

Le Saint-Prosper, Clef de voûte du « SDE »

L'épopée du Saint-Prosper.

Le Saint-Prosper, rattrapé par son destin.

1967, le mystère refait surface.

Hommages et commémorations.

Le dernier secret du « Saint-Prosper » se dévoile.

Ce chapitre est dédié à Alain Allainguillaume et Eusébio Escardibul, parrains des familles des marins du « Saint-Prosper » et des plongeurs du « SDE ».



*Le « Saint-Prosper »
(Collection SDE)*

Durant toutes ces années, le Groupe « *Sommeil Des Epaves* » a donc mené de très nombreuses campagnes d'explorations...

Il n'y a pas, dans l'esprit de ses membres, une épave plus importante qu'une autre... Elles ont chacune une histoire propre et forcent le respect car bien souvent, elles sont les témoins directs d'une tragédie...

Néanmoins, il en est une qui matérialise à elle seule, tout ce qui anime l'esprit de ce fabuleux groupe de passionnés : Le « *Saint-Prosper* » !

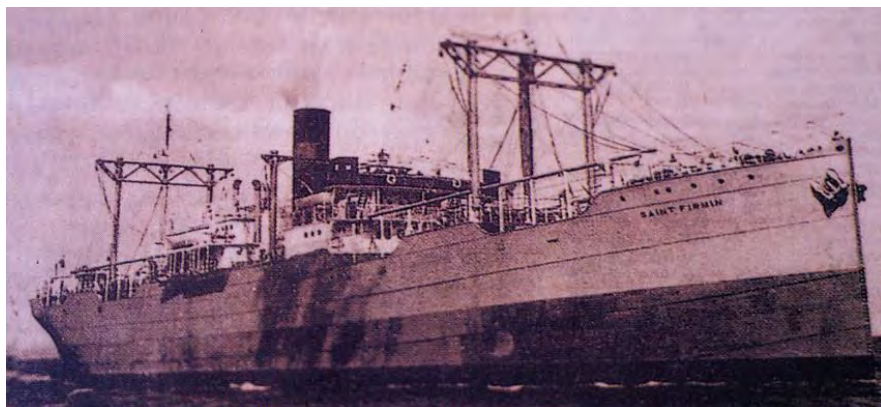
L'histoire de cette épave résume superbement l'action et la motivation des membres du « *SDE* »...

L'épopée du « Saint-Prosper »

L'histoire du « *Saint-Prosper* » débute à Nantes au sein de la « *Société Navale de l'Ouest*¹ », une compagnie maritime qui est fut fondée en 1881 à partir de l'ancienne Société de navigation : « *Georges Leroy et Compagnie* ». La compagnie possède une flotte de commerce conséquente.

A la fin de la 1^{ère} Guerre Mondiale, soucieuse de maintenir son activité plutôt florissante, elle lance un vaste programme de rénovation et commande aux chantiers navals « *William Grey et Compagnie* » de Hartlepool² en Angleterre, de nombreux navires. Au terme du contrat, ce n'est pas moins de dix cargos marchands et deux pétroliers qui sont remis à la compagnie française.

La livraison de ces navires compte notamment quatre Sister Ship³: le « *Saint-Firmin* », le « *Saint-René* », le « *Saint-Roger* » et le « *Saint-Prosper* », des vapeurs aux dimensions imposantes : 106 mètres de long, 15 mètres de large, jaugeant 4330 tonneaux⁴ et doté d'une proue haute, fine et tranchante.



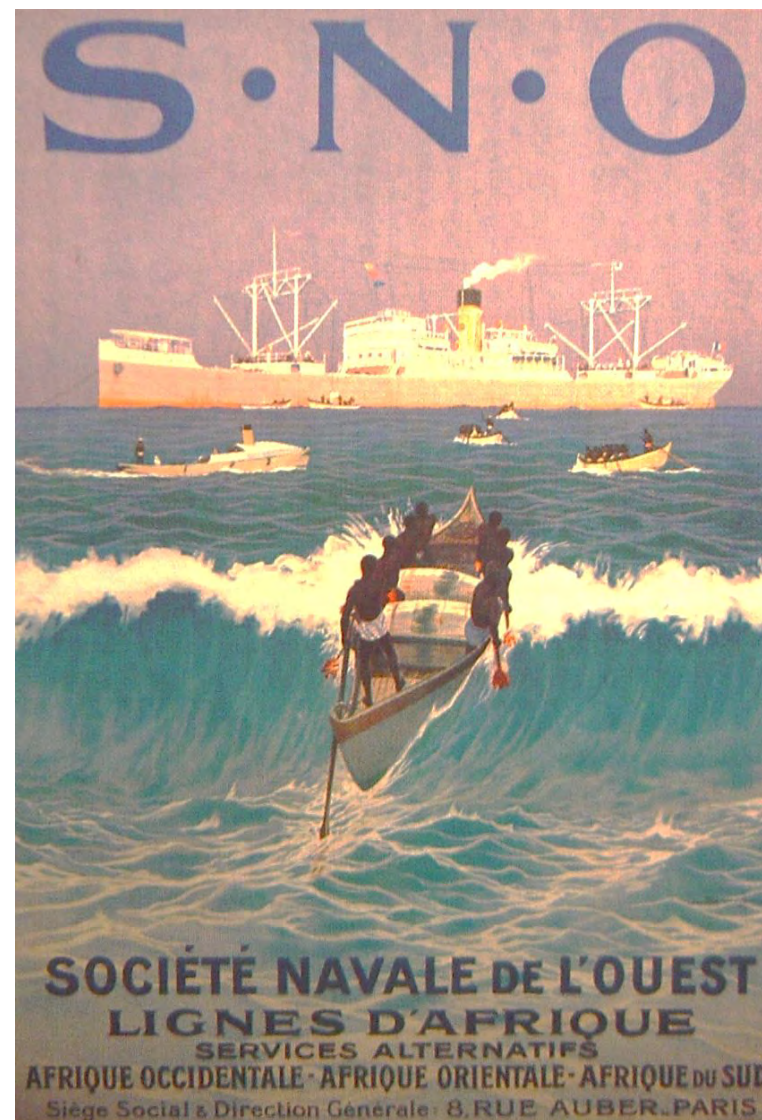
Le « *Saint-Firmin* », Sister-Ship du « *Saint-Prosper* »
(Collection SDE)

¹ En 1921, elle inaugure ses premières lignes régulières avec l'Afrique. En 2005, la Société se sépare de ses deux derniers navires et arrête son activité.

² Au début du 20^{ème} siècle, il est l'un des quatre plus grands ports du Royaume-Uni.

³ Ce sont de navires-jumeaux ayant les mêmes caractéristiques de taille, de classe et de tonnage...

⁴ Unité de mesure utilisée pour déterminer la capacité d'un navire. 1 Tonneau = 1,44 m³.



Affiche de la « *Société Navale de l'Ouest* »
(Collection Franck Gentili)

Dès le début de sa carrière, le « *Saint-Prosper* » est marqué par le destin comme si le sort devait s'acharner sur lui et son équipage.

En effet, déjà le 18 janvier 1934, c'est sous un vent violent et une mer particulièrement agitée, qu'il fait naufrage pour la première fois dans le « *Raz Blanchard* » près du cap de La Hague, lieu réputé dangereux dans la région pour ses nombreux écueils.

Confronté à une violente tempête, le capitaine Langlois décide de se mettre à l'abri à Cherbourg. Durant la manœuvre en direction du port, les courants le poussent dangereusement vers la côte. L'imposant vapeur termine sa course sur les rochers qui à cet endroit, effleurent à marée basse.



A l'époque déjà et malgré l'empressement de l'équipage à quitter le navire, le Capitaine fait preuve d'un incroyable sang-froid.

Non seulement, il refuse que ses marins embarquent sur la vedette de sauvetage venue à la rescousse mais décide également d'attendre la marée haute pour que le bateau se dégage de lui-même.

Malgré d'importantes avaries, il réussit à regagner le port de Cherbourg, sauvant ainsi le bateau et les quarante-deux membres d'équipage.

Le Capitaine Jules Langlois à bord du « Saint-Prosper ».
(Collection SDE)

Ce premier coup du sort trouve un dénouement heureux. Néanmoins, le destin semble avoir été figé à jamais... En effet, quelques années plus tard, le 8 mars 1939, il se rappellera... à lui !

AU RAZ BLANCHARD LE « SAINT-PROSPER » ALLAIT SOMBRE

Le navire et l'équipage sont sauvés

La première phase de la tempête qui règne sur la région depuis plusieurs jours n'avait pas occasionné d'accidents graves ; la seconde phase, survenue mercredi soir, après une rapide accalmie, a été marquée, par contre, par un événement de mer très sérieux. Dans la nuit de mercredi à jeudi, le grand cargo *Saint-Prosper*, jaugeant 7.000 tonnes, appartenant à la Société Navale de l'Ouest, passait au large du cap de La Hague, précisément dans le raz Blanchard, réputé pour ses écueils où tant de navires virent se briser. Venant de Rouen et allant vers Alger, le *Saint-Prosper* n'était pas lourdement chargé dans ses cales : 350 tonnes de sucre, quelques tonnes de ferraille, des filets de morue, des bâches, enfin 177 fûts vides, représentaient toute sa cargaison. Le vent soufflait avec une extrême violence, et le navire, bondissant dans la houle du raz, était à tout moment balayé par les lames. Vers 4 heures, le *Saint-Prosper* passait à un mille au nord du phare Goury ; soudain, un choc extrêmement brutal ébranla le navire et le quille au mât. Un déchirement sinistre, un bruit d'eau pénétrant en entraine dans les cales, immobilité soudaine du bâtiment suffirent pour indiquer au capitaine et à l'équipage que la situation était grave. Le *Saint-Prosper* avait été jeté sur les brisants redoutés de la Baie Grime, où il avait éventré son avant.

L'ALERTE

Immédiatement, le commandant Langlois prit toutes les dispositions nécessaires, cependant que l'opérateur de radio signalait l'accident par A.S.F. Des messages furent captés par Rouges-Terres, téléphonés à la préfecture maritime, transmis au capitaine Mercadier, aide de camp du préfet maritime M. Mercier, et par conséquent à la direction du port et à la société de remorquage, et fit téléphoner d'urgence aux trois sémaphores de La Hague pour signaler le naufrage, prescrire toutes opérations de sauvetage et aussi obtenir des précisions. Pendant ce temps, le *Saint-Prosper*, faisant eau par l'avant, poussa du nez, l'édifice émergeait bientôt et dans le vent hurlant en furie, des hommes, impulsés au milieu des éléments déchaînés, attendaient du secours. On redoutait le pire. Malgré des embarcations à la mer ? Il n'y fallait pas songer et au surplus, le capitaine Langlois, qui avait gardé tout son calme et tout son sang-froid, ne jugeait pas la situation désespérée, et, par conséquent, s'opposait aux solutions désespérées, aussi bien de Goury, les secours allaient arriver.

LE SAUVETAGE

Alerté, l'équipage du canot de sauvetage *Edouard-Cantennaci*, dont on ne compte plus les héroïques prouesses, avait mis l'embarcation à la mer. M. Jules Leparmendier, patron, tenait la barre, et, bientôt, on atteignait le bateau en peril et on prenait les dispositions pour recueillir l'équipage, encore que l'opération apparût comme particulièrement difficile. Mais l'énergie du capitaine Langlois devait éviter l'abandon au cargo qui, pourtant, eût dû se déchirer ses toiles sur les brisants. Le capitaine estima un chef que la marée montante allait peut-être permettre au *Saint-Prosper* de se déséchouer par ses propres moyens, et s'opposa à l'embarquement des hommes déjà massés sur le pont avec des sacs sur le canot de sauvetage. L'événement allait donner raison à l'énergie obstinée du capitaine : le cargo se releva et, après avoir dérivé vers l'est, reprit sa route sur Cherbourg, escorté de l'*Edouard-Cantennaci*, qui, par son maintien, restait à l'aise au large de la situation ; fut le tragique.

Goury à Cherbourg, en pleine nuit, par tempête, sur un bâtiment dominant de la banne piquant du nez, dont l'édifice émergeait en partie, dont le gouffre macrouvait mal, dont les cales étaient pleines d'eau, dire ce que fut l'anxiété des officiers et des hommes est inutile !

Au début de la matinée, le *Saint-Prosper* arrivait par ses propres moyens devant Cherbourg, où il allait trouver le salut.

UNE OPERATION DIFFICILE

Là, il fut pris en remorque par le remorqueur cherbourgeois n° 1, et aussi par les remorqueurs de la direction du port, qui, plus que le ravitailleur de sous-marins *Jules-Vernes*, n'avaient eu à intervenir. Lentement, le navire avarié fut amené dans la petite rade. M. Poutel, agent de la Société Navale de l'Ouest, se mit en relations avec le commandant et avec la préfecture maritime ; la cale de radoub fut demandée à la marine dans l'arsenal et, immédiatement accordée ; mais le *Saint-Prosper*, en raison du tirant d'eau que lui donnait l'inclinaison, en raison de la marée, ne put pas entrer dans la forme au cours de la matinée ; l'opération ne pouvant être tentée de nuit a été remise à ce matin.

