

Echos de Lilia

(vers 1925 à 1950)

D'après les souvenirs de Eugène Le Pors¹, François Marec², Jean-Marie Le Bris³, et Pierre Le Ven, tous nés à Lilia entre 1918 et 1934 et François Kervella⁴ né à Kergadavarn en 1931.

André NICOLAS

Mars 2014

Révision : Novembre 2021

Prologue

Cet article tente de décrire quelques aspects de la vie à Lilia durant le quart de siècle qui débuta vers 1925 et se termina vers les années 1950, c'est-à-dire avant le début de l'évolution économique et sociale qui fut une des caractéristiques de la deuxième partie du siècle. C'est une compilation des souvenirs de cinq « jeunes » de cette époque.

Les témoins, Eugène et François sont nés au bourg de Lilia, l'un en 1918 et l'autre en 1928, Pierre et Jean-Marie sont nés tous deux en 1934, le premier à Keridaouen et le second à Saint-Cava. Le cinquième, natif de Kergadavarn où il vit le jour en 1931, s'est établi pour de longues années à Keridaouen, après son mariage.

À cette époque, les activités des habitants de Lilia et du littoral de Plouguerneau en général étaient principalement tournées vers la mer pour assurer le quotidien de leur

¹ Décédé en septembre 2014.

² Décédé en juin 2013.

³ Décédé en août 2020.

⁴ Décédé en mai 2020.

famille, souvent nombreuses. Nos cinq compères ont tous été fortement impliqués dans la vie maritime, du moins durant leur enfance et leur adolescence.

Les souvenirs laissés par les parents

Pour les parents de cette génération d'enfants ou d'adolescents des années trente, ce que l'on peut appeler l'enfance avait encore été plus courte que celle de leur progéniture.

Le père de Jean-Marie commença à travailler aux îles pour récolter le goémon dès l'âge de neuf ans, c'est-à-dire vers 1915. Il est vrai que celui qui devint son grand-père était mobilisé et ne rentra qu'après avoir été réformé à cause de la maladie qui l'emporta bientôt. Dès qu'il eût l'âge réglementaire, son fils, pupille de la Nation, s'engagea dans la marine marchande avec la perspective d'une vie moins pénible.

Après son service militaire, il se reclassa dans la DP⁵ de Brest. Lorsqu'il prit sa retraite, il travailla encore au goémon à Lilia durant une quinzaine d'années. Une vie complète de labeur !

En ces années 1930, la plupart des maisons sont surpeuplées, avec souvent des familles d'une dizaine d'enfants voire plus. Les fratries d'orphelins en bas âge ne sont pas rares. Les risques et les conditions de vie précaires liés aux activités maritimes sont en effet la cause de nombreux décès prématurés.

Dans toutes les familles, la pluralité des activités est de rigueur. Suivant la saison, on est pêcheur ou goémonier, et on exploite en plus une petite ferme. La superficie de la terre cultivée est souvent inférieure à un hectare et le bétail ne comporte qu'une vache et un cochon destiné à améliorer l'ordinaire, avec parfois une jument bien utile pour les charrois de goémon.

Dans les maisonnées, la place des femmes devient souvent prépondérante eu égard aux longues absences des époux quand ils partent naviguer au commerce ou en campagne avec la marine nationale. Ce fut le cas de la mère de François, quand son père Joseph devint matelot au commerce au début des années 1930, après quelques années passées au goémon et à la pêche au Correjou. Elle dut s'occuper totalement de la ferme et des récoltes de goémon durant les embarquement fort longs de son époux.

En plus d'être goémonier, l'aïeul de Pierre, François Tanguy dit *Saïk Koa*, fit aussi le transport du sable nécessaire pour la construction de la future centrale marémotrice du Moulin de l'Enfer sur la rive gauche de l'Aber-Wrac'h, en Lannilis. Finalement, la construction de cette usine fut abandonnée vers 1928. Pour

⁵ Direction du Port, chargée des servitudes dans un port militaire (amarrage et ravitaillement des navires, etc.)

embarquer le sable, il échouait son bateau sur la grève de la petite île Wrac'h, puis traversait l'aber. L'embarcation, chargée à ras bord, était à la merci du moindre clapot qui aurait pu la faire couler comme une pierre. Il devint aussi un spécialiste reconnu pour la construction ou la réparation des fours à pains. Il en construisit beaucoup dont au moins deux à Keridaouen, l'un chez *Fañch ar Grand* et l'autre chez Jean Cabon.

Le père d'Eugène, qui habitait à proximité de l'église, était pêcheur et goémonier et avait été désigné comme garde-côte.

De plus, il était aussi chargé de lire le prône à la sortie des messes le dimanche. Quand il y avait un décret quelconque à faire respecter, son discours se terminait invariablement par la menace suprême : « *an hini a vezo paket vezo dic'hasted* », celui qui sera attrapé sera « niqué ».

Mais en sus des hommes qui possédaient un bateau et pouvaient ainsi exercer quelques activités complémentaires, il existait aussi des vrais prolétaires de la mer habitant, entre autres, au bourg de Lilia. Souvent journaliers, ils étaient entièrement soumis aux aléas du travail maritime sur la côte du Nord Finistère, en ces années de crise vers 1930.

Les ressources de la mer évoluent ! Selon la mère de Pierre, au début du XXe siècle, il existait entre Enez Terc'h et le Bilou des bancs de sable recouverts d'herbiers de zostères (*melez*). Les cultivateurs, aidés des habitants sans emploi, récoltaient les *melez* et s'en servaient comme amendements dans leurs champs. Aujourd'hui, ces bancs de sables et les herbiers sont devenus des bancs de vase.



La vie quotidienne

Dans les années 1930, la vie est bien différente de ce qu'elle deviendra un peu plus de vingt ans plus tard.

