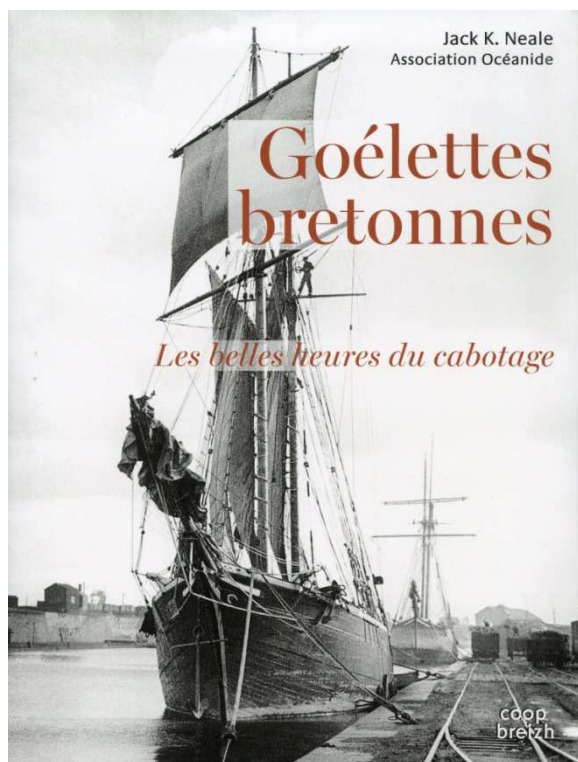


LA PASSION DE JACK NEALE

PAR JACQUELINE GIBSON

L'association trégorroise *Océanide*, présidée par Mme Jacqueline Gibson, petite-fille du capitaine Nicolas, vient de publier l'ouvrage « *Goélettes bretonnes, les belles heures du cabotage* », aux éditions Coop Breizh. Il présente un reportage inédit sur les relations maritimes intenses entre la Bretagne nord et le sud du Pays de Galles pendant l'entre-deux-guerres. Le livre enchante les amateurs tout autant qu'il constituera une référence indispensable aux historiens. Il est augmenté d'encarts rédigés par des spécialistes et est abondamment illustré de photos d'époque, prises par Jack Neale à Cardiff mais provenant aussi de collections familiales en Bretagne. Le commerce lui-même est bien connu : légumes et poteaux destinés aux mines galloises contre du charbon gallois. Mais l'affaire est ici racontée par un Gallois et l'histoire du manuscrit lui-même n'est pas commune.



« Dans les années 1930, Jack Neale, l'auteur principal, travaillait au port de Cardiff alors en plein rayonnement, pour l'entreprise familiale de chalutiers dont les bureaux donnaient sur le West Bute Dock, ce bassin fréquenté par les voiliers caboteurs bretons qui faisaient des rotations constantes entre les ports du nord Bretagne et Cardiff. Il s'était entiché des goélettes bretonnes et a nourri cet enthousiasme pendant toute sa vie, sans avoir pu toutefois voir l'aboutissement de ses travaux (il est décédé en 2001). Fin voileux, il participait aux régates du sud gallois, mais il utilisait aussi son propre canoë pour aller à la rencontre des goélettes et dundées bretons attendant la marée pour entrer dans le bassin ouest qui servait ces petits navires. Certaines photos de Neale sont prises du canoë, sous un angle jamais reproduit dans d'autres vues de ces navires.

Neale a pris environ 150 clichés de goélettes et dundées de Bretagne, ses navires favoris étant l'*Océanide* (cap. Nicolas), l'*Hermann* (cap. Kervizic, grand rival en mer de Nicolas, et son meilleur ami à terre), mais aussi la *Sylvabelle* (cap. Jean-Marie Meudal), la *Glycine* (cap. Cadiou), l'*Églantine* (cap. Henry), la *Roscovite* (cap. L'Hégarat), l'*Iris* (cap. Eléazar Meudal). On peut citer aussi le *Domino*, la *Françoise*, l'*Yvonne*, l'*Idéal*, la *Bretonne*, le *Goéland*, le *Roger Robert*, le *Vigilant*, le *Concorde*, le *Léon* et d'autres encore. Les belles lignes de ces navires, la jeunesse et le dynamisme de leurs équipages provoquaient l'admiration de Neale, mais ce sont surtout les performances nautiques des purs voiliers qui l'intéressaient.

Il s'enquêrait auprès des capitaines des temps de traversée qu'il notait dans un carnet et rédigeait aussi des articles concernant ces navires dans des revues maritimes britanniques. À cette époque il n'y avait plus guère de voiliers caboteurs britanniques et ceux que l'on voyait encore étaient de construction ancienne avec des équipages plutôt âgés, les marins plus jeunes cherchant à faire carrière sur les nouveaux vapeurs de marine marchande. L'entreprise familiale possédait une flotte de chalutiers à vapeur dont pourtant il ne prit qu'une vingtaine de clichés, tant il était entiché des goélettes bretonnes.

