

Portrait de navigant : Louis Malbert

L'audace d'un marin remarquable.



Louis Malbert est né à Saint Quay Portrieux en 1881. Élevé dans une famille de marins de commerce, il intègre l'école d'Hydrographie en 1900 (aujourd'hui Ecole Nationale de la Marine Marchande) et obtient son brevet de Capitaine au long cours en 1907. Déclaré inapte au long cours après avoir contracté la grippe espagnole, il fera l'essentiel de sa carrière sur des remorqueurs de l'Union Française Maritime, société concurrente des Abeilles à l'époque.

Il n'a jamais commandé de remorqueur des Abeilles mais il était le commandant de l'IROISE, remorqueur basé à Brest en station d'assistance. Ce dernier sauvera 38 navires entre 1924 et 1933. Le courage et la personnalité unique de ce capitaine ont inspiré le romancier Roger Verceel puis le cinéaste Jean Grémillon pour son film "*Remorques*" dans lequel Louis Malbert est interprété par Jean Gabin.

Si le quai du port de Brest où est amarrée l'Abeille Bourbon aujourd'hui porte le nom de Louis Malbert, ce n'est pas suite au film, mais bien en reconnaissance des nombreuses missions courageuses qu'il a conduit avec son équipage en mer d'Iroise. Son nom est gravé dans la mémoire de la ville de Brest et de la mer d'Iroise.

L'excellent livre de Jean François Pahun "*Louis Malbert*" - paru en 2004 aux éditions Larivière- retrace sa vie. Il fait la part belle aux rapports de mer écrits par Louis Malbert, récits haletants des différents sauvetages effectués. Nous en reproduisons un ici. Il permet, à lui seul, de prendre conscience des conditions dans lesquelles les marins des Abeilles travaillaient en 1930.





Portrait de navigant : Louis Malbert

MALBERT, Louis. Rapport de mer, Assistance au cargo Vigo, du 28 février au 3 mars 1927.

Je soussigné, Malbert Louis, capitaine au long cours, commandant du vapeur de sauvetage Iroise, appartenant à la Société Union Française Maritime, armé de 24 hommes d'équipage, déclare que le 28 février 1927, étant en station d'assistance à Brest, j'ai reçu à 8h30 du matin un signal S.O.S. du vapeur italien Vigo, signalant sa position par latitude 49° Nord et longitude 5°50' Ouest.

Appareillé par une violente tempête de Sud-Ouest. Remonté l'ancre tribord dans la passe du port pour pouvoir manœuvrer avec plus de sûreté étant drossé par le courant et la violence de la tempête. Mis en route à 9h50 après une manœuvre de sortie très difficile et passé le goulet à 10h. Dès l'appareillage, signalé par T.S.F. au Vigo que je me porte sur lui en forçant de vitesse et que j'espère le rencontrer vers 16h.

Dès la sortie de la rade, l'Iroise est continuellement recouvert par la mer, nous continuons la route à 10 nœuds, la machine donnant le maximum mais ne pouvant atteindre, en raison du temps, sa vitesse habituelle maximum de 12 nœuds. Par le travers de Saint Matthieu, à 11h30, décidé de faire route par le chenal du Four malgré les risques que cette décision comportait et en raison de l'insistance que mettait le Vigo à recevoir de toute urgence du secours. Pour exécuter cette manœuvre l'Iroise vient en travers de la lame et est assailli par de violents paquets de mer dont un déplace les embarcations de leur poste, malgré un sérieux amarrage et ébranle le navire dans toutes les parties, cassant deux panneaux de la cale II, que nous bouchons immédiatement à l'aide de planches et de prélaris supplémentaires.

Malgré le temps de plus en plus mauvais continué la route, le Vigo se tient en liaison presque constante avec nous et nous demande à 11h45 à quelle heure nous comptons être sur lui. Nous lui signalons à nouveau que si sa position est exacte nous serons sur lui à 16h. A 12h20 nous recevons une nouvelle position qui place le Vigo par 48°50' Nord et 5°50' Ouest gouverné sur la position indiquée. Le vent devient de plus en plus fort, en pleine tempête, un paquet de mer s'abat sur la claire-voie et brise les carreaux. Obligé en raison de cette avarie de diminuer de vitesse de 10 tours pour réparer et offrir moins de prise aux lames.

Rencontré plusieurs navires en cape, relevé le Vigo par goniomètre et modifié notre route en conséquence. Toujours appels pressants du Vigo non seulement pour nous mais pour tous les navires se trouvant dans les parages. La plupart disent qu'en raison de l'état de la mer ou d'avaries, ils ne peuvent porter secours mais conseillent de prendre courage puisque l'Iroise approche. Après de multiples difficultés de route, arrivé en vue du Vigo que nous trouvons à proximité d'un vapeur de la « Royal Mail » auquel il avait demandé de rester près de lui jusqu'à notre arrivée.

