

Le HOPE pendant la période 1943 1944

Si les marins se promènent en mer comme dans un jardin dont ils connaissent chacun des fonds, imaginons la somme d'efforts qu'ils ont dû déployer au fil du temps pour trouver, repérer la position et cataloguer la côte. Des générations s'y sont employées. Outre la cartographie qui figure sur les cartes marines, il y a celle locale où les fonds ont été baptisés par les marins du cru.

Dans la recherche du poisson, dont ils connaissent les habitudes, selon qu'il préfère les fonds de sable ou de vase, la roche ou les fonds « mêlés » de gravier et de madrépores, c'est par la ligne de sonde, dont le nombre de brasses est repéré et la base suifée du plomb, que les sédiments sont reconnus. Ici on pêchera des merlans, des lieux ou des soles, là des crustacés, à cet endroit on pourra draguer sans risque de croches

Pour retrouver le point, jusqu'à une dizaine de milles au large, on peut se fier aux amers quand la visibilité est bonne. Autrement, il faut déterminer un cap, montre gousset en main, naviguer à l'estime en fonction de la vitesse. Pas facile du temps des bateaux de pêche à voile, un peu plus aisé avec un moteur. En tous cas ils l'ont fait et aujourd'hui, grâce au G.P.S on va directement dans les « deuxièmes vases », « dans le cul de sac » ou sur la roche de « l'encornât » au large de Saint Gilles Croix de Vie.

Maurice, le fils d' Israël CHEVRIER, l'homme qui fit construire en 1942 par le chantier THOMAZEAU, un petit voilier qu'il baptisa au nez et à la barbe de l'occupant « Hope », Espoir....C'est lui, Maurice, qui raconte la mer telle qu'il l'a vécue depuis sa plus tendre enfance. C'est lui aussi qui raconte la pêche aux thons à bord du "Raymond Martine », les journées de mauvais temps, la cape courante ou la fuite devant la tempête.

Le «Hope» est donc né sur les bords de la Vie,dans le chantier Thomazeau aujourd'hui disparu. La coque, qui mesure 9 m 84 de longueur de pont, pour 14 m de longueur hors tout, en a été dessinée pour en faire un bateau de travail, suffisamment large (3 m74) pour y œuvrer à l'aise, embarquer des casiers à homard ou autre. La voile aurique, avec un foc une trinquette et une voile de flèche, en assurent la propulsion. En ces temps d'occupation allemande, il était plus facile de trouver du vent que de l'essence pour faire tourner le moteur auxiliaire.

Toujours à cause de l'occupant, il n' y a pas eu de baptême du navire. Celui-ci a été mis à l'eau sans cérémonie. Pour le gréer c'est un sapin, à peu près rectiligne, trouvé dans la forêt de Saint Hilaire qui fit office de mât. Enfin le bateau fut armé. Le père CHEVRIER n'avait qu'une hâte, élargir ! L'armée allemande occupait Croix de Vie et la kommandantur était un point de passage obligé pour sortir vers le large. Le port était déclaré ouvert dès cinq heures du matin. Il était fermé par une chaîne en travers de la rivière dès que le soir tombait. Sous la surveillance des douaniers et des marins allemands, les bateaux devaient faire signer leur carnet avant le départ, puis accoster le ponton mouillé dans la rivière la Vie pour y subir la fouille. Tous les bateaux devaient être rentrés au port à la nuit tombée. Les retardataires risquaient de se faire tirer dessus s'ils se pointaient au-delà de l'heure de fermeture. De même, les marins n'avaient pas le droit de naviguer trop près de la côte. Des contraintes appliquées en 1944 sans trop de sévérité par les douaniers allemands, mais il y eu un ou deux jeunes types zélés qui furent vite repérés par les marins. La pêche était contrôlée et les quantités de poissons débarquées, notées chaque jour sur le carnet. Les marins giras cachaient la teneur

exacte de leurs prises et les déclarations étaient souvent fantaisistes. Les allemands, de vieux réservistes dont des marins pêcheurs de la Baltique, n'étaient pas dupes. Ils disaient en riant, devant le peu de poissons déclaré, « Vous monsieur, aujourd'hui faire beaucoup promenade !