Les remorqueurs de la direction du port, cependant, ont travaillé dans les cales, mais le *Saint-Prosper* ne se redressa pas ; au contraire, on redouta même une aggravation de la situation. Il a été procédé au déplacement des fûts vides et d'une partie du chargement, mais sans obtenir de résultats appréciables.

La marine surveille l'affaire avec soin, et si, au cours de la soirée ou de la nuit, le cargo menaçait de couler, il serait immédiatement échoué sur la plage, pour ne pas risquer d'encourager la rade.

Le *Saint-Prosper* est un bâtiment jaugeant 7.000 tonnes en lourd, long de 110 mètres, large de 16 mètres, ayant 7 m. 50 de tirant d'eau.

Hier, dans la soirée, la situation s'étant aggravée à bord du cargo *Saint-Prosper*, une conférence fut tenue, à laquelle assistaient l'amiral Cloître, major général, le commandant de la direction du port, l'ingénieur principal Barthelemy, et le commandant du navire.

Il fut, d'un commun accord, décidé qu'il était absolument impossible d'entrer le *Saint-Prosper* dans la cale de l'arsenal, à la marée de la nuit. L'opération a été remise, et sera tentée ce matin seulement.

En attendant, de crainte que le cargo ne coule sur rade, on l'a échoué sur un fond vaseux, à proximité de l'arsenal, l'avant reposant dans la vase.

De cette façon, les remorqueurs restant à côté du bâtiment, on espère éviter des complications, même si la tempête persiste.

Le commandant du *Saint-Prosper* a précisé que, dans le courant de la nuit dernière, il avait passé devant Cherbourg, doublé le cap de la Hague, et qu'il se trouvait devant les Casquets lorsque la tempête l'obligea à interrompre son voyage.

C'est alors qu'il vira de bord pour venir se mettre à l'abri à Cherbourg. Pendant qu'il travaguait sur notre port, les courants le dressèrent sur la côte où il s'éventra.

CALVADOS

A Caen

Asphyxié dans sa baignoire

*Article et photos de Presse de 1934
(Collection Jean Marc Guillou)*



Le navire piquant de l'avant



L'étrave enfoncée



Le « pansement » du SAINT-PROSPER

Les réparations

Après les réparations d'usage à Rouen, le « *Saint-Prosper* » reprend donc la mer... Pendant près de cinq années, il navigue sans ombrage...



Début 1936, quelques membres d'équipage dont le Novice Alain Allainguillaume (accroupie)
(Collection SDE)



Membres d'équipage posant près des énormes guindeaux arrières du « *Saint-Prosper* » fin 1936
(Collection SDE)



1937 - Escale à Alger
De d à g: Richard, Jean Roussel (cuisinier), Alain Allainguillaume, Yves Le Cavorszin, Prigent,
Cocart, X (novice) et X (cuisinier).
Accroupis : Dorothée Bride, Goffic et X
(Collection SDE)

Le « Saint-Prosper », rattrapé par son destin

Nous voilà donc au début de 1939, le « *Saint-Prosper* » fait escale à Rouen, son port d'attache. Pendant ce temps, c'est dans une indifférence quasi générale que se déroule la guerre d'Espagne. Une guerre civile qui oppose les Républicains et les troupes nationalistes du Général Franco. La France notamment, a décidé de prendre une position de non-intervention, officiellement « en tous cas ». Plus officieusement et au même titre que le Royaume-Uni, elle soutient le camp des Républicains en fournissant des armes, du matériel et du pétrole.

Le conflit qui dure depuis maintenant près de cinq années, touche à sa fin et les dés semblent jetés. En effet, les forces militaires nationalistes ont conquis la plupart du pays, seul la Catalogne et plus particulièrement Rosas¹ et ses environs sont encore sous le contrôle des Républicains mais plus pour très longtemps !

Déjà en 1936, le croiseur « *Canarias* », fleuron de la Marine nationaliste avait patrouillé dans la baie de Rosas qui abrite un joli petit village de pêcheurs. Ce puissant navire de guerre de 200 mètres de long et 20 de large possédait une puissance de feu impressionnante. En octobre 1938, il avait tiré de nombreuses salves sur le village, détruisant l'école et plusieurs habitations. Depuis cette attaque, les Républicains ont fortifié la place, installé des batteries côtières et déployé un important réseau de mines sous-marines dans la baie, pour empêcher tout navire nationaliste de s'approcher.

Dorénavant, seul un étroit passage surveillé par des gardes républicains permet l'accès à Rosas en toute sécurité.

Mais le 9 février 1939, le petit village finit par tomber... aux mains des nationalistes ! La guerre est finie, une nouvelle ère s'installe : celle des vainqueurs ! C'est dans ce contexte que le 21 février, le « *Saint-Prosper* » quitte Rouen à destination de l'Algérie. Il accoste à Oran le 3 mars. Le lendemain, il fait escale à Alger où il charge 300 tonnes de pétrole avant d'appareiller pour Marseille, le 5 mars...

Le 8 mars, vers 10h00 du matin, la silhouette du « *Saint-Prosper* » apparaît au large de Rosas. D'après les témoins de l'époque, il double le Cap Creus² et semble faire route vers la France.

¹ *Rosas en catalan et Roses en castillan, est une commune de la province de Gérone.*

² *Il matérialise l'extrémité orientale de la péninsule Ibérique et de la chaîne montagneuse des Pyrénées. Il se situe dans la Province de Gérone, au nord de la baie de Rosas.*



*Le Cap Creus
(Collection Franck Vasseur)*



Ce jour-là, « La Tramontane » souffle très fort, à près de 90 km/h. La mer est grosse et les pêcheurs locaux conscients du danger, ont préféré ne pas sortir.

A 12h25, le Capitaine Langlois fait envoyer un message par René Boncoeur¹, opérateur radio télégraphiste - TSF. Il y indique que le bateau est retardé par la tempête... Il n'évoque aucune avarie ou danger...

A-t-il préféré malgré tout, se mettre à l'abri dans la Baie de Rosas ?

Toujours est-il que depuis la côte, les vigies constatent effectivement le brutal changement de route du « *Saint-Prosper* » !

René Boncoeur
(Collection Jean Marc Guillou)

Sa présence ici, loin de la route normalement empruntée pour rejoindre Marseille depuis Alger et le changement de cap vers Rosas, soulèveront par la suite de nombreuses interrogations.

Le Capitaine Langlois, fort de l'expérience de 1934 (cf page 95), a-t-il vraiment eu l'intention de s'abriter alors que son navire n'est pas en danger et qu'il est armé pour faire face à de telles conditions de mer ?

Avait-il une mission officieuse ou essayait-il de se soustraire à la poursuite d'un sous-marin allemand². On ne le saura jamais vraiment.

¹ Ses descendants ne seront retrouvés que fin 2009.

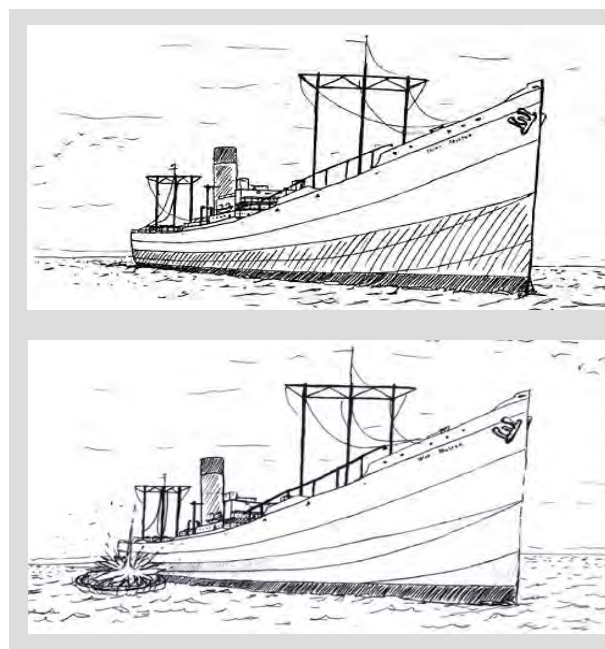
² Néanmoins, les recherches effectuées par la suite dans les archives, semblent écarter cette hypothèse. Le premier U-Boat ne serait rentré en Méditerranée que le 24 septembre 1941. En mars 1939, seuls des sous-marins italiens naviguaient dans les eaux méditerranéennes et la France n'était pas encore en guerre contre l'Italie !

A terre, les vigies en charge de la gestion de la baie encore protégée par le réseau de mines, lancent à l'encontre du « *Saint-Prosper* », les signaux habituels pour l'informer du danger et le guider dans l'étroit chenal qui garantit l'approche de Rosas en toute sécurité.

Mais rien n'y fait, le navire marchand maintient son cap, ne dévie par sa route d'un degré, ne répond à aucun des multiples signaux transmis depuis la terre ferme.

Il se dirige inexorablement vers la barrière de mines et son fatal destin qui ce jour-là, semble effectivement avoir décidé de le rattraper !

Sur la côte, c'est l'affolement. Les guetteurs s'agitent et redoublent d'effort pour informer l'équipage du cargo mais il reste sourd !!! Mais que se passe-t-il à bord pour qu'il demeure ainsi totalement muet ! Personne ne le saura jamais !



Illustrations du naufrage par Claude Marty et Lydie Pierron
(Collection « SDE »)

C'est alors qu'avec effroi, les gardiens côtiers sont les témoins d'une première explosion, mine ou torpille ? Elle est suivie quasi immédiatement par deux autres déflagrations. Le bateau se brise en deux au tiers arrière... Le pétrole sort des soutes et s'enflamme... Le navire sombre en moins d'une demi-heure. Depuis la côte, les habitants assistent impuissants à l'effroyable tragédie et voient la mer brûler pendant près de deux heures...

Un bateau de pêche se trouvant à proximité du naufrage, parvient à récupérer un survivant. Gravement brûlé, il est transporté à l'hôpital militaire de Rosas. Malgré ses effroyables souffrances et juste avant de succomber à ses blessures, il réussit à prononcer quelques mots. Les personnes qui sont à son chevet ne comprennent pas vraiment ses paroles. Pour elles, ce n'est pas du français mais du grec ! Il n'en faut pas plus pour que tout le monde soit convaincu à l'époque, que c'est un pétrolier grec qui vient de couler... Les propos du malheureux étaient-ils vraiment du grec, n'était-ce pas plutôt du breton que les locaux ont interprété comme du grec¹... Tout cela ne fera qu'obscurcir les faits et prolonger pour de nombreuses années, le mystère qui entoure la disparition du « *Saint-Prosper* ».

En ce triste mercredi 8 mars 1939, ce sont près de vingt-sept marins qui périssent et disparaissent corps et âmes².

Jules Langlois (Capitaine)	Jean Larriven (Graisieur)
Pierre Lemaître (Capitaine en Second)	François Lemat (Graisieur)
Jean Tatard (1 ^{er} Lieutenant)	Ange Menguy (Chauffeur)
Yves Nédellec (Lieutenant)	Hamon Calvez (Chauffeur)
Pierre Touz (Maître d'Hôtel)	Dorothé Bride (Chauffeur)
Jean Roussel (Cuisinier)	Armand Lefur (Nettoyeur)
Louis Pen (Novice)	Yves Le Cavorszin (Matelot)
Pierre Boncoeur (Radiotélégraphe)	Alain Larriven (Matelot)
Yves Hélias (Maître d'équipage)	Jean Cocart (Matelot)
François Guillou (Chef Mécanicien)	Victor Mériot (Matelot)
Arsène Lebas (2 ^{ème} Mécanicien)	Hippolyte Masson (Matelot)
Jean Baptiste Le Glasse (3 ^{ème} Mécanicien)	Pierre Letort (Matelot)
Yves Gravot (4 ^{ème} Mécanicien)	Roger Le Goffic (Mousse)
Vincent Darchen (Graisieur)	

¹ En mars 2009, on finira par savoir que quelques semaines avant le naufrage du « *Saint-Prosper* », un pétrolier avait coulé dans la baie et un des marins avait été effectivement secouru. Décédé à la suite de ses blessures, il repose au cimetière de Rosas. En fait, au fil du temps, les deux histoires se sont mêlées.

² Ce jour-là, la tramontane souffle fort et le courant important emmène tout vers le large expliquant ainsi, qu'aucun corps des vingt-sept malheureux ne fut retrouvé...

Les familles des marins sont rapidement informées de la disparition du navire comme ce fut le cas pour celle de Victor Mériot, Matelot à bord du « *Saint-Prosper* » ...



Extrait du journal *L'Indépendant* du 13 mars 2009
(Collection Jean Marc Guillou)

Les premières preuves d'un probable naufrage sont constatées dans les jours qui suivent. Dès le 11 mars, le cargo « *Arcturus* » ralliant Marseille au Maroc, signale par message, avoir croisé dans la région des Baléares, des tâches d'huile et des épaves flottantes provenant semble-il, de panneaux de cales.

Le 17 mars, les restes d'un canot et une brassière de sauvetage sont retrouvés en Algérie, sur la plage de la « *Pointe Rouge* » à proximité du port de Ténès à 220 km à l'Ouest d'Alger d'où est parti le bateau, le dimanche 5 mars 1939. Le gilet de sauvetage porte les inscriptions:

« 7829 - 16. I - SS *St-Prosper*. Per Mousse - Le Havre »

Quelques jours plus tard, c'est un flotteur en liège portant les lettres « *T* » et « *R* » qui sont également récupérés.

