

LE ROCHER NOIR

1 Février 1898

Plymouth, 31 Janvier 1898, onze heures du soir.

- Larguez partout !

Les deux dernières aussières qui retenaient encore le paquebot *Channel Queen* à quai, tombent à l'eau et sont rapidement hissées à bord. Sous le couronnement, l'eau bouillonne tandis que lentement, le navire s'éloigne du quai qui très vite disparaît dans l'obscurité de cette nuit d'hiver. Les uns après les autres, les quelques passagers qui ont assisté à l'appareillage, regagnent l'intérieur. Pour comprendre leur présence sur le pont malgré le froid, il faut avoir connu cet instant merveilleux des premiers tours d'hélice, cet instant dans lequel on se sépare de ses derniers liens avec la terre pour prendre pleinement possession de l'univers marin. En ce moment exceptionnel, sans appartenir déjà à la mer, le navire n'appartient pour autant plus à la terre. C'est l'instant de la transition entre deux mondes, un moment privilégié pour qui aime la mer.

Pour quarante quatre des passagers voyageant en classe "Pont", le chemin de la cabine sera aisé. Ils vont voyager sous le gaillard d'avant, précaire situation qui leur procurera malgré tout un abri des embruns. Ces passagers sont des paysans bretons qui chaque année traversent la Manche et s'en vont vendre eux-mêmes dans le sud de l'Angleterre, le produit de leur récolte. Une fois celle-ci liquidée, ils regagnent leur Bretagne natale où on les a familièrement baptisés "*Johnnies*". Habités qu'ils sont à de rudes conditions de vie, ce séjour d'une nuit dans un compartiment non chauffé et peu abrité des intempéries

ne les effraie pas. Et puis, que ne supporterait-on pas pour rentrer au pays et y retrouver famille, parents et amis.

Au nombre de ces rudes bretons, on trouve de tout jeunes garçons dont certains n'ont même pas douze ans. C'est que la vie est dure en Bretagne en cette fin de dix neuvième siècle et l'école pour beaucoup reste un privilège de gens aisés. Alors, encore enfant, on s'embarque pour l'Angleterre avec ses oignons et le coeur gros. On y gagnera toujours quelques dizaines de *Sterling* qui viendront aider à élever les plus jeunes. Ainsi d'année en année, de jeunes enfants viendront grossir le contingent, remplacer les vieux dont certains en sont à leur quarantième campagne sur le sol anglais quand ce n'est pas davantage. Alors, par la force des choses, bien avant le français, on apprendra très vite la langue de Shakespeare au point de la mélanger parfois avec le breton...

Une femme aurait du se trouver parmi eux. Non pas une paysanne bretonne, juste une nourrice anglaise. Mais il y a quelques minutes, le Capitaine Collings, maître du navire, est venu la chercher pour lui octroyer une cabine de Première classe demeurée vacante. Ce geste de compassion du Capitaine, elle le doit surtout à la petite Dolly, ravissante fillette blonde de deux ans dont Madame Pollard a la garde. Ce petit ange a été abandonné par sa mère et c'est son père, un caporal de l'armée stationné à Jersey, qui en assure seul la charge matérielle. Or, par négligence ou peut-être par pauvreté, cet homme n'a pas versé un seul *penny* à la nourrice de Dolly depuis des mois. Aussi, après plusieurs sommations restées vaines, a-t-elle décidé de se rendre à Jersey afin d'y rencontrer le père et le placer face à ses responsabilités. Indifférente à tout ce changement dans ses

habitudes, la petite fille étendue sur une couchette, dort déjà du sommeil des anges.

Quant aux autres passagers, ils sont au nombre de deux et voyagent l'un et l'autre dans une cabine de Première Classe. Il s'agit de John Balleine, un représentant de commerce domicilié à Jersey et de Frank Cowell, un homme d'affaires de Plymouth.

Outre ces quarante huit passagers, le Capitaine Collings a également la charge des quinze hommes qui composent l'équipage. Pour la plupart, ils sont originaires de Plymouth ou de Jersey. Un jeune steward du nom de George Amy assure le service aux passagers.

