

## Plogoff

# 95 ans après, le naufrage de la Surprise émerge



L'ÉQUIPAGE DE LA SURPRISE EN 1919. PHOTO ASSOCIATION HISTOIRE MARITIME DU LÉGUÉ

---

Didier Déniel

---

**En 1926, un naufrage, dû à l'arrêt du phare de la Vieille, a profondément marqué les esprits en Bretagne, celui de la goélette la Surprise, qui a fait dix morts. Aujourd'hui, on en sait davantage sur les raisons qui ont conduit le bateau de Paimpol (22) à s'éventrer sur les rochers de Plogoff (29).**

Nous sommes le 18 février 1926. La Surprise - 32 m de long, 175 tonneaux -, qui a chargé du sel au Portugal, fait route, de nuit, vers Saint-Malo (35), où elle doit décharger sa cargaison. La goélette morutière paimpolaise de 1904, transformée en navire marchand, approche du raz de Sein. Le phare de la Vieille, qui guide habituellement les marins dans cette zone extrêmement dangereuse, ne fonctionne pas. Désorienté, le capitaine Guillaume Liboudan, ne peut rien faire et la goélette ira se briser sur les rochers de Porzen, entre Primelin (29) et Plogoff. Les dix hommes d'équipage périront dans des conditions extrêmement violentes. Il faudra deux semaines pour récupérer leurs corps déchirés par les éléments.

À Paimpol, c'est la stupeur. Tous les bateaux du port mettent leur pavillon en berne, en signe de deuil.

Depuis quelques semaines, on en sait davantage sur les défaillances qui ont conduit à ce naufrage. Le 10 janvier dernier, nous évoquions dans nos colonnes l'épique sauvetage de deux gardiens du phare de la Vieille, isolés en mer et prisonniers de la tempête depuis de longues semaines.

## **La vérité dans les pages du journal de bord**

Ces hommes étaient deux mutilés de guerre corses, qui bénéficiaient d'un travail protégé : Charles Mondoloni et Georges Ferracci, tous deux blessés par balle au poumon durant la Première Guerre mondiale. Le travail était très pénible pour ces hommes physiquement diminués : il leur fallait monter plusieurs fois par jour les 120 marches qui séparaient les réserves de pétrole de la salle de veille.

Claude Marzin, dont l'arrière grand-père, Clet Henri Coquet, a participé au sauvetage des deux gardiens de phare, a voulu en savoir davantage sur cette affaire. Il a eu accès récemment au journal de bord du phare de la Vieille. Les deux hommes y expliquent par le détail ce qu'il est passé. On y apprend qu'ils n'avaient pas les formations requises. Ils étaient également très affaiblis.

## **Des débuts d'incendie dans le phare**

Quelques jours avant le drame, la même nuit, deux incendies s'étaient déclarés dans le brûleur. Dans la nuit du 16 février, le gardien Ferracci trouvera Charles Mondoloni « évanoui par une douleur de poitrine ». Préoccupé par l'état de santé de son compagnon, le gardien laissera s'éteindre le feu de la Vieille, utilisant uniquement un feu de secours. Ce journal de bord fait état de nombreuses pannes. Les gardiens qui assureront la relève des deux Corses y coucheront aussi leurs impressions : « Notre surprise fut grande voyant dans quel état de malpropreté se trouvaient toutes les pièces. Partout, ce n'était que saleté et outils à la traîne ». Les deux nouveaux gardiens passeront de longues heures à reprendre le mécanisme qui n'avait pas été entretenu. Graissant les pivots, les engrenages, nettoyant le brûleur et un générateur. On apprend aussi qu'un des incendies trouve son origine dans la pose d'un joint de caoutchouc qui n'a pas résisté à la chaleur. Et pour cause, le joint initial était en amiante.

La responsabilité des deux gardiens corses ne fut jamais retenue dans l'affaire du naufrage. Mais, quelques mois plus tard, en 1927, la charge de gardien de phare fut gommée de la liste des emplois réservés aux mutilés de guerre.