La disparition du navire ne passe pas inaperçue et la presse écrite en fait largement l'écho. Le 12 mars 1939, le journal « *Ouest-Eclair*¹ » dévoile les teneurs du message émis par le navire « *Arcturus* » :

« ... Le 11 mars, de 9 à 10 heures, à 10 degrés à l'Est de Sant-Sebastian, nous avons rencontré de nombreux panneaux de cale, des madriers, des espars sans marques apparentes et de fortes nappes d'huile sur l'eau ... ».

Le 13 mars, le journal breton publie un nouvel article ...

Qu'est devenu le cargo « *Saint-Prosper* » attendu à Marseille depuis mercredi ?

MARSEILLE, 13 mars. — Dans les milieux maritimes, on est très inquiet depuis mercredi sur le sort du cargo *Saint-Prosper* qui, parti d'Alger à destination de Marseille, n'est pas arrivé ici où on l'attendait mercredi dernier. On met ces inquiétudes en relation avec le message récent du cargo *Arcturus* qui, allant de Marseille au Maroc, a signalé avoir rencontré dans la région des Baléares des panneaux de cale et de larges taches d'huile, indices probables d'un naufrage.

Ce que l'on déclare à la Compagnie

PARIS, 13 mars (de notre rédaction). — A la Société Navale de l'Ouest, à qui appartient le cargo *Saint-Prosper*, on nous a déclaré que le navire n'avait pas donné de ses nouvelles depuis mercredi soir 8 mars. On pense à la Compagnie qu'une avarie s'est produite au poste émetteur de T.S.F. du cargo qui aurait été pris d'autre part dans une violente tempête et se serait trouvé désemparé. On estime enfin que le bateau se trouve actuellement aux environs des côtes de Sardaigne.

Ce ne sont là, cela va sans dire, que des hypothèses, et si tous les espoirs sont encore permis, il n'en est pas moins étrange que ce cargo, parti d'Alger le 6 mars pour Marseille, ne soit pas, à ce jour, parvenu à sa destination.

L'*Ouest-Eclair* du 12 mars a publié le message émis par le pétrolier *Arcturus* qui disait avoir rencontré le 11, de 9 heures à 10 heures du matin, à l'Est du cap San-Sebastian, de nombreux panneaux de cale, des madriers et des espars sans marques apparentes et de larges nappes d'huile sur l'eau. D'autre part, ainsi que nous l'annoncions hier, le cargo *Djebel-Aurès* a fait savoir que mercredi par gros temps, il avait croisé à 5 h. 45, par 41° 09' de latitude N. et 3° 20' de longitude E., un cargo qui n'avait pas répondu à ses signaux lumineux.

S'agit-il du *Saint-Prosper* et a-t-il subi le sort tragique du *Schiaffino-24*, disparu corps et biens en Méditerranée au cours d'une tempête, en décembre 1934, ou celui non moins tragique du *Cabourg*, dont le récent naufrage au large des côtes bretonnes a fait vingt-cinq victimes? Doit-on retentir l'hypothèse d'un bombardement ou d'un torpillage ?

Ce sont autant de questions que l'on se pose devant le silence prolongé du *Saint-Prosper*, un des caboteurs fréquentant assidument nos ports bretons.

Article de « *L'Ouest-Eclair* »
(Collection Jean Marc Guillou)

¹ Aujourd'hui connu sous le nom « *Ouest-France* »

ON EST TOUJOURS SANS NOUVELLES DU « *SAINT-PROSPER* »

Le mystère du cargo *Saint-Prosper* reste entier. Aucune information ne nous est parvenue hier à son sujet, de nos correspondants des ports méditerranéens. A Marseille on attend toujours le navire sans toutefois perdre de vue que huit jours exactement se sont écoulés sans qu'il ait donné le moindre signe de vie. Les bruits les plus divers circulent : on parle d'un torpillage possible ou d'un bombardement aérien, mais on n'oublie pas qu'une violente tempête a soufflé en Méditerranée peu après l'appareillage du vapeur d'Alger.

Quoi qu'il en soit, on espère encore...

LE ROLE D'EQUIPAGE

A son départ de Rouen, son port d'armement l'équipage du vapeur *Saint-Prosper* était ainsi composé :

Jules Langlois, capitaine; Pierre Lemaître second capitaine; Jean Tatare, lieutenant; Yves Nédelec, lieutenant.

Pierre Bonœur, radiotélégraphiste; Pierre Touz, maître d'hôtel; Jean Roussel, cuisinier; Louis Pen, novice; Roger de Goffic, mousse; Yves Hélias, maître d'équipage; Yves Le Cavorzin, matelot; Alain Larriven, matelot; Jean Cocart, Victor Meriaux, Hippolyte Maçon, Pierre Letord, matelots.

François Guillou, chef mécanicien; Arsène Le Bas, second mécanicien; J.-B. Le Glass, troisième mécanicien; Yves Gravot, quatrième mécanicien; Vincent Darchen, graisseur; Jean Larriven, graisseur; Fancois Lemat, graisseur; Ange Manguit, chauffeur; Amand Calvez, chauffeur; Dorothee Bride, chauffeur; Armand Le Fur, nettoyeur.

« *Ouest-Eclair* » du 16 mars 1939
(Collection Jean Marc Guillou)

Les jours suivants, la presse ne manque pas de continuer de couvrir la mystérieuse et inquiétante disparition du « *Saint-Prosper* » et de ses vingt-sept hommes d'équipage.

UNE CEINTURE DE SAUVETAGE DU « *SAINT-PROSPER* » SUR UNE PLAGE ALGERIENNE

ALGER, 17 mars. — Hier matin, sur la plage de la Pointe-Rouge, près de Tenes, on a découvert, parmi les débris de bois paraissant provenir d'un canot, une ceinture de sauvetage portant l'inscription suivante : « 7829/16 I. SS. *St-Prosper, Per Mousse, Le Haure.* »

Cette ceinture semble provenir du navire *Saint-Prosper*, de 4330 tonnes, parti d'Alger le 6 mars pour Marseille, où il devait arriver le 8 et dont on est depuis sans nouvelles. A bord se trouvaient 30 hommes d'équipage et 300 tonnes de mazout.

Article de « *La Dépêche de Brest*¹ »
du 17 mars 1939
(Collection Jean Marc Guillou)

¹ Ce quotidien est devenu « *Le Télégramme* » en septembre 1944.

Mais certaines informations sèment le doute et la confusion quant aux circonstances de la disparition du navire comme cet article paru dans la « *Dépêche de Brest* » relatant le récit du cargo « *Djebel-Aurès* ».



Article de « *La Dépêche de Brest* » du 13 mars 1939
(Collection Journal « *Le Télégramme* »)

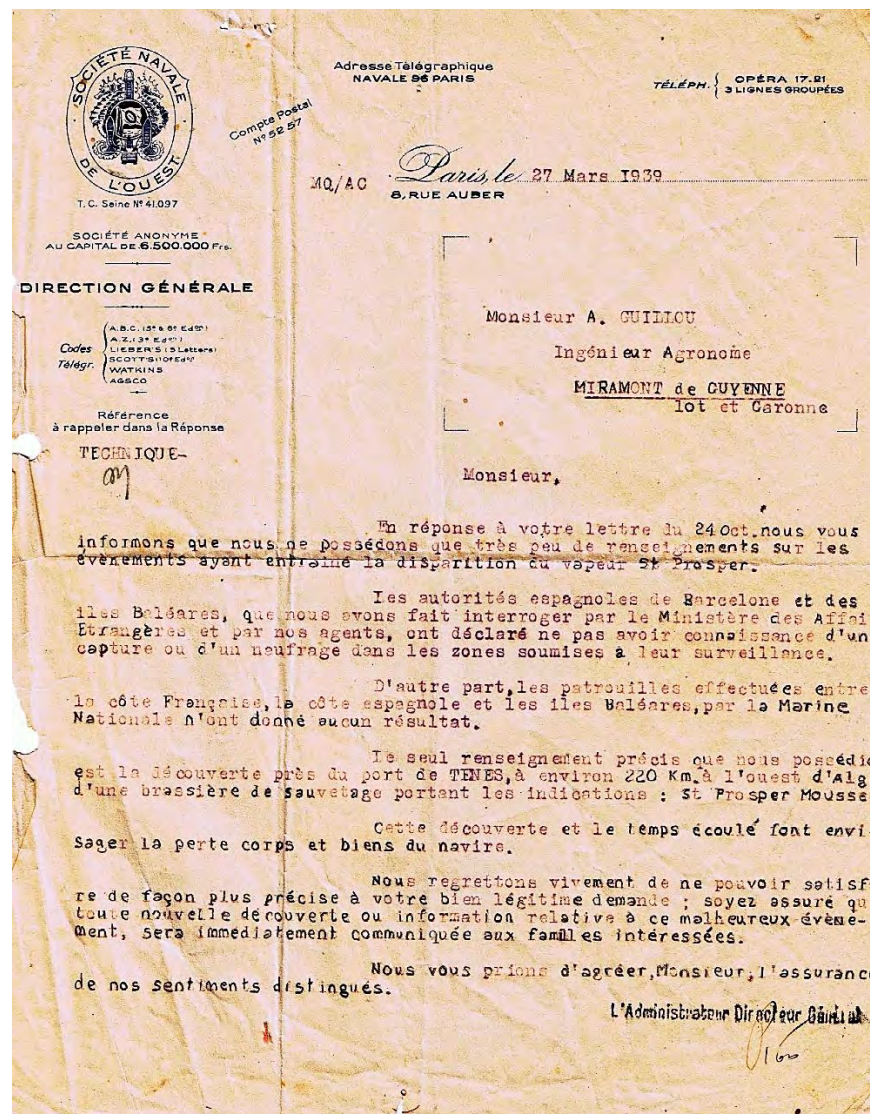
A peine quelques jours après le drame, les familles commencent à contacter la « *Société Navale de l'Ouest* », affréteur du « *Saint-Prosper* ».



Tel est le cas d'Auguste Guillou, le frère de François Guillou alors Chef Mécanicien à bord du navire.

Par courrier du 24 mars 1939, il tente d'en savoir un peu plus sur les circonstances du naufrage auprès de la Compagnie de Navigation. Celle-ci ne manque pas de lui répondre dès le 27 mars. Malheureusement, elle n'est pas en mesure d'apporter de réponses tangibles et regrette de ne pouvoir satisfaire de manière plus précise sa demande des plus légitimes...

Auguste Guillou
(Collection Jean Marc Guillou)



Réponse de la « *Société Navale de l'Ouest* »
(Collection Jean Marc Guillou)

Au fil des semaines et malgré les recherches effectuées par les navires de la Marine Nationale et les contacts pris auprès des autorités espagnoles, la situation n'évolue pas... Le mystère reste total. L'espoir des familles, de l'armateur et des autorités maritimes s'estompent peu à peu et ne laisse plus de place au doute : le « *Saint-Prosper* » ne rentrera pas à bon port. Le navire et ses vingt-sept hommes d'équipage semblent bien perdus corps et âmes.

Le 19 avril 1939, une cérémonie d'hommage aux marins disparus est organisée à Rouen. M. Clamageran, Président du Conseil d'Administration de la « *Société Navale de l'Ouest* » prononce un discours.

Au nom du Conseil d'Administration de la SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST à laquelle appartenait le navire, et interprète en même temps des sentiments de tous ses Collaborateurs à PARIS, à ROUEN, au HAVRE, dans les autres ports, ainsi que de son personnel navigant, - à l'issue de la pieuse cérémonie qui vient de nous grouper dans l'émotion du souvenir et de la prière, - devant la nombreuse assistance ici rassemblée et qui prend toute sa part au deuil des vingt sept Familles que la catastrophe a jetées dans le deuil, j'apporte le témoignage de la plus entière compassion aux veuves, aux enfants, aux pères et mères, à tous les parents des infortunées victimes. - Les noms des disparus ont été prononcés dans l'Eglise. Nous gardons à ceux qui les portaient, Commandant et Chef-Mécanicien, Officiers du pont et de la machine, Matelots ou Chauffeurs et autres Membres de l'équipage, une place d'honneur dans nos souvenirs.

En ces jours de deuil, marqués aujourd'hui par notre rassemblement, les pavillons en berne, l'affliction de tous ceux qui se pressent ici, - que les Familles que nous entourons sachent combien nous partageons leur douleur, - et parce que nombreux sont ceux, dans cette assistance, qui ont connu la perte d'êtres très chers, ou tout le tragique de certaines morts prématurées, que ces Familles sachent aussi que c'est dans la plus complète communion de sentiments et dans l'élan le plus vrai de nos cœurs que nous leur manifestons notre peine.

Puissent-elles retrouver, malgré la dureté de l'évènement qui les frappe, le courage, l'énergie, l'espérance.

*Extrait du discours de M. Clamageran
(Collection Jean Marc Guillou)*

Puis M. Waquet, Administrateur en Chef de l'Inscription Maritime de Rouen, prend la parole. Son discours est des plus émouvants, empreint de retenue et de justesse. Il évoque chronologiquement les semaines d'incertitude, de doute et d'espoir des familles des marins avant d'accepter tant bien que mal, l'implacable réalité des faits... Et de conclure :

« ... *Que la Mer, une fois de plus, gardera jalousement son secret...* ».