La précarité de l'existence fait que, dès qu'ils ont l'âge suffisant, les enfants doivent travailler pour améliorer le quotidien, comme cueillir le lichen (*pioka*) ou aider au séchage du goémon noir sur les dunes afin de pouvoir le vendre à des cultivateurs habitant parfois jusqu'au Haut-Léon.

Dès l'âge de douze ans, Eugène est embarqué à la pêche côtière par son père sur le « Marie », un canot de 7,50 à 8 mètres. Malgré sa taille, il n'a pas de moteur : il ne marche qu'à la voile et à l'aviron et est immatriculé au Conquet « LC3930 », se souvient-il.

L'été, le père et le fils travaillent surtout au casier pour pêcher les crustacés : crabes, araignées, homards... Vers le mois de novembre, en fait suivant les conditions de mer, les casiers sont rentrés à la maison et ils pêchent à la ligne jusqu'au printemps. Généralement, leurs prises consistent en lieus, mulets, congres et parfois d'autres poissons.

Et pour Eugène, c'est le début d'une fort longue carrière de 54 ans d'inscrit maritime. Sans doute un record, du moins dans le quartier de Brest !

Si la vie est précaire en mer, à terre les conditions de circulation restent malaisées. Entre Lilia et Kelerdut, Lost an Aod et d'autres villages, il n'y a que des chemins extrêmement mauvais et il n'est pas rare qu'en hiver il faille marcher sur les talus. François raconte que les déplacements de Lilia vers le bourg de Plouguerneau restent exceptionnels.

On ne bouge guère de son terroir, si ce n'est que pour des raisons souvent liées à la pratique de la religion. Pour se nourrir, on vit donc en autarcie plus ou moins complète dans son village.

Les fours à pain sont souvent des ouvrages communautaires utilisés par plusieurs familles. Selon Pierre, à Keridaouen, il était de tradition de cuire le pain le samedi. Chaque famille apportait un fagot d'ajonc et on allumait le four. Quand il était suffisamment chaud, on y introduisait les pains qu'on avait préparés à la maison. Quand la cuisson de la réserve de pain pour la semaine était terminée, on profitait de la chaleur résiduelle du foyer pour cuire de grands plats de far qui faisaient le régal de la population du village.

Vers Lilia, il n'y a guère de bois à feu. Ce qui est un gros inconvénient à une époque où la nourriture est cuite sur le feu dans l'âtre ou dans des fourneaux à bois. Dans

certains villages, des cultivateurs de Plouvien viennent donc avec des charretées de fagots, et aussi de la balle d'avoine pour garnir la literie. Ils repartent avec du goémon sec pour amender leurs champs. Un système de troc qui perdure peut-être depuis des siècles ! Leurs charrettes, attelées de deux juments à la queue leu leu, sont bien plus grandes que celles utilisées pour aller à la grève.

Pierre raconte que le jour de la venue de ces gens à Keridaouen était un vrai délice.

Pour cette occasion, sa grand-mère préparait un grand *kig ha farz* sur le fourneau à bois ou dans l'âtre de la cheminée et c'était un réel plat de fête, inhabituel pour la famille.



Pour pallier à la pénurie de bois, on se fournit aussi en fougères provenant de garennes situées à Landéda. Elles sont coupées à l'automne, séchées, mises en bottes puis charroyées par un cultivateur jusqu'à l'Aber-Wrac'h. Les bottes de fougères sont ensuite embarquées sur deux bateaux goémoniers mis à couple et maintenus bord à bord à l'aide de madriers : un à l'avant et un à l'arrière.

On charge l'ensemble des deux canots jusqu'à la hauteur des mâts. La fougère n'est pas lourde, ce qui permet d'embarquer des volumes importants sans risque de sombrer. Les mâts rendus inutilisables à cause de la hauteur du chargement, les bateaux traversent l'Aber et reviennent à Keridaouen à l'aviron.

La fougère a plusieurs usages ; on peut s'en servir pour remplacer le bois à feu dans la cheminée ou le four à pain, ou comme litière pour les bêtes et l'utiliser ensuite comme fumier pour les cultures.

La traversée de l'aber cause parfois des tragédies. Le plus jeune frère d'Eugène s'est noyé en 1944. Cinq jeunes gens passaient le bras de mer entre l'Aber-Wrac'h et Perros sur un canot. Le bateau a chaviré et il y a eu trois noyés de Lilia et deux rescapés brestoïis amis des victimes.

Les noms des bateaux ont souvent un quelconque rapport avec la famille. Mais, parfois, des mots étranges apparaissent.

Ainsi, en 1942, Pierre et les enfants de Keridaouen sont ébahis quand ils voient le nom que Prigent Bars, de Perros, est en train de graver avec rapidité et dextérité sur la poupe du bateau que Yves Paul, nouvellement démobilisé de la Marine Nationale, vient de faire construire par les chantiers Le Got.

Pour vivre, il a repris son ancien métier de goémonier avant d'intégrer la DP à la fin de la guerre. Le bateau neuf s'appelle « El-Djézaïr », immatriculé « BR6273 ». Les enfants n'ont pas la moindre idée de l'origine de ce nom qui leur paraît si étrange ; ils sont habitués à des noms plus courants dans le terroir. En fait, ils apprennent plus tard que si Yves Paul a choisi ce nom, c'est peut-être pour conjurer le sort. En effet, en 1940, durant l'expédition franco-anglaise vers Narvik, il était embarqué sur l'« El-Djézaïr », un paquebot réquisitionné par la Marine Nationale et transformé en croiseur auxiliaire transport de troupes. Il avait sans doute connu des situations assez périlleuses, dont il s'était sorti sans dommage, en compagnie d'Eugène de Lilia et d'Albert ar Pagan de Saint-Michel.