Ainsi, ce sont soixante quatre personnes qui en ce dernier soir de Janvier, se trouvent à bord du *Channel Queen* appareillé de Plymouth à destination de Saint Brieuc avec escales à Guernesey et Jersey. Le navire quant à lui est un paquebot côtier âgé de trois ans seulement. Long d'une cinquantaine de mètres, il jauge un peu plus de 1500 tonneaux et c'est un bon bateau qui ne donne que satisfactions à son armateur, la Compagnie Plymouth, Channel Islands and St Brieuc Line. Tout comme son Capitaine d'ailleurs, un ancien de la Manche qu'il a du traverser plus de mille fois en quinze années de commandement.

Sorti du port, le petit paquebot s'engage dans le Sound de Plymouth puis met le cap au sud en direction de la côte ouest de Guernesey. Dans le sillage, les lumières de la côte s'évanouissent peu à peu à mesure qu'il s'en éloigne. La visibilité est médiocre et le vent faible mais une houle modérée d'ouest est à l'origine d'un peu de roulis. Mille après mille, le *Channel Queen* trace sa route vers le sud, vers Saint Pierre Port de Guernesey. Collings est parti s'allonger et a demandé à l'Officier de quart de le réveiller à quatre heures au plus tard ou même avant si la

visibilité venait à se réduire notablement. A part les hommes de service, marins et passagers dorment...

Guernesey, quatre heures trente du matin.

Onesime Dorey, le représentant de la Compagnie à Saint Pierre Port émerge péniblement du sommeil et craque une allumette pour allumer le bougeoir. Avec précaution, afin de ne pas réveiller son épouse, il quitte la douce chaleur du lit et d'un pas ensommeillé, la chandelle à la main, il se dirige vers la fenêtre de sa chambre. C'est une vieille habitude qu'il a prise de commencer la journée en regardant le temps qu'il fait dehors. Le métier y est bien sûr pour quelque chose car pourquoi un prêtre, un employé de bureau où un notaire devrait-il s'en soucier ? A ces gens là, peu importe qu'il fasse beau ou non, si ce n'est pour décider de prendre ou non un parapluie, mais pour lui Onesime, c'est différent. La régularité des escales des bateaux de sa Compagnie dépend principalement du temps. Encore à demi endormi, il écarte le rideau et approche son visage du carreau.

Bigre ! Ce n'est pas fameux ! Il a même du mal à apercevoir la jetée pourtant distante de seulement deux cents mètres tant le brouillard enveloppe tout le port de son voile cotonneux. Le *Channel Queen* va sûrement avoir du retard... Enfin, retard ou pas, il faut y aller car l'accostage reste malgré tout prévu pour cinq heures quinze et le seul moyen de savoir s'il sera à l'heure, c'est encore d'aller l'attendre.

Channel Queen, cinq heures du matin.

Ainsi que le supposait fort justement Onesime Dorey en se levant, le bateau a du retard. Deux heures plus tôt, Collings a

été réveillé par son Lieutenant car la visibilité était tombée à une centaine de mètres et en pareille circonstance, il lui appartenait de décider de la conduite à tenir. Prudent, le Capitaine a décidé de réduire sa vitesse de moitié. Redescendu dans l'abri de navigation, il examine la route portée sur la carte pendant la nuit. Le navire devrait se trouver à cinq milles dans le nord-ouest des Hanois, un dangereux banc de récifs qui fait barrage à la longue houle océane sur la façade ouest de l'île. Dans un quart d'heure, il pourra venir en route à l'est afin d'arrondir la pointe sud de l'île. Allons, cela ne fera que deux heures de retard !

- Lieutenant, dites donc au steward de nous monter du thé bien chaud, commande Collings. Je pense que nous allons en avoir besoin !

Sur la passerelle du navire, il fait en effet particulièrement froid et l'humidité glacée du brouillard transperce les hommes de quart jusqu'aux os. Le vent est totalement tombé, seule subsiste la houle d'ouest. A vitesse réduite, roulant bord sur bord, le *Channel Queen* poursuit à faible vitesse sa route aveugle ponctuée de coups de sirène.

Ah ! voici qu'arrive le steward avec un pot de thé brûlant. A tout seigneur tout honneur, Collings est servi le premier. Tenant le bol bien serré entre ses mains pour les réchauffer, il boit à petites gorgées le réconfortant breuvage.

- *Good God* cela fait du bien ! Un bon cigare par là-dessus et je me sentirai tout à fait réchauffé, affirme le Capitaine en souriant.