Discours prononcé par Mr. Waquet, Administrateur en Chef de l'Inscription Maritime à Rouen.

L'inquiétude très vive qu'avait provoquée dans les milieux maritimes de Rouen l'absence de nouvelles du "Saint Prosper" a fait place peu à peu à une profonde tristesse. Dès le 10 Mars, toutes nos pensées s'étaient tournées avec sympathie vers les familles anxieuses. Je ne sais rien de plus émouvant que le recueillement de ces familles de marins qui, jour après jour, attendent courageusement la voix du Destin. Après quelques semaines d'incertitude où se sont souvent heurtées les raisons d'espérer et la crainte de l'irréparable, il a bien fallu accepter, dans les sanglots et dans les larmes, la cruelle explication de ce silence impressionnant et prolongé.

Comment le "Saint Prosper" bâtiment de fort tonnage, bien entretenu, bien commandé, a-t-il pu se perdre en Méditerranée, sans qu'il lui ait été possible de se servir de la radio ? Plusieurs hypothèses ont été faites. Elles ne seront jamais vérifiées. La mer, une fois de plus, gardera jalousement son secret.

Le "Saint Prosper" était une des plus belles unités parmi celles qui fréquentent régulièrement le Port de Rouen. Pendant de nombreuses années, après la guerre, il avait effectué des voyages réguliers de long cours entre Le Havre et la côte occidentale d'Afrique. Puis la Société Navale de l'Ouest l'avait affecté au trafic entre Rouen et l'Algérie.

Le Capitaine au Long Cours Langlois le commandait depuis 1930, avec autant d'énergie que de compétence et d'habileté. Son navire s'étant échoué en 1934 près de La Hague, le Commandant Langlois l'avait tiré de la position difficile où il se trouvait, dans les conditions qui avaient motivé les appréciations les plus élogieuses.

Il était secondé par un état major d'élite sur le pont et dans la machine. L'équipage tout entier était d'une valeur éprouvée et d'un dévouement sans bornes.

Ce n'est pas seulement à leurs familles qu'un destin aveugle et cruel vient de les ravir tous, officiers et marins, c'est encore à la Patrie qui, dans les circonstances actuelles, a plus que jamais besoin de tous ses enfants unis et forts.

Au nom de Mr. le Ministre de la Marine Marchande, que j'ai l'honneur de représenter ici, je m'incline avec émotion devant la grande douleur de ceux qui pleurent, et j'adresse un ultime hommage de regrets à ceux qui ne reviendront plus.

*Discours de M. Waquet
(Collection Jean Marc Guillou)*

Un émouvant hommage a été rendu à la mémoire des vingt-sept victimes du naufrage du *Saint-Prosper*

Le 6 mars, à 20 heures, le cargo *Saint-Prosper*, de la « Société Navale de l'Ouest », quittait Alger à destination de Marseille et affrontait, dès le début de son voyage une violente tempête de mistral. Le 8 mars, à 10 h. 25, par radio, il signalait que si le temps s'améliorait, il arriverait le lendemain à Marseille.

Il n'est pas arrivé. Il n'arrivera jamais...

Et vingt-sept familles sont plongées dans le plus affreux deuil.

Sans doute est-il du destin du marin de s'embarquer parfois pour ne pas revenir. La mer est insatiable et depuis que l'homme se risque sur ses flots, elle lui demande le paiement d'une cruelle rançon.

Le naufrage du *Saint-Prosper*, habitué de notre port, commandé par un officier fixé dans la banlieue rouennaise, au Houlme, a été particulièrement tragique à raison du mystère épais qui continue de planer sur les circonstances du sinistre.

Aussi fut-ce dans une atmosphère de poignante émotion que se déroula hier la cérémonie religieuse organisée à l'église de la Madeleine emplies d'une foule grave et recueillie venue apporter aux familles si douloureusement éprouvées l'hommage d'une sympathie attristée.

L'édifice avait été tout entier tendu de hautes draperies funèbres sur lesquelles les couleurs nationales voilées de crêpe dessinaient de longs arcs.

Dans le chœur, un cenotaphe était dressé, recouvert du drapeau tricolore. Les familles des disparus étaient placées de part et d'autre.

Les personnalités les plus marquantes des milieux maritimes étaient présentes, et leur long défilé attestait le deuil unanime de notre port où les navires présents avaient mis leur pavillon en berne.

Nous avons notamment remarqué M. Waquet, administrateur en chef de l'Inscription maritime, représentant M. le ministre de la Marine marchande.

M. le préfet de la Seine-Inférieure, appelé au Havre par le sinistre du *Paris*, s'était fait également représen-

On notait en outre :

MM. Le Batteux, premier adjoint, représentant M. le député-maire de Rouen; Bellet, adjoint au maire; Le Bourgeois, président, et A. Faroult, président honoraire de la Chambre de commerce; Barrillou et Babinet, ingénieurs du port de Rouen; Cavelan, commandant du port; Fultot, pilote major; Rossigneux, du comité central des Armateurs de France; de nombreuses délégations: des officiers du port, des services de pilotage, de la Fédération des officiers de pont de la Marine marchande; du syndicat des capitaines au long cours, de l'Amicale des Cols Bleus.

Article de « La Dépêche de Brest »
19 avril 1939

(Collection Jean Marc Guillou)



Le « *Saint-Prosper* »
(Collection Jean Marc Guillou)

Au printemps 1939 et à défaut de nouvelles découvertes quant au lieu et aux circonstances de la disparition du « *Saint-Prosper* », les autorités maritimes et la « *Société Navale de l'Ouest* » finissent par conclure de fait, que le navire a disparu au large des Baléares ! C'est en tous cas, la thèse officielle qui fera foi pendant pratiquement trois décennies... Quant aux familles, le mystère, le doute, l'incertitude et l'incompréhension vont se prolonger bien davantage !!! En effet, pendant près de soixante-cinq ans, elles ne pourront faire leur deuil et ainsi tourner une page douloureuse.

Quel que soit la brutalité d'un évènement, d'une tragédie, les familles et les proches ont besoin de savoir, d'avoir des réponses... C'est dans la nature humaine. Alors certes, cela n'efface pas la douleur mais cela permet de mieux vivre avec et de soulager quelque peu la peine... Ainsi, pendant de très longues années, non seulement de nombreuses questions resteront sans réponse : pourquoi, quand, comment ? Mais ce sont aussi vingt-sept marins qui ne pourront regagner leur port d'attache, leur terre natale, leurs racines... et ainsi retrouver des familles qui jamais, ne cesseront de les attendre... Pour les uns comme pour les autres, prône un sentiment d'inachevé. Leur destin semble scellé... Les marins sont voués à ne jamais pouvoir remettre le pied sur leur sol et reposer aux côtés de leurs aïeux, de leurs proches... Un destin qui semble avoir définitivement gagné la partie, comme satisfait de voir toutes ces personnes se résigner face à l'adversité...

Mais... Bien plus tard, un coup du sort va venir faire un joli pied de nez à ce même destin qui s'est tant acharné sur ces marins et leurs familles...

Soucieuses malgré tout, d'entamer un semblant de deuil, de nombreuses familles comme celle de François Gillou, organisent des services funèbres en mémoire de leurs marins disparus ...

SERVICE FUNÈBRE
**PONTRIEUX — RUNAN — SQUIF-
FIEC — MIRAMONT. — BREST. —**
Vous êtes prié d'assister aux services funèbres célébrés à la mémoire de
Monsieur François GUILLOU
Chef mécanicien du « Saint-Prosper »
disparu en mer le 8 mars 1939, qui auront lieu à Runan, le jeudi 4 mai, à 10 heures, et à 11 heures.
De la part de : Mme Guillou, institutrice à Pontrieux, son épouse, de son fils Jean, de Mme Veuve Guillou-Kérambrun, sa mère; Mme et M. Joseph Guillou et leurs enfants; Mme et M. Paul Le Monier et leurs enfants; Mme et M. Auguste Guillou et leurs enfants; de Mme Veuve Callec et des familles Olivier-Fiblec.
Le présent avis tient lieu de faire-part

Collection Jean Marc Guillou

**PONTRIEUX — RUNAN — SQUIF-
FIEC — MIRAMONT — BREST. —**
Mme François Guillou et son fils Jean; Mme veuve Guillou-Kérambrun; les familles Guillou, Le Monier, Kérambrun, Callec, Olivier et Le Fiblec, adressent leurs bien sincères remerciements à toutes les personnes qui leur ont témoigné de la sympathie à l'occasion de la disparition tragique de
Monsieur François GUILLOU
Chef mécanicien du vapeur Saint-Prosper

Dans les semaines, les mois qui suivent, l'émotion, les commémorations, les hommages, les souvenirs cèdent peu à peu la place et de manière inexorable à l'oubli...

En premier lieu, c'est l'oubli de l'affréteur du « *Saint-Prosper* » : la « *Société Navale de l'Ouest* » qui, en l'absence de preuves supplémentaires concrètes, n'a pas cherché d'avantage à déterminer les circonstances et/ou à confirmer le lieu du naufrage... Mais qu'aurait-elle pu faire de plus !?

L'oubli, c'est aussi celui des autorités, qu'elles soient espagnoles ou françaises. Il faut dire aussi que l'Espagne et la France sont largement accaparées par la sombre actualité du moment. En ce même 8 mars 1939, ce sont près de 2000 personnes qui viennent de perdre la vie dans les rues de Madrid suite à la guerre qui déchire le pays et l'on prête que très peu d'intérêt à la disparition de 27 marins français. L'Espagne sort à genou de ce conflit interne qui a fait des milliers de morts. Le Général Franco, nouvel homme fort du Pays, est largement plus occupé à reconstruire et à relancer son pays qu'à consacrer du temps à un naufrage...

Fort de cela, le régime franquiste adopte une position de quasi neutralité lors du conflit qui est sur le point d'embraser l'Europe et le monde entier, ce qui ne facilitera pas les échanges et les recherches pour tenter d'en savoir un peu plus sur le cargo français dont la disparition n'est pas forcément la priorité des autorités espagnoles.

Quant aux dirigeants français, leurs préoccupations sont également ailleurs. Ils sont aussi largement plus préoccupés par la position affichée par Adolphe Hitler, son besoin de puissance et d'hégémonie.

Tout cela est largement repris par la presse... comme en témoigne la première page du journal « *La Dépêche de Brest et de l'Ouest* » (cf page ci-contre).

Depuis quelques semaines déjà, la France a déclaré la guerre à l'Allemagne et les deux pays sont entrés dans cette période dite de : « *Drôle de Guerre*¹ ».

Enfin, la défaite française qui aura lieu quelques mois plus tard et les nombreuses années d'occupation du pays, vont ne faire que pousser d'avantage la tragique disparition du « *Saint-Prosper* », dans l'oubli !

¹ Période qui s'étend du 3 mars 1939 (déclaration de guerre de la Grande-Bretagne et de la France à l'Allemagne) au 10 mai 1940 (Invasion de la Belgique et des Pays-Bas par les troupes allemandes).



Les semaines passent et tout le monde reste sans nouvelle. Le 10 septembre 1939 et conformément à la loi en vigueur, les autorités finissent par procéder à la constatation judiciaire du décès des vingt-sept marins du « Saint-Prosper »...



Tombe du Capitaine Jules Langlois (Collection Famille Langlois)

Constatation judiciaire du décès des marins du « Saint-Prosper »

Conformément à l'article 90 du code civil modifié par la loi du 8 juin 1893, le ministre de la Marine marchande a, par décision du 10 septembre 1939, requis le procureur général près la cour d'appel de Rouen de poursuivre d'office la constatation judiciaire du décès des marins ci-après dénommés qui formaient l'équipage du cargo *Saint-Prosper*, perdu corps et biens le 8 mars 1939:

Langlois (Jules-Honoré), capitaine, Havre n° 629, domicilié au Houlme (Seine-Inférieure), route de Dieppe.
 Lemaitre (Pierre), 2^e capitaine, Saint-Malo n° 4905, domicilié à Paramé (Ille-et-Vilaine).
 Nédellec (Yves-Marie), lieutenant, Caen n° 1111, domicilié au Havre, 4, quai Michel-Ferré.
 Bonccœur (René-Théophile-Pierre-François), radiotélégraphiste T. S. F., Saint-Malo n° 50495, domicilié à Pleudihen (Côtes-du-Nord).
 Lebas (Arsène-Jean), 2^e mécanicien, Nantes n° 2094 H. S., domicilié à Nantes, avenue J.-Barreau.
 Le Glasse (Jean-Baptiste), 3^e mécanicien, Tréguier n° 5974, domicilié à Penvenan (Côtes-du-Nord).
 Gravot (Yves), 4^e mécanicien, Lorient n° 1251, domicilié à Rouen, 11, rue de Lecat.
 Le Cavorszin (Yves-Marie), matelot, Paimpol n° 5372, domicilié à Plehedel (Côtes-du-Nord).
 Larriven (Alain), matelot, Paimpol n° 51961, domicilié à Plourivo (Côtes-du-Nord).
 Cocart (Jean-Marie), matelot, Vannes n° 45765, domicilié à Sené (Morbihan).
 Le Goffic (Roger-Yves-Marie), mousse, Lannion n° 708 I. P., domicilié à Ploulec'h (Côtes-du-Nord).
 Darchen (Vincent-Henri-Alain), graisseur, Audierne n° 9460, domicilié à Audierne (Finistère).