Vint le jour où le « Hope » fut prêt au départ, casiers à poste parés à être mouillés mais le précieux carnet n'était pas là. Il devait être délivré par la kommandantur des Sables d'Olonne. C'est donc Maurice, sur un vieux vélo, qui a été quérir le document auprès des autorités allemandes des Sables d'Olonne. Dès son retour, le bateau appareillait pour sa première marée. Le père Israël CHEVRIER était un fin manœuvrier. Sur les fonds repérés, mouiller les casiers au bon endroit en n'utilisant que les voiles demande déjà de l'expérience. Les relever sous voile, en se plaçant sous le vent de la bouée pour saisir la hampe du pavillon, haler sur l'orin sans que celui-ci ne frotte sur la coque (ça faisait fuir les homards, disait-il) était autrement difficile compte tenu du vent, des courants, etc..... L'équipage, composé du père et de ses deux fils, était rodé et très performant dans la navigation et la quête de crustacés. Tous les trois ont usé beaucoup de suif pour graisser leur plomb de sonde et reconnaître leurs points de pêche, mais ils connaissaient tous les fonds entre l'île d'Yeu, St Jean des Monts et Bretignolles. A cette époque, il y avait abondance et parfois cinq homards gigotaient dans le casier plus un qui était resté perché sur le dessus et cherchent à entrer dans le casier. Il se serait échappé si l'orin avait quelque peu touché la coque, imprimant des vibrations que la bête aurait vite interprétées. Le grément restait fragile. Le père Israël n'avait que peu confiance en ce sapin qui faisait figure de mât. Aussi, quand Maurice pressé de rentrer au port demandait « On envoie la trinquette ? » le père, prudent, refusait en invoquant la fragilité du grément.

Les marins étaient impatients de prendre la mer mais devaient respecter le couvre-feu. Les allemands n'étaient pas toujours ponctuels pour l'ouverture du port. Aussi, les équipages se cachaient-ils à proximité dans les haies alentours pour embarquer dès que l'interdiction serait levée.

Dans la nuit du 15 août 1944, les navires anglais attaquèrent devant Bretignolles, le forceur de blocus « Tellus » (sperrbrecher SB157) accompagné par les dragueurs M 385, M 275, et d'un petit pétrolier, le « Banka ». Le combat commencé à 5 h s'est terminé à 8 heures 30 et tous les bateaux ont été coulés ou se sont échoués. Le « Banka » a brûlé sur la côte de Sion, le « Tellus » s'est échoué en feu devant la Parée de Bretignoles. Les dragueurs se sont échoués devant St Gilles et le Marais Girard. Dès les premières heures du combat, les allemands sont venus réveiller le père Israël Chevrier, patron du canot de sauvetage de St Gilles Croix de Vie. Le canot requis s'est porté au secours des naufragés. Les obus anglais pleuvaient sur cette petite flotte acculée à la côte, mais le père CHEVRIER avait envoyé un grand pavillon français à la poupe du bateau de sauvetage, une protection bien éphémère pour lui et son équipage. Toute la population était en émoi. Réveillés par la canonnade et par les fusées éclairantes anglaises, les habitants ont cru à un débarquement allié et de nombreuses familles se sont enfuies vers les marais pour y trouver refuge. Inquiets pour leurs bateaux, de nombreux marins s'étaient réunis sur le port. Les allemands en bloquèrent les accès et exigèrent les papiers des hommes présents.

Tous les marins furent contraints d'embarquer sur huit des pinasses du port (dont la « Vigilante ») pour, eux aussi, se rendre sur les lieux du naufrage et participer au sauvetage. Des soldats allemands en armes étaient embarqués sur les bateaux de pêche et accompagnaient les marins Giras. Maurice a été requis et c'est l'un des souvenirs de ses 17 ans, avec le trajet Croix de Vie-Les Sables sur un vélo en mauvais état. Il se souvient d'avoir vu le « Tellus » en flammes, couler devant la Parée de Bretignolles. Il se souvient aussi d'avoir ramassé sur l'eau

de nombreux documents que l'équipage remis aux autorités. Les marins allemands des dragueurs étaient transbordés à terre à la Sauzaie par les pinasses, heureux d'être saufs mais les gendarmes allemands postés à terre les faisaient immédiatement réembarquer.



Ce sont encore les pinasses qui se chargèrent de ce travail. Après cette opération, le père CHEVRIER fut convoqué à la kommandantur où il reçut les félicitations du commandement. La convocation dans cet endroit redouté n'avait rien de rassurant. Il n'en menait pas large mais fut bien vite rassuré. Il avait fait son devoir de patron de canot dans le fracas des canons et les obus qui tombaient sur la côte. Il n'en tirait pas gloire.

A Bretignolles, le pays était en émoi. Cinq bretignolais et leurs chevaux avaient été réquisitionnés dans l'après midi du 14 Août pour conduire du matériel aux Sables d'Olonne. Ils étaient accompagnés par un sous-officier et quatre soldats. Régis FRUCHARD s'est souvenu de ce moment de l'occupation où les allemands se montraient particulièrement nerveux et l'a relaté dans un article consacré à l'occupation de Bretignolles..

