

Neuf fois torpillé, mort officiellement, le matelot Dréan cherche un état civil.



Un marin qui revient de loin

LORIENT, 17 mai.

Elle n'est pas banale, cette odyssée du matelot du commerce Marcel Dréan, âgé de 33 ans environ, de Kerner en Riantec qui, pendant la guerre, connut la malchance d'être torpillé huit fois par les sous-marins boches, puis, pour compléter cette collection déjà appréciable, de sauter avec son navire sur une mine.

Actuellement, ce brave et héroïque marin breton dont le décès a été déclaré constant, cherche à reconstituer son état-civil, et ce n'est pas facile, car pour la loi, il est bien disparu, et cependant Marcel Dréan, médaillé militaire et titulaire de la Croix de guerre, a encore bon pied bon oeil.

Perdu corps et biens

Ces événements ne sont pas d'hier, car déjà en octobre 1917, Dréan avait subi trois torpillages dont il réchappa toujours au milieu de péripéties mouvementées, mais de la façon la plus heureuse. Ce qui ne l'empêchait pas de

réembarquer promptement; car ce gars breton n'est pas de ceux qui aiment voir leur sac à terre. Nous le revoyons vers la fin de 1917 sur un gros cargo mixte qui se rendait en Amérique. Boum ! En plein Océan Atlantique, ce navire est torpillé et bientôt, dans les statistiques officielles, on enregistre la perte de ce bâtiment, avec la funèbre mention : "perdu corps et biens". Et pourtant notre homme n'était pas mort. Dréan revenu à la surface, resta 36 heures sur l'eau et avec une ténacité toute bretonne il attendit la délivrance qui lui fut apportée, en effet, par un bateau américain qui le recueillait à bord et le débarquait en Angleterre.

Funèbre retour

Là le rescapé aurait bien voulu télégraphier à sa famille, son heureux sauvetage, mais sans papier, ayant tout perdu dans le naufrage, il ne fut pas autorisé à câbler. Que faire ? Il ne lui restait plus qu'à jeter une lettre à la poste qui ne parvint jamais au pays. Entre temps, l'Inscription maritime avait avisé la famille de la disparition de Dréan, qui était présumé mort en mer. Aussi, quelle surprise le jour où

notre héros revint à Riante. Il entre dans un débit pour boire un verre avec un camarade. La patronne de l'auberge le reconnaît, mais demeure stupéfaite.

- "Comment, c'est toi, mon pauvre Dréan : mais ce n'est pas possible !"

Il fallait pourtant se rendre à l'évidence.

- "Mais, ajouta-t-elle, on est à te célébrer un service funèbre aujourd'hui même."

Lui, Dréan, croit à une blague, mais il se rend cependant à l'église, où il voit son beau-frère gendarme venu tout exprès de Saint-Nazaire et toute sa famille. Chacun de crier : Miracle ! Il y avait de quoi être ému, mais cette émotion fut telle pour une sœur de Dréan, que la malheureuse femme veuve et mère de deux enfants, tomba malade quelque temps après, puis succomba, laissant entre les mains de notre vaillant matelot les deux orphelins.

La guerre n'était pas finie, et Dréan recommença à boulinguer sur l'Océan, où les pirates boches guettaient toujours quelques coups à faire. On le voit à l'A. M. B. C. (Armement Militaire des Bâtiments de Commerce) où il navigue comme canonnière breveté. Quatre fois encore, par suite de torpillages, il boit à la grande tasse et finit sa carrière mouvementée et parfois tragique, par un dernier accident, son bateau ayant heurté une mine. Là encore, la grande bleue se montra clémente pour ce courageux gars d'Armor.

Nous l'avons revu les jours derniers ce brave Marcel Dréan. Il était venu au tribunal de Lorient pour demander son état civil, car partout où il se présente soit à la mairie de sa commune pour sa carte d'alimentation, soit ailleurs on lui fait les mêmes réponses négatives. Aussi il faudra un nouveau jugement pour annuler l'acte qui déclare constant son décès. C'est dans ce but qu'avant-hier, il embarquait sur un dundee à

destination de Saint-Nazaire où on l'a signalé disparu, et d'où espérons-le, il rapportera le précieux papier qui lui est indispensable pour certifier selon sa propre expression "qu'il est vivant bien vivant".