Après les formalités administratives, à l'hôtel Bellevue de l'Aber-Wrac'h, où la « Gast », la Douane allemande avait installé ses bureaux, le bateau appareille pour l'île Beniguet rejoindre Jean Simier et son équipe de goémoniers. Les bateaux goémoniers de cette époque n'ont pas plus de moteur que les canots de pêche : la propulsion est à la voile ou à l'aviron. Les instruments de navigation sont inexistantes, sans compas, ni la moindre boussole. En début d'été, en juin ou en juillet, il arrive souvent que des bancs de brouillard tombent brutalement sur le chenal entre les îles et le continent. Devant ce phénomène, les bateaux goémoniers sont complètement démunis pour faire le point et déterminer leur route et ils ne peuvent compter que sur la chance pour s'en sortir. Selon Pierre, Yves Paul prétendait que lorsqu'il y avait un cheval à bord, ses réactions lui indiquaient les dangers et lui permettaient de suivre une route sûre pour atteindre la terre sans risque de rencontrer une quelconque roche.

UN CANOT CHAVIRE PRÈS DE LILIA
Trois jeunes se noient

Dimanche, trois jeunes gens habitant Lilia recevaient la visite de deux camarades de Brest : MM. Jean-Marie Coatalen, 21 ans, ouvrier peintre à l'entreprise Heclia, demeurant 92, rue Jean Jaurès, et Pierre Bouet, 18 ans, 10, rue Arago.

Après déjeuner, ils décidèrent d'aller passer l'après-midi à l'Aber-Wrac'h. Ils se rendirent au village de Perros, en Plouguerneau, empruntèrent le canot de M. Appriou et effectuèrent la traversée de la rivière.

A 22 h. 30, ils reprirent leur canot pour revenir à Lilia. Ils étaient à environ 400 mètres de ce port quand l'un d'eux se déplaça pour allumer une cigarette. Le canot, trop chargé d'un côté, chavira et coula.

Les deux Brestoïis, Coatalen et Bouet, nagèrent vigoureusement et parvinrent non sans peine à gagner la côte, à Saint-Antoine, en Plouguerneau.

Lucien Uguen, 18 ans, de Lilia, parvint à une quarantaine de mètres de la rive. Épuisé, il ne put aller plus loin et coula.

Quant à Louis Bossard, 21 ans, et Joseph Pors, 29 ans, ils avaient coulé à pic.

Hier matin, pendant que la gendarmerie de Lannilis procédait à l'enquête, les infortunés parents se mirent, dans des barques, à la recherche des jeunes Uguen et Bossard, dont les corps furent retrouvés à 7 h. 30.

La marée montante obligea à interrompre les recherches et, à 16 heures, Joseph Pors n'avait pas encore été retrouvé.

Ce drame de la mer a causé une vive émotion à Plouguerneau, où les familles Uguen, Bossard et Pors sont connues et estimées de tous. Nous les prions d'agréer nos bien sincères condoléances.

BULLETIN

UNE TAXE SUR LE BRUIT

Des esprits bien intentionnés réclament l'exonération de la taxe sur les appareils de T. S. F. en faveur des vieux travailleurs et des retraités. Motif : cette catégorie d'auditeurs ne possède que des ressources diminuées et, disposant de nombreuses heures de loisirs, ils n'auraient, pour occuper ceux-ci, que la radiodiffusion. Il faut la leur rendre légitime et économique.

"La dépêche de Brest"
du 18 avril 1944

productifs : le jardinage, la pêche à la ligne. On peut encore leur

A Keridaouen, il y a plus de douze bateaux goémoniers, dans les années 1940 et 1950. Ils y restent en hivernage durant les mois d'automne et d'hiver. Du printemps à l'automne, ils repartent aux îles pour la récolte du goémon.

Le travail des goémoniers est harassant car il n'y a aucune aide mécanique. Après la coupe, le goémon est déchargé des bateaux sur des civières (*kravazhioù*) que deux personnes, chaussées de sabots ou nu-pied sur les rochers glissants, portent ensuite à la force des bras. Tous les mois, ou tous les mois et demi, un des goémoniers est délégué pour un voyage à Lilia prendre le ravitaillement pour la communauté. Aux îles, on vit dans des sortes d'abris pour deux personnes, sans le moindre confort. Se coucher le soir, avec des vêtements complètement trempés est chose courante.



Le goémon récolté est séché puis brûlé dans des fours à soude. A la fin de la saison qui dure les six ou sept meilleurs mois de l'année, chaque bateau goémonier rejoint Le Conquet pour livrer la production qui est pesée et ensuite achetée par des courtiers pour servir de matière première à l'industrie chimique.

Prigent Bars, l'homme qui sculptait le nom du bateau d'Yves Paul avec tant de dextérité, avait d'autres cordes à son arc. Avec des débris de vieux cordages de récupération, il tressait des espadrilles dont il vendait la paire pour une livre de beurre. C'était la guerre et chacun se débrouillait comme il pouvait ! De toutes façons en été, les enfants allaient souvent pieds nus par les champs et par les grèves, s'ils n'avaient pas d'espadrilles.

Certaines habitudes de Lilia ont parfois engendré des situations cocasses ; en effet, la plupart des gens y étaient surnommés. Il y avait même certains personnages qu'on ne connaissait que par leur sobriquet !

Un jour à Kerazan, trois ou quatre anciens assis sur un banc au bord du chemin, sont en train de converser. Arrive un étranger qui demande la maison de Théophile

Lesven censé habitant le terroir. Les trois ou quatre compères se creusent la tête : ils ne connaissent personne de ce nom à Kerazan où, à l'époque, il y a beaucoup moins de maisons que de nos jours.