Larriven (Jean - François-Marie), graisseur, Paimpol n° 41044, domicilié à Plehedel (Côtes-du-Nord).
 Menguy (Ange-Louis-Marie), chauffeur, Paimpol n° 27664, domicilié à Quimper-Guézennec (Côtes-du-Nord).
 Calvez (Hamon), chauffeur, Morlaix n° 2352*, domicilié à Plouescat (Finistère).
 Bride (Dorothé-André-Joseph), chauffeur, Pointe-à-Pitre n° 4787, domicilié à Terre-le-Bas (Saintes-Guadeloupe).
 Le Fur (Armand-Joseph), soutier, Auray n° 40901, domicilié à Honat (Morbihan).
 Roussel (Jean-Joseph), cuisinier, Lannion n° 20374, domicilié à Rouen, 2, rue Crevier.
 Mériot (Victor-Etienne), maître hôtel, Saint-Brieux n° 8846, domicilié à Pordic (Côtes-du-Nord).
 Hélias (Yves-Primel-Louis), matelot, Nantes n° 17201, domicilié à Nantes, 28, rue Arago.
 Le Mat (François-Marie), graisseur, Tréguier n° 12085, domicilié à Plouguiel (Côtes-du-Nord).
 Tatard (Jean-Louis), Rouen n° 4595, 1^{er} lieutenant, domicilié à Rouen, 1, rue Guillaume-le-Conquérant.
 Masson (Hippolyte-Gabriel), matelot, Brest n° 19128, domicilié à Porspoder (Finistère).
 Lefort (Pierre-Marie-Constant), matelot, Saint-Malo n° 50671, domicilié à Caulnes (Côtes-du-Nord).
 Touz (Pierre), maître d'hôtel, Morlaix n° 9028, domicilié à Plougasnou (Finistère).
 Pen (Louis-Joseph), novice, Caen n° 183 1P, domicilié à Liancourt (Oise).
 Guillou (François-Marie), chef mécanicien, Tréguier 21150, domicilié à Pontrieux (Côtes-du-Nord).

Le décès officiel des 27 marins du « Saint-Prosper » est prononcé le 10 septembre 1939
(Collection Jean Marc Guillou)

Seules les familles ne semblent pas oublier... C'est le cas de Renée Nepvou, la fille du matelot Victor Mériot (cf page 99). Alors âgée de 11 ans lors de la disparition de son père, elle et son frère sont confiés à la famille proche.

Elle se souvient combien et pendant de longues années, tous les dimanches, elle attendait avec espoir que ce père dont elle ne savait pas ce qu'il était devenu... sonne à la porte et apparaisse à l'entrée de la maison !

La famille de François Guillou quant à elle et suite au courrier qu'elle a reçu de la « *Société navale de l'Ouest* » (cf page 101), tente comme elle peut, de vivre sans pouvoir faire son deuil. Son épouse, Jeanne Le Calvez, institutrice, s'occupe de leur fils Jean. Mais la famille semble être poursuivie par le destin, puisque ce fils unique mourra le 16 mai 1943 à l'âge de vingt ans. Sa mère le suivra treize ans plus tard. On pourrait alors penser que la famille Guillou va définitivement tomber dans l'oubli. C'est sans compter sur Auguste, le frère de François (cf page 101).

En 1929, il avait rejoint le Lot et Garonne avec son épouse pour reprendre l'exploitation d'une ferme. Mais il n'en n'oublie pas pour autant son frère dont le mystère de la disparition, le tenace sans répit. Faisant preuve d'une pugnacité sans égale, il ne lâche pas l'affaire et poursuit ses recherches infatigablement, notamment auprès de la Marine Nationale.

Nostalgique de la Bretagne, Auguste et son épouse raconte souvent à leurs enfants et petits-enfants, l'histoire de cette tragédie dont les dernières pages n'ont jamais été refermées... Et c'est très régulièrement que la famille se retrouve dans la maison du disparu à Runan¹.

Cette imposante et jolie bâtisse en pierre voit passer pendant les vacances, neveux et petits-neveux de François Guillou dont Jean Marc, le fils de Michel. Le nom du grand oncle François est ancré dans leur mémoire. Combien de fois, Auguste et son épouse leur ont raconté, sans jamais se lasser, l'histoire de cet oncle François ! Et les gamins ne se sont jamais lassés eux non plus, d'écouter les péripéties de ce bon vivant qui pendant plus de sept ans, avait tout d'abord parcouru le monde à bord du navire militaire « *La Royale* » notamment durant la 1^{ère} Guerre mondiale, avant d'embarquer en 1920 sur le « *Saint-Prosper* » et de disparaître avec lui, de manière mystérieuse lors de cette tragique matinée du mercredi 8 mars 1939... quelque part en Méditerranée.

¹ En breton « *Run ar Gan* » (Colline d'argent) est un petit village breton situé dans le département des Côtes d'Armor (22 260).

Dans les yeux et dans l'esprit de tous ces neveux et arrière petits-neveux, François Guillou, Chef Mécanicien à bord du vapeur « *Saint-Prosper* », c'est un peu « *l'Oncle Cristobal* » de la famille.

Dans cette maison qui n'a pas changé depuis la disparition du navigateur au long cours, sa présence semble palpable.

Son portrait y trône encore. Les lettres et les souvenirs de ses longues navigations et de ses fabuleuses épopées à travers le monde sont omniprésents.

Pour ces enfants qui composent la troisième génération des « *Guillou* », l'oncle François est toujours là et n'a pas réellement disparu. Dans cette demeure, il y souffle le vent de l'aventure, de l'inconnu, du tragique et du mystère...



François Guillou
(Collection Jean Marc Guillou)



La maison familiale à Runan
(Collection Jean Marc Guillou)

Le temps passe... Et même si cette profonde blessure reste ouverte dans le cœur et l'esprit des proches comme ceux de la famille « Guillou », le temps finit par faire son œuvre.

Au fil des années, des décennies, cette disparition aussi mystérieuse que tragique devient de l'histoire ancienne et tous doivent se résigner à admettre que la vie doit continuer malgré tout...

« ... Peut-être le temps est-il venu de se résigner, d'accepter d'enfermer en soi et à double tour, ces questions qui n'obtiennent jamais de réponse. Mais les enfermer, ce n'est les supprimer et se résigner, ce n'est pas complètement oublier ... ».
(Bernadette Potez¹ - 2005)

Le « Saint-Prosper » finit effectivement, par tomber dans l'oubli... jusqu'à ce qu'un plongeur espagnol finisse, près de trente ans plus tard, par tomber dessus par le plus grand des hasards...



*Le « Saint-Prosper » à quai
(Collection Jean Marc Guillou)*

¹ Habitante Francophone de Rosas, elle a rédigé des pages émouvantes à propos du « Saint-Prosper ».

1967 Le mystère refait surface

Depuis les événements de 1939, le temps a donc fait son œuvre...

La seconde guerre mondiale est passée par là et le modeste village de Rosas a bien changé.

A partir des années 50, l'Espagne est en plein « boum » et le petit village n'échappe à la règle. Les autorités espagnoles sont soucieuses de profiter de cette manne économique et du formidable potentiel de ses côtes de méditerranée qui intéressent tant les touristes et les estivants. Les bâtiments et les infrastructures poussent comme des champignons et avec eux, tous les loisirs nautiques dont notamment la plongée sous-marine qui se vulgarise à cette époque.

Rosas abrite le CRIS¹, un club de plongée très actif et dont les membres comme M. Eusebio Escardibul en sont les pionniers espagnols de la discipline...

Au début du mois de juin 1967, un de ses amis pêcheurs professionnels lui demande s'il veut bien lui rendre un petit service. Il s'agit d'aller décrocher un de ses filets qui une nouvelle fois, est resté coincé sur l'épave que les Inscrits Maritimes ont fini par surnommer « Le Crochet » car lignes et filets de pêche ont une fâcheuse tendance à s'y accrocher sans qu'il soit possible de les remonter...

Le patron pêcheur amène le plongeur à la verticale de l'épave. Il enfile sa tenue, met son scaphandre et s'immerge...

Après quelques minutes à peine, le plongeur refait surface... et fait un compte-rendu succinct au pêcheur :

« ... Il n'est pas possible de dégager le filet... Il faudrait des mois et on le ramènerait même pas en bon état ... ».

¹ Centro de Recuperacion e Investigaciones Submarinas (Centre de Récupération et de recherches Sous-marines) est un club de plongée espagnol qui se forme officiellement en 1953 sous la Présidence du chasseur sous-marin et juriste Clemente Vidal Sola. La jeune association ne tarde pas à récolter ses premiers lauriers... Elle commence à faire ses premières armes en mai de la même année et se lance dans la spéléologie sous-marine en explorant la grotte de « La Falconnera », près de Barcelone. Le 17 janvier 1954, trois de ses plongeurs : Eduardo Admetlla, Lui Puyo et Roberto Diaz, établissent le premier record espagnol de plongée autonome à 50 mètres, d'autres suivront comme celui de cette plongée à plus de 100 mètres sponsorisée par les marques « Nemrod » et « Beuchat ».



*M. Eusebio Escardibul
(Collection Jean Marc Guillou)*

A défaut de pouvoir remonter le filet, il se demande pourquoi ne chercherait-il pas à découvrir le nom de ce mystérieux bateau qui est, pour tous les locaux, de nationalité grecque. Dans la région, « *Le Crochet* » est aussi surnommé : « *Le Pétrolier* ».

Non seulement parce que le jour du drame, un très important incendie s'était déclaré juste après les trois explosions qui avaient secoué et fait sombré le navire mais également parce que de temps en temps, il lui arrive de rejeter du pétrole, reliquat des 300 tonnes qu'il transportait en ce 8 mars 1939.

La tâche s'avère longue et difficile car le navire est couvert d'huîtres et de coquillages. Après de multiples plongées, Eusebio Escardibul finit par découvrir la cloche du bateau...

Il la dégage des concrétions qui la recouvrent, lui révélant ainsi à sa grande surprise, le nom du navire...

« *Saint-Prosper* »

C'est tout un mythe qui s'écroule. Là, au large de Rosas, contrairement aux idées reçues et à l'histoire qui court dans la baie, ce n'est pas l'épave d'un bateau grec qui repose par 60 mètres de fond mais celle d'un navire français...

Cette découverte qui sans doute, peut être qualifiée de fantastique et de miraculeuse près de vingt-huit ans après les faits, fait remonter à la surface, le mystère du naufrage du « *Saint-Prosper* » dont les circonstances de la disparition n'avaient jamais pu être établies à l'époque.

Il semble que pour la première fois, le destin qui jusqu'à présent, s'était quelque peu acharné sur le navire français, ait décidé cette fois-ci de jouer en sa faveur... Le mythe du « *Saint-Prosper* » refait surface... et avec lui, tout un équipage de vingt-sept hommes... tombé presque totalement dans l'oubli...

M. Eusebio Escardibul décide de poursuivre plus loin ses investigations et contacte le Bureau « *Véritas*¹ » qui lui communique les premiers éléments : type de bateau, Armateur² etc... Le 27 juin, le Bureau informe l'Armateur du « *Saint-Prosper* » de cette incroyable découverte... et aussi surprenant que cela puisse paraître, la « *Société Navale de l'Ouest* » ne se manifeste pas auprès des familles... contrairement aux engagements pris à l'époque, de prévenir les proches à la moindre nouvelle (cf page 101).

« ... Tiens donc ! Pourquoi l'aurait-elle fait ?
Elle a dû penser aux indemnités qu'il faudrait verser !

(Propos de M. Eusebio Escardibul - 13 mars 2009)

Qu'a cela ne tienne, la télévision espagnole s'empare de l'affaire...

Soucieuse de faire sortir le « *Saint-Prosper* » du mystérieux linceul qui l'enveloppe depuis presque trente ans, la chaîne télévisée catalane décide de rendre hommage aux vingt-sept membres d'équipage en réalisant une émission sur le sujet. Dans cette perspective, elle adresse un courrier à la « *Société Navale de l'Ouest* » le 15 novembre 1967, dans lequel elle informe l'ancien Armateur, de la préparation d'un reportage sur le navire disparu corps et biens en 1939 et dont on vient de retrouver miraculeusement la trace.

Cette fois-ci, la « *SNO*³ » répond à la sollicitation... S'est-elle sentie obligée de le faire ? Toujours est-il qu'elle a été très réactive puisque elle transmet sa réponse par courrier en date du 28 novembre 1967.

Néanmoins, les éléments de réponse sont quelque peu surprenants... En effet, après les félicitations d'usages soulignant la prouesse des plongeurs, elle annonce que cela va lui être difficile de donner de plus amples informations sur les caractéristiques du bateau dans la mesure où elle ne détient plus les archives...

Mais le plus déroutant, c'est la position tenue à l'égard des familles. Elle précise qu'elle a perdu tout contact avec les proches des marins et rajoute que l'annonce de la découverte du lieu du naufrage du « *Saint-Prosper* » serait contre-productive pour les familles... puisqu'elle risque de raviver de vieux souvenirs qui se sont atténués, voir effacés avec le temps ! (cf page 110).

¹ Aussi appelé dans le milieu « *BV* », c'est une Société française de classification internationale des navires. Elle éditte les procédures de maintenance, assure le suivi des règles d'emploi, effectue les contrôles périodiques (coque, moteur etc...) afin de garantir le respect des normes de navigation.

