



## **BRO-VIGOUDENN - Le Pays Bigouden - Finistère Sud - Bretagne**

### la vie en pays bigouden pendant la guerre 1914 - 1918

A cinq heures de l'après midi, les cloches de l'église paroissiale entrent en branle sur un mode à faire croire que le sacristain a perdu la tête. En vérité, le pauvre diable sonne le tocsin d'un incendie qui va durer plus de quatre ans à travers le monde. Comment pourrait-il trouver le ton juste - Il va d'une cloche à l'autre, frappant avec la maladresse du désespoir.

Mon père donne encore quelques coups de faucille, de plus en plus lentement. Il met un genou à terre et baisse la tête. Et soudain, le voilà qui se lève tout droit, jette son outil loin de lui et s'en va vers le bourg à travers champs sans desserrer les mâchoires. Ma mère s'est assise par terre et pleure dans son tablier.

Et alors ! Il faut bien finir de couper le blé, ce qu'elle fait avant de rentrer à la maison et après avoir recherché la faucille de son mari parmi les noisetiers du talus. Quand mon père sera parti à la guerre, c'est cette faucille là qui lui servira à elle. "

La guerre 14, ce fut d'abord pour les Bigoudens, comme pour les autres Français, ce tocsin qui sonne le malheur à venir, et ces avis de mobilisation, lus dans les bourgs et les villages par le garde-champêtre dans un silence sinistre, seulement brisé par les sanglots des femmes.

#### Pénurie et vie chère

Le problème de l'approvisionnement se fait sentir avec de plus en plus d'acuité à mesure que dure le conflit. Afin de lutter contre la spéculation, il faut créer dans les localités des "comités de vie chère ". En mai 1918, par exemple, le pain manque à Pont l Abbé sept jours durant la première quinzaine. Les maires se plaignent de l'inégale répartition des farines entre les communes ; et signalent que les "ménagères et mères de famille font parfois des kilomètres pour frapper en vain à la devanture de boulangeries fermées ". Pour leur défense, les minotiers arguent de la mobilisation de leur personnel. A Pont l'Abbé, M. LE MINOR explique que vu l'absence de son fils, il réclame l'aide d'un garçon meunier.

Les "comités de vie chère" sont pareillement saisis des problèmes d'approvisionnement du pétrole, du charbon, voire de riz "bien que le prix de cette denrée, précise M. MOYSAN, négociant à Pont/ Abbé, ait considérablement augmenté"

#### Les trains font défaut

Du fait de la mobilisation, c'est toute l'économie bigoudène qui est désorganisée. Les petites lignes départementales, train carottes de Pont l'Abbé à Audierne, train birnik de la capitale bigoudène à Saint Guénolé, pâtissent de la situation. Les cheminots partent au front, le combustible est économisé: à partir du 9 août 1914 ne fonctionne plus, le long de la baie d'Audierne, qu'un seul train quotidien sur trois. Les communes riveraines, Pouldreuzic, Plozévet, Plovan, réclament en vain un deuxième train et se plaignent des correspondances impossibles à partir de Douarnenez et Pont l Abbé avec les 'grandes " lignes de la compagnie Paris-Orléans.

Il n y a pas que les voyageurs à souffrir du manque de matériel, les usiniers en pâtissent tout autant. En septembre 1916, M. Jean HENAFF de Pouldreuzic informe la Compagnie d'Orléans qu'il a en souffrance dans ses magasins pour 500.000 Francs de marchandises, qui ne peuvent être expédiées faute de wagons. "Depuis dix mois, écrit-il, nous n avons pas eu dix wagons à notre disposition ". Il arrivait que la Compagnie des Chemins de Fer Armoricaains - qui gérait la ligne du train carottes puisse mettre quelques wagons à la dispositions des conserveurs, mais une fois à Pont l Abbé les wagons de correspondance faisaient défaut



Aux maires était dévolue une obligation macabre et éprouvante durant le conflit: authentifier officiellement les corps des soldats tués rapatriés par le rail. Une cérémonie aux accents déchirants se déroulait en gare d'arrivée. Le maire, le recteur, et la famille venaient prendre possession du corps entreposé dans un wagon scellé. La gare devient durant toute la guerre un lieu d'émotion : angoisse pour le départ des poilus, désespoir à leur arrivée - allongée - du "champ d'honneur ". Les receveuses sont chargées de tamponner les feuilles de route des permissionnaires, ce qui leur valait d'être dérangées à toute heure du jour, voire de la nuit. Daté de 1918, l'un des tableaux les plus célèbres de Lucien SIMON représente justement "le départ des permissionnaires à la gare de Pont l Abbé ".

La base d'hydravions américaine de l'Ile Tudy

L'un des faits marquants et quelque peu oubliés de la guerre 1914-1918 dans notre région est l'omniprésence en 1918 dans le ciel bigouden d'une vingtaine d'hydravions. Cela mérite quelques explications.