Finalement, après une série de palabres et d'explications, l'un d'eux eut un éclair de génie. Théophile Lesven était peut-être "*Chill Yann Annaïg*", ce qui, en gros, pouvait vouloir dire "Théophile Jean Anne", autrement dit "Théophile, fils de Jean et petit-fils de Anne". C'était bien l'homme recherché !

L'étranger était, en fait, quelqu'un qui venait d'une commune de la mer d'Iroise et qui avait navigué au commerce avec le personnage en question. À Lilia, personne ne l'avait jamais appelé par son vrai nom.

Les surnoms pouvaient avoir des origines multiples qui se perdaient parfois la nuit des temps. Dans certains cas, au prénom du personnage considéré, on ajoutait le prénom de son père et pour le rendre plus explicite, on pouvait encore y accoler le prénom, parfois déjà un surnom lui-même, d'un des grands parents. Ainsi, Eugène est autant connu sous son surnom de « *Eugène Saïk Mari Vraz* » que sous son nom véritable. Son père était en effet couramment appelé « *Saïk Mari Vraz* » car sa mère Marie-Jeanne Ogor était considérée comme étant la plus grande femme de Lilia. Parfois, il arrive que l'origine du surnom se soit perdue ; ainsi François Tanguy était surnommé « *Saïk Koa* ». Pierre, son petit-fils, très jeune orphelin de père, l'a fort bien connu car il fut en quelque sorte son nourricier et l'accompagnateur de son enfance. Il n'a jamais pu connaître la raison de ce surnom mystérieux.



Eugène raconte : « La vie à Lilia a bien changé. Il reste beaucoup moins de commerces qu'auparavant. Avant la guerre, il y avait onze débits de boisson entre Poul ar C'halvez et Kervenni. Entre autres, les tenanciers s'appelaient : Jérôme Broudin qui était aussi maréchal-ferrant, Jean-Marie Balcon, Jopig Salaun, Louis Uguen dit « *Louis Cézig* », Annaïg qui faisait aussi bureau de tabac là où il y eut plus tard « La Léonarde », Félix Pors dont la sœur Henriette tenait un café-

restaurant à Plouguerneau, Lucien Uguen, Jean-Marie Fouest qui était aussi boulanger, Marie Nicolas et Jeanne Saintoux⁶».

Les affaires marchaient bien pour ces *bistrots* ; ils étaient particulièrement fréquentés par les pêcheurs revenant de leur journée de travail entamée aux aurores.

Le dimanche, tout le monde allait à l'église. Ce jour-là, il y en avait deux messes. La première était célébrée à sept heures. Pour les hommes, il était habituel de s'envoyer au moins un quart de rhum, et parfois deux, avant l'office. En plus la plupart mâchaient en permanence une chique. Ceci faisait que, souvent, il se dégageait une odeur étrange de l'assistance.

Cela se reproduisait durant les vêpres du dimanche après-midi. Avant de recommencer une nouvelle rude semaine de travail à la grève ou à la pêche, on allait encore faire une virée dans un ou plusieurs cafés avant de rentrer chez soi à Lost an Aod, Kelerdut, Treguestan ou un autre village.

L'école primaire à Lilia

Dans les années trente, la plupart des enfants intègrent l'école entre quatre et six ans.

Pour les garçons, avant l'ouverture de l'école « Michel Le Nobletz », c'était l'école laïque (*skol an diaoul*) ou rien. Eugène qui la pratiqua jusqu'à 1930 se souvient encore des noms de quelques enseignants : Joseph, Berthou et Ségalen. Il faut croire que l'école ne l'intéressait que modérément car lorsque son père lui demanda de cesser ses études, à douze ans, parce qu'il fallait se rendre à Lannilis pour passer le certificat d'études primaires, il fut ravi.

Et il fut inscrit sur le rôle du bateau familial, le 30 juin 1930 !

Vers 1937, un certain nombre d'élèves désertent l'école publique pour rejoindre la toute nouvelle école privée qui venait d'ouvrir ses portes.

Pour la plupart des élèves des deux écoles, la langue maternelle et couramment pratiquée est le breton. Mais l'usage du français est obligatoire, ce qui engendre des punitions pour ceux qui sont surpris à parler en breton, leur langue naturelle.

En effet, une sorte de marque vexatoire, dite le « *symbole* », circule et est transmise d'un élève fautif à l'autre par une sorte de délation probablement encouragée par certains instituteurs. Le malchanceux qui porte le colifichet en fin de journée est puni.

⁶ Surnom provenant probablement du prénom Toussaint.

On ne se rappelle plus trop à quoi ressemblait réellement la breloque, mais certains se souviennent que c'était un petit bout de bois rouge, provenant sans doute de la grève.

Cependant, il s'avère que l'ensemble du corps enseignant n'est pas en accord avec cette pratique. En effet, il est notoire que l'abbé Cornec, instituteur bretonnant et personnage qui, semble-t-il, marqua profondément la population à Lilia, incitait les élèves à perfectionner leur langue maternelle et leur donnait même des cours.

On cite un autre arrangement entre le corps enseignant et les parents. Quand il y avait des coupes de goémon de rive (*mare an aod*), les instituteurs sont assez tolérants sur la fréquentation de l'école. Ils comprennent fort bien qu'un certain nombre d'élèves peuvent être absents car leurs bras sont déjà fort utiles pour aider à améliorer la condition de leurs familles.

Durant la guerre, les Allemands occupèrent partiellement la nouvelle école ; Jean-Marie se souvient qu'ils avaient installé leur cuisine sous le préau. Les cours eurent lieu temporairement dans la maison qui est devenue, quelques dizaines d'années plus tard, le restaurant « La Route du Phare ».

L'école des Pêches et l'EAM

Les cours de la première école des pêches de Lilia furent dispensés dans le sous-sol de l'école « Michel Le Nobletz ». L'ouverture de cette école fut aussi due au dynamisme de l'abbé Cornec.