Nous signalons au Vigo notre présence et qu'il faut remercier le vapeur de la « Royal Mail ». Toutefois nous ajoutons qu'en raison de la tempête et de la nuit nous ne pourrions lui passer la remorque avant le jour qu'au risque de collisions susceptibles d'entraîner la perte des deux navires Vigo et Iroise et qu'il était préférable d'attendre. Passé la nuit sur les lieux et vers 6h du matin, manœuvré en vue de passer la remorque. La mer est toujours démontée et les deux navires sont complètement recouverts par les lames. Par radio, j'avais prié le capitaine du Vigo de disposer sa chaîne pour pouvoir mailler dessus notre remorque, mais cette manœuvre ne peut être exécutée en raison des risques qu'elle comporte pour les hommes du Vigo.

Passé sous le vent pour pouvoir envoyer par la fusée la remorque, nos essais échouent en raison des embardées et du roulis des deux navires. Pour plus de succès passé au vent et envoyé une 2^{ème} fusée qui manque le but. Revenons sous le vent et enfin à 8h une 3^{ème} tentative réussit et la remorque peut être tournée à bord du Vigo tant bien que mal, en raison du temps. La longueur de remorque prise par le Vigo (environ 100 mètres) diminuant l'élasticité, la mise en route du convoi est très pénible et périlleuse et nous décidons de rester en cape pour attendre une embellie.

Mis en route à 12h, le Vigo embarde terriblement et nos manœuvres ne peuvent empêcher la remorque de casser à 13h. Rentré le morceau de remorque cassé et signalé au Vigo de rentrer le sien pour que nous puissions en passer une nouvelle. Pour faciliter cette opération, je suis obligé de faire route debout à la lame et empêcher de mauvais paquets de mer de nous causer de nouvelles avaries ou d'enlever les hommes à la manœuvre sur le pont.



Portrait de navigant : Louis Malbert

Le Vigo envoie des signaux de détresse pour lui et pour l'Iroise qu'il croit dans une posture critique, notre poste de T.S.F. principal étant avarié par cause de mauvais temps, nous ne pouvons démentir et nous devons nous contenter de demander au Vigo, à l'aide de notre poste auxiliaire de ne pas s'affoler et de nous laisser faire. Disposé la grosse remorque en fil d'acier et demandé au capitaine du Vigo de préparer sa chaîne pour pouvoir la frapper dessus et augmenter ainsi la sécurité. Le Vigo s'inquiétant toujours et se signalant à nouveau en détresse, je l'avise que je ne l'abandonnerai pas et j'insiste pour qu'il prépare sa chaîne.

La manœuvre est laborieuse et après bien des difficultés cette seconde remorque est passée à 17h et maillée sur la chaîne du Vigo qui doit sacrifier pour cela son ancre bâbord avec une partie de la chaîne. Réussi à venir en route



à 18h30. Mis immédiatement le cap sur Brest. Le Vigo ne gouvernant pas fait de sensibles emardées au point de venir à la hauteur de l'Iroise. Son redressement étant impossible, le convoi doit reprendre la cape plusieurs fois. Dans une emardée plus grande, la remorque saute par-dessus la bite de sécurité en risquant de nous causer de graves avaries et de mettre l'Iroise dans une situation très délicate. Elle revient heureusement d'elle-même dans sa position primitive, mais le temps ne nous permettant pas de continuer la route nous restons à la cape jusqu'au lendemain matin.

Le 2 mars à 7h du matin réussi à venir en route, le Vigo embarde continuellement et le convoi marche avec beaucoup de peine.

A 11h les vents passent à l'Ouest, le Vigo

embarde de plus en plus, à 13h il vient complètement en travers et nous devons remettre en cape jusqu'à 14h35. Remis en route mais repris la cape à 15h45 après avoir fait un tour d'horizon. A 17h remis en route à nouveau la mer est un peu moins grosse les emardées deviennent moins fortes et le convoi continue toute la nuit.

Le 3 mars vers 1h du matin la brise mollit mais la mer est toujours grosse du Nord-Ouest fatiguant énormément notre remorque qui continue de passer d'un bord à l'autre enlevant les plats bords de lisse et se coupant en 2 endroits. Fait route avec prudence pour éviter la rupture. A 3h, aperçu le feu d'Ouessant. A 7h envoyé un radio à la préfecture maritime de Brest pour signaler notre position et demande qu'un remorqueur portuaire vienne à notre rencontre pour faciliter le passage du goulet.

A 10h, le pilote du Conquet monte à bord du Vigo. Continué à faire route et à 13h le Haleur arrive à proximité du convoi et demande nos instructions. Je lui dis de prendre la remorque à tribord, cette manœuvre est effectuée sans trop de difficultés, mais malgré le concours du second remorqueur le Vigo continue à embarder sérieusement et à me donner des inquiétudes pour l'entrée en rade. Celle-ci s'effectue à 16h30 et à 17h les remorques sont filées et le Vigo mouille en sécurité.

L'équipage du navire italien chante et nous remercie par des hourrahs. Rentré notre remorque et regagné le quai du 5^{ème} bassin à 17h30.

En foi de quoi je déclare sincère et véridique ce qui précède me réservant d'amplifier mon rapport si besoin est.

Fait à Brest le 5 mars 1983

Le capitaine Malbert

Enregistré au tribunal de commerce de Brest le 5 mars 1987.