Tirant de sa poche l'un de ses inséparables cigares dont la forte odeur rendrait malade tout autre vieux loup de mer, il s'adosse au bordé de la passerelle pour pouvoir conserver les

mains libres et réussir la délicate opération consistant en l'allumage d'une flamme en plein vent.

Soudain, un frémissement parcourt le navire, suivi presque aussitôt d'un choc violent accompagné un bruit sinistre de déchirement tandis que dans une dernière secousse, le navire s'immobilise et commence à sombrer. Sans perdre un instant, George Amy abandonnant son pot de thé renversé se précipite dans l'escalier, vers les cabines des passagers.

- Habillez vous vite et montez sur le pont ! Nous sommes sur les rochers ! annonce-t-il à Frank Cowell.

Sur la passerelle, à l'aide du porte-voix, Collings donne ses ordres.

- Tout le monde sur le pont ! Dans l'ordre et le calme s'il vous plaît ! *No panic please* !

Se précipitant alors dans la cabine de John Balleine, le steward trouve ce dernier à demi endormi et ne comprenant visiblement pas ce qui se passe.

- Vite Monsieur ! Montez sur le pont ! Nous sommes en train de couler !

Sortant de la cabine, George Amy se heurte à Madame Pollard affolée qui hurle. Réalisant qu'elle n'a pas le bébé avec elle, il s'en inquiète.

- Trop tard ! C'est trop tard ! Les hublots sont brisés et la cabine est pleine d'eau ! Vous ne pouvez plus rien pour elle !

- Mais enfin, crie le jeune homme en repoussant la nourrice qui se cramponne désespérément à lui, il faut essayer !

Hélas, le temps perdu à se dégager de l'emprise de Madame Pollard va être fatal pour la petite Dolly car la cabine est déjà presque totalement noyée et malgré les efforts surhumains que

déploie le jeune garçon, la porte ne peut plus être ouverte tant est grand le poids de l'eau qui pèse sur celle-ci.

- Vous rendez-vous compte, hurle-t-il à l'adresse de la nourrice, que cette petite s'est noyée par votre faute ! Pourquoi ne l'avez-vous pas prise avec vous ?

- Je n'ai pas eu le temps ! Et puis de toutes façons, ce n'est pas ma fille !

Pareil cynisme que la panique ne suffit pas à excuser, nous laisse confondus.

Sur le pont, l'équipage distribue des ceintures de sauvetage. Toutes les quelques secondes, une nouvelle secousse ébranle le navire qui à chaque fois, s'enfonce un peu plus. Trois minutes après le choc, le pont est totalement submergé mais le bateau ne semble pas vouloir couler davantage. Il repose maintenant sur le fond qui par chance n'est pas à cet endroit bien loin de la surface. Par contre, avec la nuit et le brouillard, il n'est pas possible de savoir où le *Channel Queen* s'est échoué.

- Les canots à la mer ! ordonne le Capitaine.

Dans le même temps, Collings a sorti la caisse contenant les fusées de détresse. Impossible d'en faire partir une seule, elles sont toutes trempées. en désespoir de cause, il fait actionner le sifflet à vapeur dont le signal aigu déchire la nuit.

Un premier canot descend sous les bossoirs mais au moment de toucher l'eau, il est soulevé par une vague, retourné et écrasé contre la coque, livrant à la mer glacée les deux marins qui le montaient. La seconde embarcation n'a guère plus de chance : sept hommes ont pu prendre place à bord mais survient une nouvelle vague qui la chavire. François Caroff, un breton de Roscoff est de ceux-là ; se ressaisissant malgré le froid il nage vigoureusement pour se maintenir à distance prudente de

l'épave. C'est là que l'armement de la troisième chaloupe le repêchera un peu plus tard, transi mais vivant.

Bientôt, la pression de vapeur est devenue trop faible pour que le *Channel Queen* puisse continuer davantage à clamer sa détresse. La voix du sifflet n'est plus qu'un souffle couvert par le grondement de la houle qui se brise sur l'épave.

Fort heureusement, ainsi que nous l'avons constaté, la profondeur est faible et malgré sa coque éventrée, le navire ne coulera pas davantage, mais la situation des naufragés sur l'épave devient vite critique. Les malheureux, fouettés par les vagues n'ont pour sauver leur vie d'autre ressource que la seule force de leurs poignets et de leurs mains qui s'accrochent désespérément à tout ce qui peut fournir une prise. Battue par les vagues, la cloche du navire tinte lugubrement, semblant annoncer à tous ces infortunés l'avènement prochain de leur mort.