On pouvait y être admis après le certificat d'études primaires, *le certificat*. Vers 1942, la nouvelle école des Pêches, construite derrière l'église, ouvre ses portes. Depuis longtemps désaffecté, le bâtiment existe toujours, à quelques mètres de la maison d'Eugène.

Les cours duraient normalement une année scolaire pour pouvoir être candidat au certificat d'apprentissage maritime (CAM). En fait pour passer ce diplôme, il faut avoir 17 ans, et certains jeunes doivent patienter ; François entré en 1940, titulaire du *certificat* à onze ans et demi, dut attendre 1945 pour être admis à passer l'examen de sortie de l'école des Pêches.

L'effectif de l'établissement se situe entre trente et quarante élèves. On se souvient que le directeur est un Monsieur Lallemand et les instructeurs se nomment Monsieur Herry pour l'ajustage et la forge, Monsieur Eugène Merdy pour le charpentage, Messieurs Jean Le Borgne et Joseph Merdy pour la manœuvre et le matelotage.

Le sport n'est pas oublié dans le programme : il y a un moniteur, monsieur Nigrène.

L'école forme principalement aux métiers de marin-pêcheur ou de marin de commerce. On y enseigne toutes sortes de pratiques, y compris le ramendage des filets. Mais elle doit fermer à l'ouverture de l'EAM⁷ de l'Aber Wrac'h durant l'année scolaire 1947-1948. François, qui demeure aujourd'hui à Keridaouen, se souvient qu'il n'y étudia que trois mois et qu'il dut terminer son cours à l'EAM située sur l'autre rive de l'aber.

Cette école fut créée à cet endroit car de nombreux adolescents de Saint-Pabu et de Landéda sont aussi candidats aux métiers de la mer et le CAM est devenu obligatoire pour débiter dans la profession. L'emplacement logique du nouvel établissement est donc d'être entre l'Aber-Wrac'h et l'Aber-Benoît.

A la fermeture de l'école des pêches, tout le matériel est transféré vers la nouvelle EAM, y compris les deux embarcations « Tali » et « Tosser » dont le rôle est d'apprendre aux élèves à naviguer à la voile, à l'aviron et à manœuvrer. Par la suite, en plus de leur rôle pédagogique, ces deux bateaux auxquels s'est ajouté le « Blemen » serviront au transport quotidien des élèves de Lilia et Plouguerneau entre Perroz et l'Aber-Wrac'h.

Selon Jean-Marie, dans les années 1946 à 1949, au moins quatre-vingts pour cent des adolescents de Lilia s'orientaient vers un travail lié à la mer. Certains allaient vers la Marine Nationale, soit à l'école des Mousles ou des engagements dans les Équipages de la Flotte. Les autres joignaient l'EAM de l'Aber-Wrac'h.

Bien peu se dirigeaient vers des études plus longues. Quant à lui, il a peut-être quelques regrets de ne pas l'avoir fait car il estime qu'il avait les capacités intellectuelles nécessaires. Mais sa voie était toute tracée depuis son plus jeune âge. Personne n'avait vraiment le choix pour s'orienter vers un autre métier.

Durant l'année scolaire de 1947-1948 qu'il passa à l'EAM, sur un total d'une quarantaine d'élèves, une quinzaine venait de Lilia ou de Plouguerneau. Aujourd'hui, suivant les souvenirs de François, il semble qu'il n'en reste plus que quatre ou cinq en vie ; on peut donc penser que beaucoup ont dû avoir des carrières particulièrement éprouvantes.

⁷ École d'apprentissage maritime.

La guerre de 39-45

François et Jean-Marie se souviennent d'avoir vu les Allemands arriver sur des charrettes tirées par des chevaux et sur des motocyclettes.

Finalement, il y eut un fort effectif allemand à Lilia. A l'école Michel Le Nobletz, ils étaient plus de cent et à Enez Terc'h, peut-être, trois ou quatre cents. Ils occupèrent aussi le phare de Lanvaon et construisirent un poste de guet à la pointe de Kastell Ac'h et de nombreux *blockhaus* le long de la côte.

François, de Keridaouen, a aussi un souvenir précis du premier passage des Allemands dans son village d'enfance : Kergadavarn. C'était le lendemain du retour de son père, chauffeur sur le « Niobé⁸ » qui avait explosé en Manche après une attaque d'avions allemands. La tragédie fit des centaines de victimes et il fut un des rares survivants.

Il était rentré à Kergadavarn après un périple, sans doute assez mémorable en train, en car, en charrette et à pied dans la débâcle due à l'invasion. Il se remit à la pêche et ne repartit naviguer dans la marine marchande qu'après la fin de la guerre.

Pour leur nourriture, les Allemands achetaient des vivres sur place aux fermiers. Apparemment, ils avaient moins de difficultés que les habitants pour s'en procurer. Il est vrai que ceux-ci n'ont que peu de moyens pour payer, en fait seulement les tickets de rationnement.

Selon les témoignages, finalement, la vie se déroula presque normalement durant toute la guerre. La nourriture ne faisait pas vraiment défaut car beaucoup de gens exploitaient des petites fermes et il y avait un phénomène d'entraide très développé.

Un des frères de François était fort leste et il s'est servi de cette qualité pour chaparder du pain aux Allemands. Un jour, il s'arrangea pour sauter dans un camion en train de rouler vers Lilia, dégager la bâche, jeter le pain dans le fossé au bord de la route et évacuer rapidement le camion. Le pain fut récupéré dès que le véhicule fut hors de vue.