À la déclaration de guerre, Jack Neale s'enrôla dans la RNVR (Royal Navy Voluntary Reserve), la « Wavy Navy » en allusion aux galons ondulés sur l'uniforme des officiers. Il servit son pays dans de nombreux endroits : Islande (protection de convois), Russie (idem, dans des conditions si difficiles que les marins sur le pont devaient garder la bouche ouverte pour que leurs lèvres ne soient pas scellées par la glace), Egypte (gestionnaire d'un chantier naval construisant des bateaux pour Burma), et finalement Inde. Pendant tout ce temps, il photographia les navires rencontrés en mer, quel que soit leur pays d'origine. Ceci n'était autorisé que si les pellicules étaient immédiatement envoyées au War Office qui en vérifiait le contenu. La perte par l'administration britannique du premier envoi fit que Neale cessa de se soumettre à ce contrôle, ce qui ne l'empêcha pas, dans les années 1990, de faire don de sa collection de plus de mille clichés de ces bateaux à l'Imperial War Museum de Londres. Quand il revint à son ancien poste à Cardiff qu'en 1946, plus aucun voilier caboteur breton ne fréquentait le port. Il chercha vainement en Grande Bretagne quelqu'un pour exploiter les photos qu'il avait prises et raconter l'histoire de ces navires mais, malgré des appels dans la presse, ne trouva personne.



Figure 1 : Jack Neale en uniforme de la « Wavy Navy ».



Figure 2 : A Cardiff, en 1936, le dundee *Domino* décharge des troncs de sapin de Bretagne destinés à étayer les mines de charbon. Cette construction provisoire appelée « chapelle » permet de mettre les poteaux à hauteur pour le dockeur qui les charge dans un wagon

L'entreprise familiale, dont les bateaux avaient été réquisitionnés pendant la guerre, était en sérieuse difficulté. La famille quitta Cardiff et se dispersa. Jack Neale se reconvertit dans la sylviculture et s'installa en Cornouailles britannique. Il n'eut le temps de repenser aux voiliers caboteurs bretons qu'à sa retraite. Au début des années 1970 il vint à trois reprises en Bretagne nord pour enregistrer les capitaines et marins qu'il avait connus à Cardiff trente années plus tôt, son fils aîné servant d'interprète. Puis il rédigea un manuscrit et sélectionna les photos d'illustration mais ne trouva pas d'éditeur.

C'est une dizaine d'années après la disparition de Jack Neale que je retrouvai le manuscrit aux archives nationales du Pays de Galles, le traduisit en français et fondai l'association « Océanide ». Plusieurs articles rédigés par des spécialistes de l'association viennent enrichir ce document, sur des thèmes aussi variés que les chantiers navals paimpolais, les naufrages, l'histoire du charbon gallois ou les témoignages de marins : les relations humaines tiennent un rôle aussi important dans la bonne marche du navire que les aspects techniques. C'est le manuscrit enrichi de commentaires, d'un glossaire et de nombreuses photos qui vient d'être publié.

La proximité de langue et de culture a certainement eu son rôle à jouer dans les échanges commerciaux entre la Bretagne et le Pays de Galles. Plus encore, le développement de l'industrie et du chemin de fer avait créé un besoin pressant en charbon en Bretagne, à une époque où les communications avec les autres régions

de France étaient encore difficiles. À la fin de la première guerre mondiale, les Allemands avaient détruit les installations et noyé les puits des houillères du Nord et du Pas-de-Calais avant de se replier. Ces destructions poussèrent le gouvernement français à créer le Bureau National du Charbon (BNC) qui passa des accords avec la Grande-Bretagne. Les armateurs bretons se lancèrent en masse vers l'importation du charbon gallois, le « Cardiff » si prisé, chargeant à l'aller des poteaux de mine et des légumes variés (pommes de terre, choux fleurs et panais surtout, mais aussi oignons rosés de Roscoff, si prisés des mineurs gallois en accompagnement de pain et fromage pris sur le pouce en milieu de journée). La gouaille des vendeurs d'oignons, les fameux « Johnnies », transportés eux-aussi par ces caboteurs bretons vers le Pays de Galles, l'Ecosse, la Cornouailles britannique, la proximité de langues entre tous ces pays celtiques, favorisèrent aussi ce renouveau des liens entre « cousins ».

Jack Neale a été le témoin privilégié de ces tout derniers échanges commerciaux par voie de mer. Cette « route du charbon » a connu ses premières difficultés avec la réouverture des mines du nord de la France dans les années 1920 et n'a pu soutenir le choc des perturbations commerciales causées par la deuxième guerre mondiale. »



Figure 3 : Le 6 juin 1926, la goélette *La Mouette*, capitaine Albert Briand, de Pleubian, arrive dans le port de Penzance (Cornouailles) accompagnée par le bateau pilote.



Figure 4 : Peu avant 1939, la goélette *Hermann*, capitaine Jean Kervizic, de Tréguier, vient d'arriver à Perros avec un chargement de charbon en provenance de Cardiff.

