le Goff ne perdait pas son temps et faisait route vers l'épave dont l'étrave émergeait toujours. A force de courage et de sang-froid, il put accoster et embarquer les trois rescapés qui s'y trouvaient encore, puis quatre nageurs épuisés. Il était grand temps, car la marée montante allait recouvrir l'épave entièrement. Joseph Pellennec qui était au nombre de ceux qu'il sauva affirme que sans lui ils n'auraient sans doute pas survécu tant ils étaient abattus par le froid.

Sitôt l'alerte donnée, le canot de sauvetage de Saint Servan prit la mer, rejoint un peu plus tard par celui d'Erquy tandis qu'avions de ligne et privés décollés de Dinard participaient également aux recherches. On ne devait plus, hélas, retrouver beaucoup de survivants. Quelques uns furent recueillis au large par des pêcheurs de Jersey et par le pétrolier *Port Lyautey*. Ce fut le cas du boulanger qui fut repêché après avoir dérivé 17 heures durant avec un aviron cassé pour seul point d'appui. Comme lors de la tragédie du *Hilda*, de nombreux cadavres vinrent s'échouer sur la plage de Saint Cast où une salle de l'école fut transformée en chapelle ardente. Là se déroulèrent des scènes déchirantes lors de l'identification des victimes par les proches. Un journaliste d'Ouest-France assistait à cette identification :

"A l'instant même où je pénètre dans la chapelle, une jeune femme entourée de plusieurs personnes de sa famille vient à soulever le voile qui recouvre le visage de son époux. La malheureuse fait peine à voir ; elle éclate en sanglots et se laisse tomber sur le corps qu'elle étreint de toutes ses forces. Elle était mariée depuis deux mois et ce voyage du *Laplace* qui devait finir si tragiquement était la première séparation qu'elle connaissait. Hélas ! cette séparation devait être définitive..."

Combien de scènes de douleur semblables à celle-ci se sont déroulées ? Combien pleurent en cette matinée qui une fois encore a prélevé un lourd tribut parmi les jeunes marins bretons ?

Dès que la nouvelle de la catastrophe fut connue le samedi matin, Antoine Pinay qui devait présider la cérémonie d'inauguration se rendit sur les lieux et tint à venir s'incliner personnellement devant les dépouilles mortelles, tant à Saint Cast qu'à l'Hôpital Général de Saint Servan.

Le mardi 19, une poignante cérémonie religieuse rassemblait sur la digue de Saint Cast plusieurs milliers de personnes. Une atmosphère de tristesse indicible planait sur la foule recueillie des parents et amis des victimes, Même le temps semblait s'associer au funèbre de la cérémonie ; la pluie fouettée par le vent cinglait l'assistance, Monseigneur Coupel, Evêque de Saint Briec dut se limiter à l'absoute. On eut dit que les éléments avaient de la sorte voulu s'associer à cette journée de deuil.

Ainsi s'achevait la partie officielle de cette catastrophe mais la Commission d'enquête poursuivait son travail en interrogeant les rescapés et en faisant descendre sur l'épave des plongeurs. Ces travaux aboutirent à la conclusion que le *Laplace* avait armé le dispositif magnétique d'une mine à actuations, mine particulièrement dangereuse car elle peut échapper longtemps à la détection pour n'entrer en période active qu'après un certain nombre de passages d'une masse magnétique au-dessus d'elle. C'est ce que fit le malheureux bateau en évitant sur sa chaîne au gré des vents et des courants. La mine en explosant provoqua une brèche longue de 20 mètres dans la coque, par où l'eau s'engouffra dans la machine. Les météo qui couchaient au dessus de l'emplacement où se produisit l'explosion furent tués sur le coup. Comme la plupart des bâtiments de guerre de l'époque, le *Laplace* possédait une ceinture antimagnétique, mais elle n'était pas sous tension et quand bien même elle l'eut été, elle aurait été inopérante en raison des importantes transformations subies par le navire depuis sa mise en service dans l'U.S. Navy. Mais aussi que le *Laplace* n'aurait jamais du mouiller dans cette Baie dont le dragage définitif n'était pas achevé. Cette information figurait-elle dans les documents du bord ? Plus grave, lorsque le message d'arrivée au mouillage de la frégate fut reçu à la permanence de la Préfecture Maritime de Brest, personne ne s'inquiéta de la sécurité du mouillage choisi. Si seulement un seul gradé de permanence en ce vendredi soir avait eu la présence d'esprit de le vérifier, rien de tout cela ne serait arrivé.

Le bilan de ce drame navrant et imprévisible était lourd : 51 morts et disparus sur les 92 hommes présents à bord. Au nombre de ces morts, il fallut compter le Capitaine de Frégate Rémusat dont le corps fut retrouvé quelques jours plus tard sur une plage près de Granville et identifié formellement grâce à son alliance. Le fils du commandant qui se trouvait à bord en qualité de passager civil survécut au naufrage en accomplissant un véritable exploit sportif.

Il est bien difficile de dire même avec le recul du temps si la responsabilité d'un homme ou d'un service doit être imputée dans cette catastrophe, mais il faut tout de même admettre que si le poste de guetteur sémaphorique de Saint Cast n'avait pas été supprimé quelques mois plus tôt par suite d'une restriction budgétaire, elle n'aurait sans doute pas pris une telle ampleur.

C'est dans cet état d'esprit qu'un chroniqueur du journal Le Télégramme de Brest écrivait sous le pseudonyme de La Berthaudière :

L'état du fonctionnaire est une chose, celui du marin en est une autre. Jamais décret ne les identifiera, pas plus que l'on n'identifiera la paix avec la guerre ou même en paix le travail de bureau avec le service à la mer. La tragédie du *Laplace* en apporte la triste confirmation"

Un service de guet convenablement organisé tel qu'il en existait un autrefois n'aurait certes pas évité la catastrophe, mais l'alerte eut été donnée immédiatement, ce qui aurait à n'en pas douter, permis de limiter son ampleur. C'est également l'avis de Joseph Pellenec à qui nous laisserons le mot de la fin :

"Il ne reste plus aujourd'hui qu'une bouée au-dessus de l'épave du *Laplace* et un beau monument érigé à Saint Cast devant lequel nous nous recueillons une fois par an. Ce monument n'aurait jamais du exister ».