Par moments, un claquement sec comme un coup de feu retentit. Ce sont les panneaux d'écouilles ou des portes de cabine qui sous l'effet de la pression de l'eau finissent par céder.

Deux heures se sont maintenant écoulées. Les naufragés ont l'impression de vivre un cauchemar qui n'en finit pas et dans leurs rangs, les vides se font de plus en plus nombreux. Épuisé, John Balleine reçoit de plein fouet une lame qui lui fait lâcher prise. De justesse, il se rattrape à une rambarde à l'instant où il allait passer par dessus bord. A chaque fois, il se dit qu'à la prochaine vague il lâchera pour de bon et se laissera emporter pour mettre un terme à cette souffrance. Mais à chaque fois, l'instinct de conservation prend le dessus et peu à peu, son cerveau engourdi par le froid finit par se persuader que le salut ne devrait pas tarder. Tenir ! Il faut tenir encore !

"Ma Doué ! "

George Amy qui a entendu le cri d'effroi se retourne pour voir un breton qui vient de se faire enlever par une lame, disparaître dans les flots tumultueux. Une victime de plus !

Un autre breton s'est réfugié à l'intérieur d'une manche d'aération. Là au moins, il est l'abri des vagues même s'il est quelque peu gêné aux entournares mais leur violence est parfois telle qu'à chaque instant il craint de voir son frêle abri emporté par la mer.

Enfin, après ces heures d'angoisse qui ont vu partir un certain nombre d'entre eux, les naufragés accueillent avec soulagement un jour poisseux qui se lève. A une cinquantaine de mètres, apparaît un plateau rocheux mais tenter de le gagner à la nage dans l'état d'épuisement où ils se trouvent serait suicide. Tous ont encore présent à l'esprit la tentative entreprise par Frank Cowell et Peter Scone, le chef mécanicien qui peu avant, ont voulu tenter de gagner le rivage à la nage pour y chercher du secours. Folle entreprise qui s'est soldée par une double noyade.

Un cri d'espoir fait soudain tressaillir jusqu'aux plus affaiblis des malheureux transis.

- Dieu du ciel ! Une barque ! Nous sommes sauvés !

En effet, deux marins-pêcheurs alertés par la sirène du paquebot ont enfin réussi à localiser l'épave et font force rames vers les naufragés. S'approchant à quelques mètres du bord, les deux braves lancent un filin dont Collings s'empare prestement.

- Evacuez le navire le long de ce cordage ! crie l'un d'eux.

Ainsi un par un, les survivants du *Channel Queen* sont tirés de leur délicate position. D'autres pêcheurs qui les ont rejoint à leur tour, convoient les naufragés jusqu'à Rocquaine Bay où ils sont débarqués et réconfortés.

Il est dix heures trente quand le dernier, Collings, après avoir fait tout ce qui était en son pouvoir pour sauver ses passagers et son équipage, prend pied sur la plage.

En fin de journée, le bilan définitif de ce tragique fait-divers s'établissait ainsi : vingt et un noyés ou disparus. Cinq parmi l'équipage, seize parmi les passagers dont quatorze *Johnnies*, Frank Cowell et la petite Dolly si lâchement abandonnée.

C'est le 5 que la nouvelle atteignit la Bretagne. Elle fut annoncée le 6 au prône de la grand-messe, plongeant toute la région léonarde dans la consternation. Les plus jeunes victimes, deux garçons de dix et treize ans, Charles Cabioc'h et Jean Marie Le Bihan, étaient originaires de Roscoff.

Une fois de plus, la dangereuse côte ouest de Guernesey et le sinistre Rocher Noir en particulier avaient prélevé leur tribut en vies humaines. L'accident eut pour effet de faire doter plus rapidement le phare des Hanois d'un signal de brume et d'un feu plus puissants.

Cette catastrophe qui affectait particulièrement la corporation des *Johnnies* n'était hélas que le prélude à une nouvelle tragédie qui allait voir périr un nombre autrement plus élevé de ces sympathiques marchands d'oignon. Mais ceci est une autre histoire...