Parfois, on part à la chasse à la farine jusqu'aux moulins vers Tariec pour essayer d'en acheter un peu pour la nourriture, car il y a souvent pénurie. Quand ils vont faire moudre leur grain au Traon, pour déjouer la surveillance des Allemands, les cultivateurs de Lilia font leur possible pour emprunter les plus petits chemins et éviter la grand-route. En fait, ils craignent de se faire confisquer le grain ou la farine, ou d'avoir d'autres ennuis comme être accusés de marché noir, car il arrive fréquemment qu'ils ne soient pas totalement en règle avec l'ordre établi qui rend obligatoire les laissez-passer distribués au compte-gouttes, et d'autres tracasseries administratives...

⁸ Petit cargo minéralier de 1684 tonnes à vapeur armé par la Société navale caennaise. Construit à Blyth (Northumberland, Angleterre) en 1920. Coulé par des stukas allemand le 11 juin 1940 entre Le Havre et le Cap d'Antifer, alors qu'il était chargé de munitions et de réfugiés. Le naufrage aurait causé la mort de 800 à 1200 personnes.

De nombreux jeunes de Lilia, à peine sortis de l'adolescence, sont employés comme terrassiers par les Allemands. Suivant leurs besoins, ceux-ci embauchent des travailleurs pour une somme modique, mais qui permet de survivre. Sur les lieux de travail, la nourriture consiste toujours en repas froids, souvent sans pain.

Mais les chantiers se situent presque toujours à des emplacements stratégiques et, à maintes reprises, les travailleurs civils se sont retrouvés aux premières loges lors de combats, comme le jour d'une attaque aérienne alliée contre des vedettes lance-torpilles allemandes amarrées sur coffre à l'Aber-Wrac'h.

François raconte qu'il était au travail sur Enez Terc'h et que tous les canons tiraient. Ce jour-là, une vedette allemande, avariée, est venue s'échouer à la Baie des Anges avant d'être détruite, et un avion allié s'est écrasé à Kerazan. Il se rappelle du combat naval qui eut lieu entre l'île de Batz et l'île Vierge et de l'explosion d'un navire dont on sut plus tard qu'il était canadien. Ce jour-là aussi un chasseur de mines allemand est rentré endommagé à l'Aber-Wrac'h. Il a été échoué sur le flanc. Plus tard, après plusieurs tentatives infructueuses pour le renflouer et le récupérer, il fut finalement découpé. Quelque temps après cette affaire, son père ramena le cadavre d'un Canadien au bout de sa ligne de pêche. Une autre fois, l'aviation anglaise a bombardé un bateau allemand qui était en réparations dans l'Aber-Wrac'h. Le navire a été détruit, mais de nombreuses bombes sont tombées sur Saint-Cava et à proximité.

Et il y avait aussi les exercices de tir !

Pierre raconte : « Le 20 avril 1943, tous les habitants de la zone de Keridaouen ont été reçut l'ordre d'évacuer le village car les Allemands faisaient tirer leurs canons de 155 installés à Croaz-Huella en Landéda. Une autre fois, nous étions au *pioka* à Beg ar Fichouz. Les Allemands visaient des buts au-delà de l'île Stagadon, probablement avec leurs canons du Cleuz-Foz ou du Flescou en Lannilis. Les obus passaient en sifflant au-dessus de nos têtes et nous n'étions pas très rassurés. D'autres cueilleurs de *pioka* avaient des chevaux pour les aider dans leur travail. Certains chevaux ont évidemment pris peur et plusieurs se sont même emballés.

Nous n'avons pas insisté dans notre cueillette et nous avons rapidement embarqué le *pioka*. Les femmes ont rejoint l'île Vrach pour rentrer à la maison. Mon grand-père et moi, les hommes dont je faisais déjà presque partie malgré mes dix ans !, avons embarqué sur notre canot et avons pris la direction du Fort-Cézon pour nous éloigner de la ligne de tir et pouvoir rejoindre l'Aber-Wrac'h.

Il était, en effet, obligatoire d'accoster à la cale de l'Aber-Wrac'h, car il fallait pointer à la « Gast », la douane allemande, quand nous franchissions le barrage situé en face de Enez Terc'h, pour partir à la mer ou revenir au port. Les Allemands n'hésitaient pas à tirer à la mitrailleuse sur les bateaux qui ne respectaient pas la règle. »

Et ce fut La libération ! Au sujet du poste de guet construit à Kastell Ach, François se souvient : « Le jour où nous croyions les Allemands partis, nous avons commencé à démolir l'abri pour récupérer le bois. Malheureusement, ils sont revenus dans la soirée et ils nous ont pris. Nous fûmes gardés toute la nuit avec l'ordre de reconstruire l'abri dès le lendemain matin. Heureusement, le lendemain matin, ils sont partis pour de bon, et l'abri n'a jamais été reconstruit ! ».

Après la guerre, Enez Terc'h évacuée par les Allemands, est devenue un espace de jeux pour les enfants et les adolescents de Lilia. Il y a eu des accidents dus aux explosifs qui y avaient été abandonnés. Les parents, inquiets, ont alors décidé de combler les entrées des ouvrages. Il y avait, notamment, une réserve à torpilles protégée par une grande dalle de béton. Son accès a été bouché, mais les torpilles y sont sans doute encore, selon Jean-Marie.

Quitter Lilia pour améliorer son niveau de vie.

La vie est plus que dure en cette fin des années vingt pour les travailleurs du bord de mer et les hommes de Lilia tentent de chercher une amélioration de leur condition. Selon la saison, beaucoup cumulent déjà les métiers de pêcheurs et de goémoniers et sont souvent en plus, cultivateurs, comme Joseph à Kergadavarn.

Le père de François, du bourg de Lilia, trouve une opportunité en 1929. Jusque-là il travaille au goémon, à condition qu'il trouve un employeur. C'est un véritable prolétaire de la mer car il n'a pas de bateau et il n'exploite pas le moindre lopin de terre. Cette année-là, il est embauché à la pyrotechnie Saint-Nicolas. Il y restera jusqu'en 1940, jusqu'à l'invasion allemande. Après la guerre, il est reclassé à l'Arsenal de Brest.