² Celui qui arme un bateau avec un équipage.

³ Société Navale de l'Ouest.



15, RUE JACQUES BINGEN
PARIS. XVII^e

DIRECTION

PARIS, le 28 novembre 1967

SG/6695

Monsieur Enrique RUBIO
TELEVISION ESPANOLA
BARCELONE
Espagne

Monsieur,

J'accuse réception de votre lettre du 15 novembre me faisant part de votre intention de préparer, pour la Télévision Espagnole, un reportage sur le "SAINT PROSPER" dont l'épave a été retrouvée l'été dernier par des plongeurs du CRIS.

J'ai, comme vous, apprécié - et le leur ai exprimé - la performance difficile qu'ils ont accomplie à cette occasion et qui nous a permis de connaître l'endroit où, depuis mars 1939, reposent le navire et son équipage.

C'est bien volontiers que je vous aurais fourni la documentation et les renseignements qui auraient pu être en ma possession : malheureusement, une grande partie des archives de notre société a disparu pendant la guerre 1939/1945 et nous ne détenons, concernant le "SAINT PROSPER", ni photographie, ni plan ; à notre connaissance, il n'existe, à flot, aucun sister-ship de ce navire.

Par ailleurs, nous avons depuis de très nombreuses années perdu tout contact tant avec la veuve du capitaine Langlois, qu'avec les familles de ses officiers, ce qui me met là encore dans l'incapacité de vous aider.

À supposer même qu'il soit possible de retrouver quelques-uns des proches parents des victimes, je pense qu'il serait assez pénible, sur le plan humain, de raviver en eux une douleur que le temps a sans nul doute atténuée sinon effacée.

...

*Courrier de réponse de la « Société Navale de l'Ouest » - page 1
(Collection Jean Marc Guillou)*

Au surplus, la disparition du navire s'étant produite dans des conditions qui n'ont jamais été élucidées mais qui - d'après ce que nous ont appris les plongeurs du CRIS - sont peut-être liées aux événements de la guerre civile dans lesquels les marins du "SAINT PROSPER" n'étaient pas impliqués, il serait à mon avis peu souhaitable de faire participer leurs familles au reportage télévisé que vous préparez.

En vous renouvelant mes regrets, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

J. Bayle

*Courrier de la « Société Navale de l'Ouest » - page 2
(Collection Jean Marc Guillou)*

Face au manque de coopération de la « SNO », la chaîne de télévision espagnole ne pousse pas plus ses investigations et s'incline.

Néanmoins, elle réalise le court métrage et le diffuse à une heure de grande écoute. L'histoire du « *Saint-Prosper* » devient connue de l'Espagne toute entière mais reste totalement ignorée en France.

Cette découverte reprise par les médias espagnols aurait pu être une formidable occasion pour la « *Société Navale de l'Ouest* » de prévenir les familles qui attendent depuis près de trente ans et ainsi respecter les engagements qu'elle avait pris en mars 1939.

Quelle mouche a donc piqué l'Armateur ?

Pourquoi affiche-t-il une position aussi peu respectueuse vis-à-vis des proches et des descendants ? C'est incompréhensible et effectivement déroutant !

Il lui aurait été aisé d'effectuer quelques recherches pour tenter de retrouver la trace des proches comme ceux appartenant à la famille du Capitaine Jules Langlois qui ne s'est jamais vraiment éloignée de Berville sur mer en Normandie... Ou encore à celle d'Auguste Guillou dont l'adresse postale n'a pas changé...!

Il semble que les faits veuillent donner raison à Eusebio Escardibul, la « *Société Navale de l'Ouest* » a peut-être tout simplement eu peur de devoir rendre des comptes et verser des dommages et intérêts...

Toujours est-il que ce n'est pas tous les jours que le destin offre une occasion pareille ! Et cette incroyable opportunité pour les familles de mettre des mots sur des maux, afin de tourner la page d'une effroyable tragédie, échappe aux proches et aux marins disparus qui eux-aussi, attendaient cela pour être totalement apaisés ! Les uns comme les autres devront encore patienter. En effet, quarante longues années vont encore s'égrener avant que le destin ne donne une nouvelle occasion de mettre fin à cette histoire inachevée.

Tout au long de ces années et sans avoir connaissance de cette découverte, Auguste Guillou s'obstine et continue de chercher des indices et des informations... Et chez les Guillou, cette histoire de famille se transforme en une véritable quête obsessionnelle qui au fil du temps, ne manque pas de se transmettre aux générations suivantes, comme on pourrait le faire avec un patrimoine à l'occasion d'un héritage...

Ainsi, après Auguste Guillou, qui dès 1939, avait tâché sans succès d'en savoir un peu plus (cf page 101), c'est donc son fils Michel (cf page 107) qui reprend le flambeau.

Pendant sa jeunesse, il a maintes fois entendu son père lui raconter l'histoire du « *Saint-Prosper* » et les démarches qu'il avait entreprise à l'époque. Dorénavant, il est aidé dans sa tâche par son oncle : François Guillou, homonyme et neveu du Chef mécanicien à bord du navire disparu. Agé de 84 ans, celui-ci est certainement le seul encore en vie, à avoir connu et côtoyé le marin. Par la suite, Jean Marc, le propre fils de Michel vient tout naturellement s'associer au binôme. Comme nombre de ses cousins et autres membres de la famille, il se souvient de ses vacances passées dans la maison de Runan (cf page 107) où planaient effectivement l'esprit et l'âme de cet oncle « *Cristobal* », marin au long cours.

L'histoire de ses épopées et de sa mystérieuse disparition ont tellement bercé son enfance... qu'il ne peut que participer à cette fabuleuse quête !

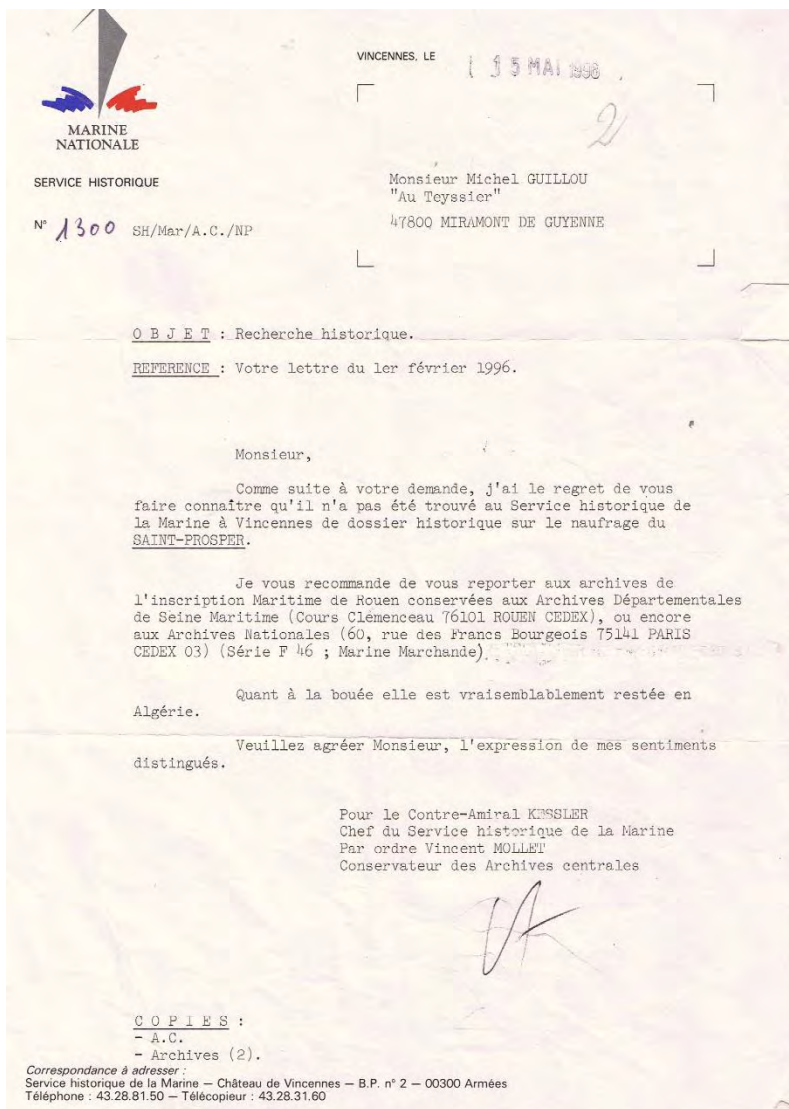
Le 1^{er} février 1996, Michel va même jusqu'à écrire un courrier à la Marine Nationale car il avait entendu dire ou lu quelque part que des bâtiments de la marine française avaient participé à l'époque, à des recherches dans les jours qui avaient suivi la disparition du « *Saint-Prosper* ».

Le Service Historique de la Marine prend la peine de lui répondre par une correspondance du 15 mai 1996 et lui signifie qu'il n'a pas été trouvée dans ses archives, trace de l'histoire du naufrage du « *Saint-Prosper* » (cf page 112).

Quant aux restes de la fameuse bouée découverte en Algérie en mars 1939 (cf page 99), le ministère lui précise que celle-ci a dû tout simplement rester sur place. Néanmoins, il l'aide dans sa quête et lui conseille de prendre contact avec les Services Historiques de la Marine Marchande, respectivement à Rouen (niveau local) et à Paris (niveau national).



De gauche à droite : trois générations de « Guillou »
Michel, Jean Marc et François
(Collection Famille Guillou)



*Courrier de la Marine Nationale
(Collection Jean Marc Guillou)*

En février 2004, Michel Guillou prend sa retraite. Il a donc plus de temps à consacrer à cette histoire familiale qui le tenace depuis tant d'années et dont il aimerait bien, au nom de sa famille et de celles de tous les autres marins disparus, trouver le fin mot. Il décide de se rendre en Algérie, plus précisément dans la région de Ténès, là où il y a 65 ans, des débris de chaloupe et les restes d'une ceinture de sauvetage avaient été retrouvés (cf page 99). Sur place, il compte bien glaner quelques informations à propos du « *Saint-Prosper* ».

En 2005, il demande donc à son fils de lui réserver par internet, un billet aller-retour sur le Ferry qui relie Alicante à Oran. Le voyage est programmé pour le 18 mars. Une fois sur place, il compte se rendre en voiture jusqu'à la plage de la « *Pointe-Rouge* » (cf page 99). Mais une semaine avant le déplacement, c'est un nouveau coup du destin qui frappe la famille. Michel est obligé d'annuler son voyage car le trajet retour du ferry entre Oran et Alicante est supprimé... C'est une énorme déception car cette recherche était un nouveau départ, de l'endroit même où les seules preuves tangibles du navire avaient été découvertes... Il ne peut s'empêcher de penser que le destin continue de s'acharner... comme s'il ne souhaitait pas que le « *Saint-Prosper* »... soit retrouvé !

Ou peut-être qu'au contraire, c'est un signe pour lui faire comprendre que ce n'est pas là qu'il faut chercher et que la clef de la boîte de pandore est ailleurs... bien plus près que le montrent les apparences... presque sous ses yeux !

L'avenir proche semble effectivement donner raison à cette seconde hypothèse. En effet, presque un mois plus tard, c'est le coup de théâtre ! Michel Guillou fait un repas avec des amis plongeurs : Joseph et Jean Marie Coat.

Bien sûr, les épaves englouties, l'histoire du « *Saint-Prosper* » sont au cœur des conversations. Les deux plongeurs finissent par lui apprendre qu'une épave reposant par une soixantaine de mètres de fond dans la baie de Rosas en Espagne, porte le nom de « *Saint-Prosper* »... Serait-ce possible que cela soit le « *Saint-Prosper* », leur « *Saint-Prosper* », celui que sa famille cherche depuis tant d'années et que tous les autres proches des disparus, attendent inconsciemment des nouvelles pour faire leur deuil !!!! Ce n'est pas possible... Il a du mal à y croire ! Mais comment par le plus grand des hasards, a-t-il pu être mis sur la piste du cargo qui semble n'avoir jamais été si proche depuis près de soixante-cinq ans.

Les Guillou et les familles des marins vont-ils enfin finir par savoir... ?

Michel demande à un ami informaticien, Jacques Vicaire, de faire quelques recherches sur internet. Effectivement, il trouve des informations !!

Et là, tout se précipite... Jean Marc entame également des investigations... Il tape « *Saint-Prosper* » sur « Google » et tombe sur un site conçu et actualisé par un certain Franck Gentili, plongeur et passionné d'épaves sous-marines. Nouveau coup de théâtre, l'arrière neveu de François Guillou y découvre une description du « *Saint-Prosper* » et des photographies prises par un dénommé Patrice Strazzera. Le navire disparu y est décrit comme un vapeur de nationalité française qui a sombré le 8 mars 1939 et fut longtemps, par méprise, considéré par les locaux comme un bateau grec.

« *Bingo !* », cette fois-ci, la famille Guillou finit par mettre le « *grappin* » sur un bateau que tous cherchent depuis près de soixante-cinq ans ! Brutalement, le linde de mystère qui l'enveloppe commence enfin à se déchirer ! Effectivement, le vent semble tourner, le destin tend la main aux marins et à leurs familles...