"La guerre sous-marine est déclenchée par les Allemands en septembre 1916. La Bretagne s'est trouvée tout de suite au premier plan. Le nitrate du Chili entrant dans la composition de la poudre arrivait par Brest. Les meutes des sous-marins allemands attendaient donc leurs proies au large devant les Glénan et devant Ouessant. De 1916 à 1918 on recense 360 navires coulés à la pointe de Bretagne ".

Afin de trouver une parade à l'action dévastatrice des Allemands, la marine française installe fin 1917 des bases d'hydravions sur la côte finistérienne. Le choix de l'Ile Tudy s'impose de lui-même assez rapidement. L'estuaire de la rivière de Pont l Abbé offre un plan d'eau protégé, et un hangar peut être construit sans problème sur l'Ile Tudy près des bâtiments de l'usine de conserves Béziers, désaffectée depuis six ans.

Le hangar et le slip-way (appelé plus tard cale des Américains) du poste de combat sont opérationnels à partir du 26 septembre 1917, mais un mois plus tard, le 20 octobre la base est rétrocédée à l'US-Navy. Depuis le mois d'avril, les Américains étaient entrés en guerre et demandaient à assurer eux-mêmes la protection de leurs convois.

La base de l'Ile-Tudy comptera 363 hommes et 22 officiers pour 21 hydravions de type Donnet-Denhaut, remplacés plus tard par des appareils de conception américaine, les Curtiss HS-1. Leur palmarès est tout à fait éloquent : 1238 vols opérationnels, tant en escorte de navires qu'en reconnaissance; les équipages ont participé à 15 bombardements enregistrés par la DGSM (Direction générale de Guerre Sous marine), soit 40% des 35 opérations attribués aux Américains en Europe.

Depuis l'armistice du 11 novembre 1918, pressés de rentrer chez eux, les Américains abandonnent tout sur place. Les hydravions sont brûlés dans un immense brasier. Seul le Donnet-Denhaut I-32 est récupéré par Jacques de THÉZAC, le fondateur des Abris du marin ; le poste de pilotage fit office de chaire à l'Abri de Douarnenez, tandis que son fuselage servit de caisse de résonance au gramophone.

Comme on s'en doute, la présence de près de 400 marins américains ne passe pas inaperçue à l'Ile Tudy. Les marins sont logés dans l'usine Béziers, les officiers dans deux villas et l'hôtel Jehanno-Coyac. Les relations avec les habitants sont bonnes. Pour la fête de Noël 1918, les Yankees invitent la population et surtout les enfants à partager oranges et friandises. Il y eut bien sûr quelques mariages et sans doute davantage encore d'idylles interrompues par la fin des hostilités. Les commerçants qui fournissaient la base, viande et pain pour M. BOENNEC à Loctudy, jambon et oeufs pour M. JONCOUR à l'Ile Tudy, n'ont pas à se plaindre de sa



présence.

Les populations littorales s'habituent assez vite aux ballets aériens - les hydravions ne volaient jamais seul mais à deux, voire à trois - qui les font lever la tête. Parfois les marins pêcheurs ont à remorquer un engin tombé en panne. Ainsi le 18 février 1918, vers 17 heures, un appareil se pose en panne de moteur non loin de la pointe du Cochon près de Lesconil. Il est rapidement secouru par une vedette venue du CAM de l'île Tudy, mais là où cela se complique, c'est que la vedette, à son tour, a une avarie. Il faut qu'un patron pêcheur de Lesconil, Guillaume JILY, aidé par son fils Eugène, s'en mêle pour dégager l'hydravion et la vedette des brisants vers lesquels le courant les entraîne. Alerté, le canot de sauvetage de Lesconil prend le relais du bateau de pêche, et doit même remorquer une deuxième vedette du centre d'aviation, venue en renfort, qui perd son hélice devant Loctudy ! On dut faire des gorges chaudes dans les pentes bigoudennes des malheurs à répétition des marins américains.

-----  
[Bro-Vigoudenn !](#)

Guide web du Pays Bigouden. [Combrit-Sainte-Marine](#) | [Gourlizon](#) | [Guiler-sur-Goyen](#) | [Guilvinec](#) | [Île-Tudy](#) | [Landudec](#) | [Loctudy](#) | [Penmarch](#) | [Peumerit](#) | [Plobannalec](#) | [Plogastel-Saint-Germain](#) | [Plomeur](#) | [Plonéour-Lanvern](#) | [Plovan](#) | [Plozévet](#) | [Pont-L Abbé](#) | [Pouldreuzic](#) | [Saint-Jean-Trolimon](#) | [Treffiagat](#) | [Tréguennec](#) | [Tréméoc](#) | [Tréogat](#)