Vers 1930, un certain nombre d'hommes de Lilia ont déjà trouvé un engagement dans la Marine Nationale, à la Flotte ou à la DP grâce à l'augmentation du nombre de navires armés par l'État.

Pour la plupart, leur niveau d'instruction ne leur permet que de se contenter de fonctions subalternes et sont matelots ou, au mieux, quartiers-mâîtres. Mais, au moins, ils ont la sécurité de l'emploi, une solde régulière et l'espoir d'une petite retraite pour assurer leurs vieux jours.

D'autres se sont dirigés vers la marine marchande. Leurs salaires sont sans doute plus élevés mais leurs conditions de travail et les longs mois loin de chez eux ne rendent pas leurs situations des plus enviables.

Et les débuts sont parfois difficiles quand on quitte la maison pour la première fois !

Jean-Marie raconte : « Quelques jours après la fin de mes cours à l'EAM de l'Aber-Wrac'h, je trouvais un embarquement dans la compagnie « Les Cargos Algériens », où mon père avait, lui aussi, navigué plusieurs années auparavant.

Je n'avais que quinze ans et mon embarquement était prévu à Rouen. Mon père m'accompagna à la gare de Brest. Il était sans doute un peu inquiet, car il rechercha quelqu'un qui puisse me servir de guide, au moins partiellement. Finalement, il trouva une jeune fille qui, par chance, allait aussi à Rouen et je voyageai avec elle.

Là-bas, elle m'indiqua un car qui me conduisit vers la cale sèche où se trouvait le navire que je devais rejoindre : le « Menhir Braz ».



Sur ce bateau, j'eus à supporter des vexations presque permanentes de la part du maître d'équipage. C'était un homme particulièrement acariâtre... J'étais devenu son souffre-douleur et j'ai reçu maints coups de pied dans les fesses. Le « Menhir Braz » était un cargo transportant les produits les plus divers entre n'importe quel port de France et de l'Afrique du Nord. Le chargement pouvait aussi bien comporter des phosphates que du vin. Je passais plus d'un an à bord avant de pouvoir revenir chez moi pour des congés qui durèrent environ un mois car, à l'époque, le régime pouvait être de trois jours ou trois jours et demi de congés par mois d'embarquement... »

Néanmoins, la rude vie que mènent la plupart de ces marins offre quelques compensations. Généralement, ils peuvent se payer un petit canot et repartent sur la mer de leur enfance lorsqu'ils sont en permission ou en congés.

François, de Keridaouen, fut un des confrères de Jean-Marie à l'EAM. Dès sa sortie de l'école en juin 1948, il postula auprès de plusieurs armements pour un emploi au commerce. La Caennaise⁹ l'embaucha rapidement comme novice. Son père était reparti naviguer dans cette compagnie, après son aventure de 1940 et son reclassement à la pêche côtière qui s'ensuivit à cause des circonstances dues à la guerre.

⁹ Société Navale Caennaise, compagnie fondée en 1902, habituellement appelée « Caennaise »

Son premier embarquement fut prévu à Vancouver pour l'armement du cargo « Astrée »¹⁰, où le navire était en construction. Finalement, il ne quitta Kergadavarn qu'au bout de deux mois car les travaux avaient été retardés. Il fut chanceux car il fut pris en charge pécuniairement dès la signature de son contrat et passa donc tranquillement deux mois de l'été 1948 à la maison, tout en touchant sa solde.

Mais il fallut partir pour rallier le navire qui était enfin au stade du neuvage¹¹ ! Ce fut un long trajet en avion vers la côte ouest du Canada, à une époque où le transport aérien n'était que marginal. L'aéroport de Vancouver fut rallié à partir de Paris après des escales à Bruxelles, Shannon et Montréal. Puis l'équipage, qui avait voyagé sur deux avions différents, eut droit à un séjour de deux semaines à l'hôtel en attente de l'embarquement.

Le premier chargement du navire fut une cargaison de bois embarquée à Vancouver pour New-York, le passage entre les océans Pacifique et Atlantique devant se faire naturellement par le canal de Panama.

La cargaison n'arriva pas en totalité sur la côte est américaine ! Avant d'atteindre le canal, une tempête emporta la pontée empilée au-dessus de la cale numéro deux.

L'« Astrée », vint pour la première fois en Europe après avoir déchargé à New-York et pris une cargaison de charbon à Philadelphie. François fit un premier embarquement de dix mois et rejoignit le navire après deux mois de congés.

Et ses séjours sur les navires de la Caennaise se succédèrent, presque essentiellement sur des vraquiers qui transportent des cargaisons de charbon, de phosphate, des minerais...

En 1958, jeune marié, François démissionne. Il débarque un samedi de l'« Orphée » à Marseille et se retrouve le lundi suivant sur l'« Enez-Eussa » de la compagnie du Service maritime départemental.

Il restera vingt-huit ans sur le service des îles bretonnes et y terminera sa carrière de marin en 1986, comme maître d'équipage.

Après avoir navigué à la pêche côtière avec son père durant cinq ans, Eugène s'engage dans la Marine Nationale à dix-sept ans ; en 1935, il rallie l'école des matelots manœuvriers à Brest, pour six mois. Son père est ravi car il va toucher une belle prime de 500 francs ; pour son géniteur, c'est la deuxième, car Eugène suit la même voie que son frère aîné. Grâce à son rang à l'examen de sortie, il est affecté sur le croiseur « Jeanne d'Arc » avec lequel il fera trois campagnes de neuf mois, dont un tour du monde.