Le 20 septembre à 19 h 40, deux chalutiers armés allemands ont été pris à partie par l'aviation anglaise alors qu'ils sortaient du port des Sables d'Olonne. Ils transportaient des naufragés du « tellus » du « Banka » et des deux dragueurs coulés devant Bretignolles. Les deux navires coulèrent après avoir été incendiés par les avions. De nombreux soldats ont été tués et leurs cadavres sont venus s'échouer sur la côte

Fin septembre, les allemands évacuaient la région et les activités reprirent très vite.

Le « Hope » a continué de naviguer à la pêche jusque dans les années 1960. Propriété de la ville de Saint Gilles Croix de Vie depuis le 5 décembre 1988, il est inscrit aujourd'hui au patrimoine maritime de la Vendée.

Nota:

. Un canot de sauvetage de la station de Saint Gilles Croix de Vie a porté le nom "ISRAEL CHEVRIER".



Comment Israël CHEVRIER a-t-il fait construire le HOPE

Quand le Hope était encore un projet

La pinasse, «La Paulette», s'engage doucement dans le chenal, entraînée par son moteur, le 14-16 boudouin, juste assez puissant pour lui permettre d'entrer et de sortir du port. Le jour se lève à peine. Pour une fois les douaniers allemands avaient été à l'heure. Ce n'était pas comme à la marée précédente où il avait fallu rester tapis dans l'ombre à attendre leur arrivée. Pas moyen d'embarquer sans faire signer le carnet et ensuite accoster sur leur ponton,

mouiller dans la Vie, et y subir la fouille. Aujourd'hui, Israël Chevrier est seul à bord, ses casiers, entassés à l'avant, prêts à être mouillés sur le plateau rocheux de «l'encornet», en face des dunes du Jaunay. Il connaît les fonds comme sa poche entre l'île d'Yeu, Saint Jean de Monts et Brétignolles, à force de les sonder du bout de ses plombs suiffés. Il est fier de la réputation de l'équipage qu'il forme avec ses deux gars, André et Maurice. Il ne suffit pas de connaître les bons coins de pêche, il faut aussi savoir manoeuvrer les voiles, sitôt sorti du port, pour économiser le gasoil. Et une fois arrivé sur place, parvenir, sous voile, à relever les casiers en se plaçant sous le vent de la bouée qui signale l'emplacement, saisir la hampe du pavillon et haler sur l'orin sans frotter la coque au risque de faire fuir un homard perché sur le dessus comme c'était arrivé la semaine dernière. Il n'était pas rare d'en trouver cinq à gigoter dans la nasse. Dommage que les estivants ne viennent plus les déguster. Sale époque ! Lui et ses fils n'ont pas leurs pareils pour la pêche aux crustacés. Haler cinquante kilos à bout de bras demande de la force, du savoir-faire et de la finesse comme de se servir des mouvements de la houle et haler à son rythme quitte à faire danser le bateau quand la mer est d'huile. Pour l'heure, Israël s'apprête à dépasser la jetée de Boisvinet et le nid de mitrailleuses qui est enfoui à l'épaule de la corniche. La rumeur raconte qu'il y a un souterrain reliant le bunker à la villa en retrait occupée par des officiers allemands. Il n'ignore pas qu'une quarantaine de nids de mitrailleuses et une quinzaine de blockhaus ont été enfouis dans les sables de la Garenne et tout le long de la corniche jusqu'à Sion laissant juste apparaître la gueule des canons, braqués sur le large et sur l'entrée du port. Israël se prend à envier la vue sur la mer qui s'offre aux soldats allemands en faction dans le blockhaus incrusté dans le haut de dune au-dessus de «la guillotine». La grisaille du petit matin se défait lentement tandis qu'à l'horizon, un trait de lumière sépare le ciel bleuissant de la mer encore couleur de pierre. Enfin, la mer libre ! Israël hisse la voile et pousse la barre à tribord afin que le vent tende la toile. Il a devant lui une demi-heure qu'il entend mettre à profit pour ruminer son projet. C'est un gars de Sion qui lui avait confié cette pinasse au moment de son enrôlement sous les drapeaux. Plutôt que de la laisser croupir le long d'un quai, il avait préféré la confier à un marin qui savait naviguer. Avec Israël, capitaine du bateau de sauvetage de Croix de Vie, il pouvait être tranquille. La mère du patron de «la Paulette» lui avait annoncé quinze jours plus tôt, rayonnante, que son gars allait être libéré du camp où il végétait comme prisonnier de guerre depuis deux ans. Il s'était fait prendre dès le début des hostilités comme tant d'autres. A son départ, il ne pensait pas partir pour si longtemps ! Israël est heureux de lui remettre en main la barre de cette pinasse qu'il bichonne avec soin sachant le prix de cette confiance. Maintenant il lui faut un bateau, seul moyen de subsistance de la famille. Il a en tête de reprendre les plans d'un ancien caseyeur sur lequel il a longtemps navigué et qu'il regrette encore. Ce serait un voilier, avec juste la place du 14-16 baudoin qu'il y replacerait. Les temps l'imposaient et ça ne lui déplait pas, tant qu'il pourra naviguer avec ses gars. C'est le moment d'utiliser ses 15 000 francs d'économies. Olympe, son épouse est d'accord.