Ouest-Eclair 18 mai 1919

"On ne peut, sans la mer, soutenir la guerre » : la formule est de Richelieu et ne fut jamais aussi bien adaptée qu'entre 1915 et 1918 où le rôle principal sur mer n'est plus donné aux cuirassés, mais aux cargos, dont les missions d'approvisionnement et de ravitaillement l'emportent sur toutes autres contingences. Et pour cause, les effets de l'industrialisation ont, depuis quelques décennies, lié les productions aux matières premières qui doivent souvent être importées d'outre-mer. On connut, en corollaire, une impressionnante expansion du transport maritime qui se traduisit, moins de vingt ans auparavant, par la généralisation des constructions navales métalliques et la prépondérance de la vapeur. Les conditions de guerre navale en sont métamorphosées. Bientôt, l'Allemagne ne cherche plus à disputer la maîtrise des mers, mais répond au blocus de surface que lui imposent les Alliés par un blocus sous-marin dirigé contre leurs approvisionnements et leurs transports de troupes. C'est ainsi que cette flotte marchande, négligée dans les premiers mois de la guerre, se retrouve aux premières lignes, armée par des équipages trop hâtivement qualifiés de médiocres. Les marins les plus jeunes et les mieux formés ont, en effet, été mobilisés, et il ne reste aux compagnies qu'environ 50 % des capitaines au long cours et des officiers mécaniciens. Tous ces hommes vont néanmoins admirablement subir le choc d'un affrontement sournois, alors que la navigation en convois et en routes patrouillées ne laisse même plus l'illusion de la sécurité. Le ministère ne reste pas indifférent au sort des marins non combattants, souvent âgés, mais la nation entière est en guerre, et les marins

ont un rôle essentiel à y jouer. À compter de 1915, chaque mois annonce la perte de plusieurs navires français, et plus encore de navires alliés ; jusqu'aux terribles mois de 1917 où l'Allemagne décrète la guerre sous-marine sans restriction : Janvier, 52 navires français coulés : février : 39 ; mars : 66.

Le tonnage national se raréfie au fil des mois en des proportions toutes aussi dramatiques que pour les Britanniques. Sinon pire ! L'Entente est un moment mise en péril ! Et l'on devra finalement aux actions énergiques du nouveau ministre Clemenceau de surmonter cette grave crise. Les amirautés françaises, britanniques et américaines (enfin venues à la rescousse), vont dès lors redoubler d'activité, adoptant des armes et des engins nouveaux - notamment la grenade anti-sous-marine et le détecteur acoustique.

Des méthodes nouvelles également. Le nombre des patrouilleurs va s'accroître considérablement, ainsi que les avions, les dirigeables etc. La chasse aux U-Boote devient une priorité nationale. Enfin, la Marine arme les bâtiments de commerce avec toutes les pièces disponibles, du 47 mm au 90 de côte. On voit alors arriver quelques marins canoniers dans les équipages civils, s'associant enfin dans la communion du combat. Un service de l'armement militaire des bâtiments de commerce, est créé dans chacun des grands ports de la métropole. Il se charge également du camouflage. En corollaire, le contrôle de l'État se fait de plus en plus étroit, tant sur le fret que sur l'utilisation de la flotte. Chargements et itinéraires, qui étaient jusque-là seulement réglementés, vont passer sous les ordres directs d'un comité d'état, avant que la flotte tout entière soit purement et simplement mise sous réquisition générale au début de 1918. Tous les navires, avec leur personnel, passeront alors à la disposition du commissaire aux Transports. Entre-temps, la

crise du tonnage a été partiellement résolue par la création d'une flotte d'état rassemblant les nécessaires commandes de navires neufs ou d'occasions achetés tant sur le marché international qu'auprès des chantiers nationaux.



En septembre 1915, nous avons été conduits à affecter deux canons à tous les bâtiments transportant des troupes. Avec l'arrivée de l'Amiral Lacaze, l'armement de la flotte marchande se généralise. On décide de donner un canon à tous les cargo-boats du ravitaillement, ainsi qu'à tous les vapeurs de la flotte commerciale, sur le désir exprimé par leurs propriétaires, qui se mettent avec le plus grand patriotisme aux ordres de la Marine. L'installation commence aussitôt à l'aide de toutes les pièces disponibles : 47 millimètres et 65 millimètres pris sur les torpilleurs, 57 millimètres et 47 millimètres japonais et italiens ; 65 millimètres de côte, 75 millimètres de campagne, etc. Cet armement

disparate soulevait des difficultés pour l'approvisionnement en munitions. En mars 1916, les 47 et les 65 paraissent d'ailleurs inefficaces pour lutter contre les 88 allemands : on réalise l'unité avec un seul canon dont nous possédions alors un nombre d'exemplaires suffisant pour en doter les navires de commerce. Un affût de bord est établi pour le 75 millimètres. Le programme d'armement comprenait : deux pièces de ce calibre, pour les vapeurs de 500 tonnes, un à l'avant, l'autre à l'arrière, et un ou deux canons de 47 millimètres, 57 millimètres ou 65 millimètres pour les vapeurs de moins de 500 tonnes.

Les voiliers recevaient un armement spécial. Le programme devait être mené par étapes. Dans les premiers mois de 1917, 520 vapeurs étaient armés de deux pièces. Le calibre en question n'avait été choisi que provisoirement, à défaut de matériel mieux adapté aux conditions du tir à la mer. L'artillerie des sous-marins ayant été accrue en nombre et en calibre (les nouveaux sous-marins possèdent un ou plusieurs 150), il importe de doter nos navires marchands d'une arme capable de contrebalancer l'adversaire. C'est pourquoi nous devons substituer au modèle adopté en 1916 des canons d'un calibre de plus en plus fort, en commençant par les bateaux marchands de gros tonnage qui reçoivent du 138 millimètres.



Illustration de Gervese