En 1939, il a vingt-et-un ans et a déjà vu un nombre conséquent de pays lorsque la guerre éclate. Au printemps 1940, il embarque sur le croiseur auxiliaire « El Djézaïr » et se retrouve à Narvik, puis à Dakar. Quelques mois plus tard, il est en plongée à bord du sous-marin « Bévéziers » grenadé sans succès par des navires de guerre anglais au large de l'Afrique de l'ouest.

¹⁰ Navire vraquier à turbines à vapeur de 2900 ch. Port en lourd : 7895 t. Mis en service le 09/10/1948. Chantier constructeur : Burrad Drydocks à Vancouver (Colombie Britannique).

¹¹ Terme spécifique à la marine marchande signifiant : mise en service d'un nouveau navire.

Démobilisé après le sabordage de la flotte de Toulon en novembre 1942, il reprendra son ancien métier de marin pêcheur à Lilia, servira quelques mois dans les FFI¹² puis réintégrera la Marine avant la fin de la guerre.

La suite de sa carrière le mènera en Indochine, en Algérie, à Suez et d'autres affectations jusqu'à 1964, année où il prend sa retraite et recommence à naviguer à la pêche côtière sur le bateau tout neuf qu'il s'était fait construire chez Théophile Le Got.

Après avoir quitté l'école des Pêches, en 1945, son diplôme en poche, François de Lilia ne put ni poursuivre ses études par manque de moyens, ni naviguer à cause de la crise due à la guerre. Il dut se résoudre à travailler ailleurs, là où il était possible de s'employer.

Il se fit d'abord embaucher pour le déblaiement des débris laissés par les bombardements des anciens dépôts de Brest situés vers Recouvrance. Entre 1946 et 1948, il travailla aussi occasionnellement comme journalier dans des fermes légumières de Mespaul et de Plouvorn.

A cette époque, il fut aussi commis chez Yves Lindivat, marchand de cochons, qui habitait au Reun. François décrit ainsi son travail : « *Les jours où nous allions aux marchés ou aux foires, il fallait se lever à deux heures du matin pour préparer les porcs avant de partir en charrette vers Landivisiau, Berven, Saint-Renan, Lesneven, Plouguerneau et d'autres bourgs... À Saint-Renan, le marché avait lieu le samedi, à Lesneven le lundi et à Plouguerneau le jeudi.*

Les cochons étaient nourris et lavés, et de la paille fraîche était étalée dans les crèches en attendant de les embarquer pour le départ. Pour le voyage, ils étaient chargés dans une caisse, placée sur la charrette ou le char à bancs. Une caisse pouvait contenir jusqu'à dix individus ; le nombre dépendait évidemment de leur taille.

En fait, le commerce des porcs était basé sur l'échange entre porcelets et porcs charcutiers. A l'époque, il y avait beaucoup de marchands de cochons vers Lilia et Plouguerneau. Ils s'appelaient Lindivat, Quéré, Balcon, Simon, Léon et d'autres noms. »

En novembre 1948, François est appelé au service militaire dans la Marine. Étant inscrit maritime, il est affecté à Pont-Réan, près de Rennes, pour ses classes. Finalement, son service militaire ne dure que six mois car il est considéré comme soutien de famille parce qu'il est l'enfant aîné de sa famille. A l'issue de ces six mois, il s'engage car il n'a pas de travail stable dans le civil et il embarque comme manoeuvrier sur l'« Amiral Mouchez »¹³, un navire hydrographe basé à Cherbourg. Il effectue ensuite une campagne de guerre en Indochine et à son retour, il peut s'offrir un vélo car il a enfin suffisamment de moyens pour s'accorder ce luxe.

Et sa carrière dans la Marine se poursuit sur divers navires, jusqu'au grade de maître-principal bosco et sa retraite !

Finalement, trois de ses frères ont aussi travaillé en mer. Deux d'entre eux ont suivi les cours de l'EAM de l'Aber-Wrac'h et ont navigué quelques années au commerce après l'obtention de leur diplôme. Ils s'engagèrent ensuite dans la Marine Nationale :

¹² Forces Françaises de l'Intérieur.

¹³ Navire hydrographe (1937-1962) qui fut aussi utilisé comme aviso patrouilleur ou chasseur de mines. Longueur : 62 m. Déplacement : 720 tonnes. Machine : 800 ch sur 2 moteurs diesel. Source : « Un siècle de navires scientifiques français » (contre-amiral B. Estival, Éditions du Gerfaut - 2003).

l'un est entré à la DP à Brest, puis fut muté à Toulon, et l'autre fit carrière dans la Flotte, comme François. Un autre s'engagea dans la Marine pour une durée de cinq ans. Il fut d'abord affecté sur la frégate « Croix de Lorraine », puis en Indochine pendant deux ans. A son retour, il ne rengagea pas et navigua dans la marine de commerce jusqu'à sa retraite.

Une fratrie typique de Lilia !

Épilogue

Peu après 1945, s'amorcèrent les années que l'on nomma plus tard les *trente glorieuses* et, avec elles, les progrès techniques qui engendrèrent rapidement de profonds changements dans le mode de vie des populations.

Lilia ne fut pas en reste : le réseau routier s'adapta à la multiplication des véhicules automobiles, l'électricité et l'eau courante apportèrent le confort dans les maisons. Le développement des communications mena au désenclavement du microcosme local et à l'évolution progressive de l'activité économique avec une amélioration du niveau de vie.

Ceci eut aussi comme corollaire la disparition du paysage traditionnel avec l'apparition de ce que l'on pourrait nommer l'urbanisation du littoral.



Vers Kelerdut, avant l'urbanisation du littoral
(Collection : Yves Bramoullé)

4 - LILIA (Finistère). — Vue générale de la Côte - Au loin, le Phare de l'Île Vierge