Israël Chevrier et ses fils, en pêche

Le bateau se dessine dans sa tête. Il le veut assez large pour avoir leurs aises, à trois, avec les casiers, et faire les manoeuvres. Bien dans les 3-4 mètres. Du coup il devrait avoir au moins 14 mètres de long hors tout, sous voile et 8,50 m à la flottaison. Il en confierait la construction à Didier Thomazeau dont le chantier, rue Pierre Martin, est voisin de son habitation. Il lui fait une totale confiance pour tirer les plans d'un bon bateau, seulement à partir d'un croquis et de ses indications. Pas un bateau ne sortait de son chantier sans avoir été d'abord précédé de longues discussions avec le futur propriétaire. Tous les deux savaient bien qu'un bateau est une affaire de coeur et de tête avant d'être celle des mains.

La légendaire débrouillardise du maître charpentier plait à Israël. La pénurie organisée par l'occupant rend tout tellement difficile que faire affaire avec Thomazeau est gage de succès. Par exemple, sa réserve de chêne faite à temps, une garantie pour un bateau solide. Le grément lui donne plus de crainte. D'ici qu'il faille aller chercher le mât en forêt de Saint Hilaire ! Le bois n'aurait pas le temps de sécher. Il faudra naviguer avec prudence. S'agirait pas de casser en mer. Israël chasse ses inquiétudes en réfléchissant aux voiles. Vu le poids du bateau qui fera sans doute dans les 7-8 tonnes il demandera à Morineau, le voilier de la Grande Rue de lui couper une voile aurique, un foc, une trinquette et une voile de pic. Israël aime ces moments de réflexion en mer. Il lui semble avoir les idées plus claires qu'à terre où tout se complique. Il a bon espoir de mener à bien son projet malgré les difficultés de l'époque. Il peut compter sur les siens et l'expérience de ceux à qui il va confier une bonne part de son avenir. L'espoir ! Celui qui fait se lever le matin et réaliser l'improbable si on sait s'appuyer sur les bonnes épaules. Soudain, Israël agite joyeusement sa casquette au nez de la mouette qui lui tourne autour. Il sait comment il appellera son bateau à la barbe de l'occupant en lançant un clin d'oeil aux alliés par-delà les mers !

Le Hope sera mis à l'eau, quai Gorin, sans tambour ni trompette un jour de l'été 1943. Auparavant, il avait fallu que Maurice, en vélo aille jusqu'à la kommandantur des Sables d'Olonne pour se faire délivrer le carnet sans lequel aucun navire n'aurait été autorisé à sortir du port.



Le Hope encore caseyeur

Le Hope sera barré par Israël Chevrier et ses fils pendant une dizaine d'années puis par un autre marin de Saint Gilles Croix de Vie qui en fera l'acquisition. Le Hope eut ensuite à naviguer hors des eaux de la Vendée pendant plusieurs années. Il fallut la ténacité de Jean Yves Robriquet et de quelques amis qui créèrent une association pour le ramener à Saint Gilles Croix de Vie et le remettre en état. En 1987 et 1988, une troupe scout de Niort, logée à la ferme de la Bégaudière s'attela à rénover sa charpente et son gréement. Après quoi, la troupe scout pu le faire naviguer pendant une semaine. Ce fut ensuite au tour du centre de formation professionnelle « AFPA », également installé à la Bégaudière de démonter et de remettre son moteur en état. Le Hope ne pouvait mieux témoigner de la valeur éducative de toute transmission de patrimoine. A compter du 5 décembre 1988, l'association, faute de moyen, céda le Hope à la ville de Saint Gilles Croix de Vie qui en a confié la gestion à l'association Suroît.