Le « *Saint-Prosper* », Patrice Strazzera et Franck Gentili, le connaissent bien. Depuis le début des années 2000, les deux plongeurs qui ne se côtoient pas encore, plongent sur cette épave chacun de leur côté avec des amis respectifs. Patrice lui a rendu visite à plusieurs reprises en compagnie de Renaud Cabrol (cf pages 25 et 167) pour y prendre des photographies dans le cadre des campagnes de plongées menées par le Groupe « *Sommeil Des Epaves* ».

Quant à Franck, c'est tout simplement par passion pour le « *Saint-Prosper* ». Pour lui, tout commence lorsque son ex-associé professionnel avec qui, il a créé le club de plongée de Pamiers, fait construire une maison à Santa Margarida, une petite commune près de Rosas.

« ... *A cette époque, je commençais à franchir le côté obscur... Celle de la plongée TEK ...* ».

Profitant de la maison et du bateau, lui et ses camarades explorent de long en large la baie de Rosas et plongent sur toutes les épaves qui y reposent silencieusement. C'est à partir de 2002 qu'il découvre le « *Saint-Prosper* » en plongée à l'air. Fasciné par ce cargo et par son histoire, il passe de plus en plus de temps au fond, qu'il paye « cash » aux paliers. Tellement passionné par ce bateau, lui et ses camarades finissent par créer le « *CASP* ».

« ... *Le CASP pour Comité des Aficionados¹ du Saint-Prosper, C'était pour rire, c'était juste un petit délire. Un Groupe fictif imaginé entre potes de plongée... après l'apéro ! Ce soir-là, nous avons imaginé un logo et cet acronyme pour nous regrouper autour de cette épave qui nous fascinait tant !...* »
(Propos de Franck Gentili - Septembre 2015)

¹ *Hispanisme* qui désigne des personnes passionnées par une discipline, un objet...



Logo du « *CASP* »
(Collection Franck Gentili)

Soucieux de vouloir profiter encore plus de cette grande dame mystérieuse, en prolongeant la durée des plongées mais avec un niveau de sécurité accru et garanti par la plongée Trimix, Franck finit par prendre contact avec Patrice Strazzera pendant l'année 2002.

Déjà à l'époque, à la tête de son Groupe « *Sommeil Des Epaves* », il jouit d'une solide réputation de plongeur profond et d'une accessibilité légendaire.

C'est donc avec beaucoup de simplicité, de gentillesse comme il sait si bien le faire, que Patrice l'accueille et lui prodigue ses premiers conseils... Au fil des semaines, les appels téléphoniques et les échanges se multiplient... et de conseils en conseils, une certaine connivence et une confiance réciproque s'installent entre les deux plongeurs.

Fort des « tuyaux » et des conseils donnés par Patrice, Franck consacre les deux années suivantes à plonger très régulièrement sur le « *Saint-Prosper* », progressant ainsi dans la connaissance de ce vapeur disparu dans des conditions tragiques.

Les deux hommes finissent par se rencontrer début 2004 et les échanges téléphoniques qui s'annonçaient plutôt prometteurs quant à la qualité et la sincérité de leurs relations futures, se confirment lors de cette première rencontre. Tout cela va rapidement se transformer en une amitié saine et profonde qui aujourd'hui encore, plus de dix ans après, est intacte comme au premier jour.



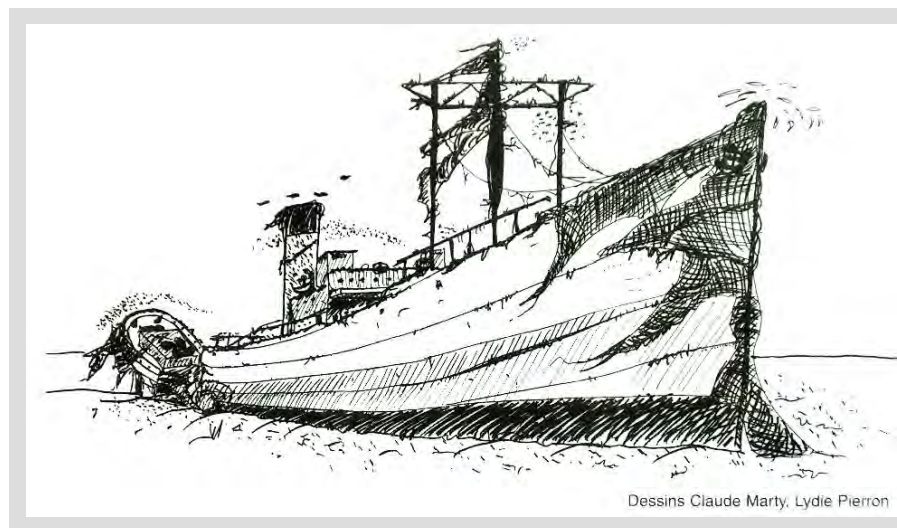
*Franck Gentili et Patrice Strazera
(Collection Patrice Strazera)*

Au cours de la même année, Franck crée et met effectivement en ligne un site internet¹ dédié au « *Saint-Prosper* » pour partager sa passion pour cette épave.

Admiratif du Groupe « *SDE* » depuis de nombreuses années déjà et devenu proche de Patrice, Franck finit par ajouter un lien au bas de la page de son site donnant aux visiteurs, accès aux clichés photographiques pris par Patrice.

Sans le savoir, ce petit ajout qui semble anodin, va bientôt permettre de dénouer une histoire très ancienne et s'avérer d'une importance capitale pour de nombreuses autres personnes, jusqu'à alors totalement inconnues des deux plongeurs.

¹ <http://fgentili.net/stprosper.htm>

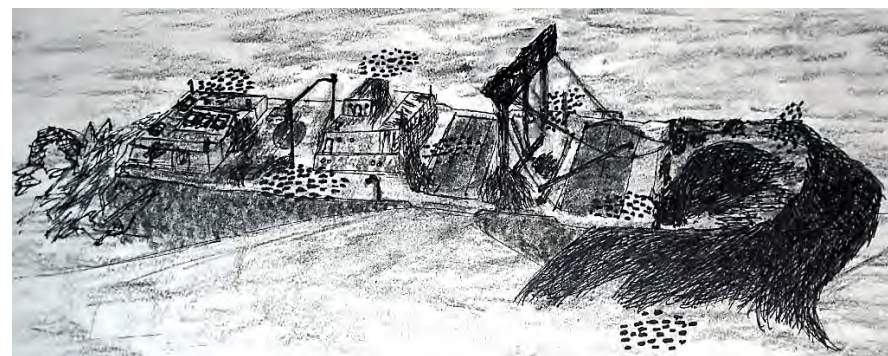




*La Proue du « Saint-Prosper »
(Collection Patrice Strazzera)*



*Le mat de charge avant du « Saint-Prosper »
(Collection Patrice Strazzera)*



*Croquis de l'épave du « Saint-Prosper »
(Collection Gilles Baysselier)*

Mais Patrice et Franck ne sont pas encore au bout de leur surprise... Sans se douter le moins du monde, ils viennent d'ouvrir une boîte de pandore !

Comment auraient-ils pu imaginer un instant que quelques mois plus tard et par le pur des hasards, un certain Jean Marc Guillou cliquerait sur ce lien ?

Le destin fait donc un virage à 180° comme s'il avait pris conscience que soixante-cinq années d'attente et de douleur étaient suffisantes et qu'il fallait y mettre un terme... Et puis comment ce même destin pouvait-il rester insensible à la ténacité et la pugnacité de ces familles qui n'ont jamais baissé les bras... Depuis trois générations, la famille Guillou ne se passe-t-elle pas le flambeau pour découvrir la vérité (cf page 111)? Face à l'adversité, à la déception suite aux réponses transmises par la « *Société Navale de l'Ouest* » ou par la Marine Nationale, par manque effectivement d'informations ou comme on le saura plus tard, par souci de ne pas dévoiler des faits estampillées « *Secret Défense* », plus d'un auraient abandonné les recherches et abdiqué. Mais c'est mal connaître les bretons réputés pour leur entêtement et leur détermination. La famille Guillou avait même déjà réussi à recenser quelques proches de marins disparus. Il était effectivement grand temps que ces vingt-sept marins et leurs descendants puissent se retrouver...

Tout va très vite. Jean Marc Guillou contacte Patrice Strazzerà, tout d'abord par mail. Il lui fait part de l'histoire du « *Saint-Prosper* », les nombreuses recherches infructueuses et sa stupéfaction d'avoir découvert ses photos. Surpris, Patrice lui répond, qu'il fait fausse route. Cette épave est connue depuis près de 40 ans mais Jean Marc Guillou s'obstine. Et c'est au téléphone que les deux interlocuteurs poursuivent la conversation.

Mais rien n'y fait, Jean Marc reste persuadé qu'il s'agit du « *Saint-Prosper* ». Patrice poursuit la discussion avec Michel Guillou... celui-ci lui raconte à son tour, toute l'histoire. Qu'il devait se rendre en Algérie, seule piste concrète du « *Saint-Prosper* »... Patrice, très ému par tout cela, finit par admettre que les « *Saint-Prosper* » qu'ils évoquent tous les deux ne font qu'un et parlent effectivement du même navire. Il propose alors qu'une plaque commémorative soit déposée sur l'épave. Euphorique, Michel finit par raccrocher en précisant qu'il va contacter les quelques descendants dont son père et son oncle ont souvenirs. Mais la soirée n'est pas encore finie pour Patrice Strazzerà... Peu avant minuit, le téléphone sonne à nouveau... Cette encore Michel Guillou ! Il l'informe que la date de la pose de la plaque a été arrêtée au 27 août prochain. Face à un tel engouement, Patrice ne peut qu'acquiescer.

Les événements continuent de s'enchaîner.

Jean Marc Guillou prend alors contact avec la presse locale pour tenter de retrouver l'ensemble des familles des disparus en lançant une sorte d'appel à témoin... Les journaux bretons : « *Le Trégor* » et « *Ouest-France* » (cf pages ci-contre et 117) répondent présents et se font l'écho de cette découverte fantastique !

Puis, c'est le journal « *L'Indépendant* » qui relaie l'affaire (cf page 118).

Par 60m de fond marin, l'épave repose. Ci-gît François Guillou, de Runan Le Saint-Prosper enfin retrouvé !



■ En 1939, François Guillou, originaire de Runan, trouva la mort dans le naufrage du grand vaisseau Saint-Prosper. C'est seulement aujourd'hui que sa famille a découvert la localisation du bateau qui a connu une fin dramatique. La famille Guillou ira en Espagne cet été, rendre un hommage posthume à l'un des siens. Elle lance un appel aux familles des 27 victimes qui se reconnaîtront dans cette histoire. A leurs côtés, une équipe de plongée passionnée par les épaves. Histoire de marins disparus qui n'auront jamais que la mer pour sépulture.

encore « el petrolier » (le pétrolier) à cause de l'incendie provoqué par sa cargaison de pétrole lors de l'explosion. Elle fut découverte en 1977 par des plongeurs espagnols qui retrouvèrent la coque de poutre avec ses inscriptions « Saint-Prosper » gravées.

Epave terrifiant

Il y a quelques temps, Jean-Marc poussa sa recherche et découvrit qu'il dotait tous ces renseignements à un plongeur, Patrice Strazzerà et son équipe de Nabbonne. Pour ce plongeur, le Saint-Prosper représentait bien plus qu'une immense et terrifiante épave photostatique et... adossée. Les professionnels de la plongée commentent l'épave : « La particularité la plus intéressante mesure 80 mètres de long et 17 mètres de haut. Elle est contre le château relativement bien conservé, certains cabanons sont intacts et démontés VVC et daignères du Saint-Prosper impressionnent par sa silhouette imposante. Ajoutez à cela une vie sous-marine des plus riches, on se fait une idée des dangers les plus dramatiques de la Costa Brava ».

Sensibles à la beauté photographique des épaves au fond de l'eau, Patrice Strazzerà en a fait des photos réalisées dans un livre intitulé « Souterrains des épaves ». Avec le Saint-Prosper, c'est le début d'un processus pour lui, de faire un lien vivant entre les bateaux disparus et les familles qui les ont perdus. « On ne peut pas oublier à eux. Connaître la famille Guillou est comme une récompense pour moi, c'est l'aboutissement d'un travail de recherche que je mène sur ce bateau ».

Pour Jean-Marc et sa famille, c'est enfin un voile levé sur toute l'affaire. Les fils de Runan ou supporters bretons qui ont parcouru plusieurs générations Guillou sont baptisés : « Tonon », « Cristobal » comme on l'appelait car c'était un grand voyageur n'est pas mort en Espagne, mais par un sous-marin, ou écrasé contre un récif, quelque part in terra incognita. Il repose par 60 mètres de fond en Espagne ».

Compte tenu de l'importance de l'épave découverte dans ses eaux espagnoles et de l'intérêt qu'elle suscite, l'équipe de plongée de Nabbonne a gracieusement proposé à la famille de participer à la cérémonie programmée. Malgré une visibilité sous-marine difficile, due aux courants et les incommensurables filets d'algues, les plongeurs ont bien réussi à déposer une plaque commémorative sur « ses maîtres » et un monument du souvenir dédié aux victimes de ce naufrage selon leurs vœux. A cette occasion, la famille Guillou souhaite remercier ceux qui avec elle, partagent



Originaires de Runan, Michel, Jean-Marc et François lancent un appel aux familles qui se reconnaîtront dans la liste des marins qui ont péri. Ils souhaitent organiser un rendez-vous en août, sur place, pour rendre un hommage posthume à l'équipage.

Armelle Bétouche

ce passé. François Guillou, 84 ans, a pour sa part, connu véritablement le début de ce qui l'a tant marqué. « Il n'y aura pas beaucoup de monde à répondre sans doute car le souvenir s'estompe peu à peu et les gens disparaissent. Mais peut-être... Je me souviens de mon père qui était marin à Runan et qui avait pris son poste dans l'intention de le reconstruire à son retour, se soit en a décidé autrement ».

Un rendez-vous a été fixé au samedi 27 août, sur le site même de l'épave. Les places sont limitées. Jean-Marc conclut : « Avec l'aimable collaboration de Patrice Strazzerà et son équipe, nous avons décidé de rendre hommage à l'équipage du Saint-Prosper en invitant les familles des disparus à se rendre sur le site de plongée. Je suis sûr qu'il y a des familles qui ne sont pas au courant de toute cette histoire. Si elles se manifestent, ce serait formidable. Deux zodiacs nous amèneront sur les lieux ».

On pourra alors fermer la page d'un drame qui a enfin une histoire.

La liste de l'équipage

- Julie Langlois, capitaine
- Pierre Lemaitre, 2^e capitaine
- Jean Tatars, lieutenant
- Yves Nédélec, lieutenant
- Pierre Touz, maître d'hôtel
- Jean Roussel, cuisinier
- Louis Pen, novice
- Pierre Boncoeur, mécanicien
- Yves Hélias, maître d'équipage
- François Guillou, chef mécanicien
- André Le Bras, 2^e mécanicien
- J.B. Le Glaes, 3^e mécanicien
- Yves Grandjean, mécanicien
- Vincent Darshan, gratasseur
- Jean Larriven, gratasseur
- François Lema, gratasseur
- Angé MBBoull, chauffeur
- Armand Calvez, chauffeur
- Dorothée Brice, chauffeur
- Armand Le Fur, nettoyeur
- Yves La Croix, maître
- Alain Larriven, maître
- Jean Cocard, maître
- Victor Merleux, maître
- Hippolyte Rapon, maître
- Pierre Lelord, maître
- Roger Le Guffic, mousse

Cargo de construction anglaise, au total de 106 mètres de long, 15 mètres de large, le Saint-Prosper dort à un profond ancrage. Son épave est devenue un lieu de pèlerinage pour les Bretons.

SOIXANTE-SIX ANS APRÈS

Les 27 naufragés méritent un hommage

Mars 1939: le cargo *Saint-Prospér* sombre en Méditerranée. Soixante-six ans après, les neveux d'un des 27 naufragés, originaire des Côtes-d'Armor, recherchent d'autres familles de disparus pour leur rendre hommage cet été, à Rosas (Espagne), où sommeille l'épave.

« Qu'est devenu le cargo *Saint-Prospér* attendu à Marseille depuis mercredi ? » Ainsi titre *Ouest-Eclair* le 12 mars 1939. Parti d'Alger le 6 mars, avec 27 hommes à bord dont une douzaine de Bretons, le cargo ne donne plus de nouvelles. Avarie, torpillage, bombardement ? L'inquiétude grandit alors que la guerre civile sévit en Espagne et que le reste de l'Europe plonge dans la Seconde Guerre mondiale. Personne ne sait que, dans la nuit du 7 au 8 mars, alors qu'il fait cap sur Rosas, petit port de la Costa Brava (Espagne), la coque du cargo a été déchirée par une barrière de mines. Le *Saint-Prospér* a sombré avec son équipage.

« François Guillou, notre oncle, était à bord. Il avait 47 ans. Il était chef mécanicien », confient ses neveux. Paul et Michel Guillou, originaires de Runan. Paul avait alors 15 ans. Michel, 2 ans. Ils ont grandi dans le souvenir mythifié de l'oncle disparu. « C'était le seul à s'être engagé dans la marine alors que nous sommes issus d'une famille de terriens. Mais lui était allergique au pollen, alors il a choisi la mer ! Il voyageait dans le monde entier et envoyait des cartes postales



Leur oncle a péri dans le naufrage du *Saint-Prospér* en Méditerranée. Marie, Michel, son fils Jean-Marc, son oncle Paul et sa tante Anne se rendront cet été sur le lieu du drame.

d'Afrique, d'Asie, d'Amazonie... C'était notre tonton Cristobal. »

Pendant des années, la famille Guillou a tenté d'obtenir des informations. « Ça devenait une obsession, reconnaît Michel. Ça me faisait mal au cœur que mon oncle se réduise à une ligne sur un monument: *François Guillou, disparu en mer.* » Il a fouillé les archives départementales de Seine-Maritime, du Finistère, multiplié les courriers à la Marine nationale. Pour n'obtenir que des réponses vagues. Jusqu'au jour où son fils, Jean-Marc, tape le nom du bateau sur Internet. Le choc: le site de Patrice Strazzera, photographe sous-marin de Narbonne (www.sommeildese-paves.com), révèle que l'épave du *Saint-Prospér* repose par 65 m de

fond dans la baie de Rosas. Elle a été découverte en 1967 par des plongeurs. « Une épave majestueuse », affirme le photographe qui, avec son équipe, a pu retracer l'histoire du naufrage. « Quand les Guillou m'ont contacté, j'ai été très ému de savoir que mon travail avait servi à quelque chose. » Patrice Strazzera leur a proposé de déposer, samedi 27 août, une plaque commémorative sur le mât du cargo. D'ici là, les Guillou espèrent retrouver d'autres familles qui, comme eux, refusent l'oubli.

Bruno ALVAREZ.

• Contact: Jean-Marc Guillou au 06 81 02 77 76 ou par e-mail: jm-guillou@tele2.fr avant le 15 juin.

Article du « Ouest-France » du 2 juin 2005
(Collection Jean Marc Guillou)

Dans la perspective de la commémoration qui a donc été fixée au 27 août, Patrice décide de procéder à une plongée de repérage sur le « *Saint-Prospér* ».

Conscient de la connaissance que Franck Gentili a de cette épave, c'est donc tout naturellement qu'il se tourne vers lui.

Au fil de ces derniers mois, le respect, l'amitié et la confiance entre les deux plongeurs n'ont fait que se renforcer et Patrice tient absolument à associer Franck à la fabuleuse aventure que représente, la préparation et l'organisation de cet hommage solennel qui sera rendu aux vingt-sept marins.

C'est d'ailleurs à cette occasion que Patrice lui fait l'honneur d'entrer dans le cercle très fermé du « *Sommeil Des Epaves* », le Groupe des « *Semper Fidelis*¹ ». Pour Franck, c'est un privilège !

Il est conscient qu'entrer dans le « *SDE* » n'est pas chose aisée... Ce n'est pas vous qui choisissez le Groupe, cela ne se fait pas !! C'est le Groupe qui vous choisit et ce choix se fait à partir de critères de sélection qui sont propres aux membres du « *SDE* » et à son Pacha... des critères conformes à l'esprit et aux nobles valeurs qui les animent. Ne rentre pas qui veut !!!!

Le « *SDE* » se mérite !

Jusqu'à cette commémoration, à part Patrice, Franck Gentili ne connaissait aucun membre du Groupe « *Sommeil Des Epaves* ».



Patrice Strazzera et Franck Gentili, une complicité qui va s'inscrire dans la durée
(Collection Franck Gentili)

¹ « Toujours Fidèle » en latin.

L'histoire inachevée du Saint-Prosper

Le travail du plongeur Patrice Strazera, qui photographie les épaves sous marines, a permis à des familles de marins bretons et normands, de retrouver le site où avait disparu le pétrolier Saint-Prosper. Le 8 mars 1939, il avait sauté sur une mine au large de Rosas. Les familles ne le savaient pas.



Hommage des familles à
l'équipage du "SAINT PROSPER"
disparu en mer
le 8 mars 1939
Commemoration le 27 Août 2005

La plaque commémorative sera placée sur l'épave.

Patrice Strazera, le plongeur photographe d'épaves sous-marines ne pensait pas un jour relier le passé au présent. Ou peut-être n'osait-il y croire.

Quand le Narbonnais est allé immortaliser de ses clichés le Saint-Prosper, qui gît par 60 mètres de fond marin au large de Rosas en Catalogne, il ne savait certainement pas qu'il ramenait à la surface une histoire inachevée. "Qu'est devenu le cargo Saint-Prosper attendu à Marseille depuis mercredi?", titrait le 12 mars 1939 le quotidien Ouest Éclair.

Les familles des hommes de l'équipage, en grande partie originaires de Bretagne et de Normandie, apprendront quelques jours plus tard, des autorités françaises, la disparition du navire en Méditerranée.

Mais rien de plus. Ni sur les circonstances, ni sur le lieu exact. 27 marins ont péri et disparu en mer, 27 familles qui depuis ce mois de mars 1939 cherchent à sa-

voir et à faire leur deuil. 66 ans plus tard, c'est Internet qui va rassembler les morceaux épars de l'histoire. Le petit-fils du frère d'un des disparus, Jean-Marc Guillou, tape le nom du Saint-Prosper sur un moteur de recherche et tombe sur le site de Franck Gentili. Ce dernier, amoureux d'épaves, évoque la tragédie du Saint-Prosper. Comment ce pétrolier a sauté, alors qu'il venait se mettre à l'abri, sur une mine placée par les Républicains espagnols dans la baie de Rosas pour se protéger des croiseurs franquistes, comment il fut découvert en 1967 par des plongeurs espagnols qui allaient trouver la cloche de proue avec les inscriptions "Saint-Prosper" gravées.

Et sur le site de Franck Gentili, on retrouve aussi des photos de l'épave signées Patrice Strazera et un lien pour se connecter sur son site.

Le plongeur raconte : "Il y a quelque temps Jean-Marc Guillou m'a laissé un message sur ma boîte

mail en me disant que son grand oncle naviguait sur le Saint-Prosper en tant que chef mécanicien. Et il me disait que son grand-père avait cherché à en savoir plus sur la disparition de son frère."

Patrice Strazera va appeler la famille Guillou et proposer de "faire une commémoration sur le site". Car jamais, les familles des disparus n'avaient entendu parler de la découverte de l'épave au large de Rosas.

Mythe

Jean-Marc Guillou a alors lancé un appel à travers les journaux Ouest France et le Tregor pour retrouver des descendants qui voudraient venir à Rosas le 27 août célébrer la mémoire des marins disparus. "Nous sommes 8 familles pour l'instant. On a des enfants, des petits enfants, des neveux, certains âgés de 80 ans et qui eux aussi avaient cherché toute leur vie. On retrouve un marin qui devait embarquer sur le Saint-Prosper à Rouen mais étant malade, il n'était pas parti. Il a 84 ans et il sera là", indique-t-il aujourd'hui.

Pendant toutes ces années qui suivirent la disparition du pétrolier, personne n'avait trouvé de réponse parmi les familles. Le grand-père de Jean-Marc Guillou avait seulement réussi à mettre la main sur une brassière de sauvetage que les autorités avaient retrouvée au large d'Alger.

"Le Saint-Prosper est devenu un mythe dans toutes ces familles et même au-delà. Il s'agissait d'un navire prestigieux. Il allait dans les quatre coins du monde", confie encore Jean-Marc Guillou. Et ne



Une partie de l'équipage avant de prendre la mer. Naviguer sur le Saint-Prosper était considéré comme un grand honneur en Bretagne. Il s'agissait d'un navire de 106 mètres.

pas savoir avait entretenu toutes sortes de rumeurs sur les raisons de la présence du Saint-Prosper au large de l'Espagne. "Même jusqu'à la troisième génération, on parle du Saint-Prosper. Et un infirmier de l'île de Houat (Morbihan) a raconté, après avoir lu l'article dans Ouest France, qu'un de ses patients évoquait souvent le Saint-Prosper", raconte Jean-Marc Guillou.

Pour Patrice Strazera, les fantômes qui rôdent autour des épaves qu'il photographie sont devenus des êtres de chair et d'os avec le Saint-Prosper.

Christophe Parra

Une journée d'hommage le 27 août à Rosas

Les descendants des membres de l'équipage du Saint-Prosper se rendront à Rosas le 27 août. C'est en début de matinée qu'ils se rendront sur le lieu du naufrage.

Sur le site, il y aura une lecture de témoignages et une couronne de fleurs sera jetée à la mer par les familles.

Patrice Strazera et son équipe plongeront et iront placer une plaque commémorative sur le

mât du cargo. Dans l'après-midi, une cérémonie se tiendra à l'église Santa Maria de Rosas pour l'équipage du Saint-Prosper.

Le père et le grand-père de Jean-Marc Guillou avaient fouillé les archives départementales de Seine-Maritime, du Finistère.

Ils avaient envoyé plusieurs courriers à la Marine nationale. En vain.

Article de « L'Indépendant » du 27 juin 2005
(Collection Jean Marc Guillou)

Jusqu'à la parution de l'article du « *Trégor* », au sein de la famille Guillou que l'on peut considérer comme élément moteur dans les premières recherches, les souvenirs des descendants de disparus, restent lointains. François et Auguste se rappellent vaguement du nom de quelques-uns, présents lors de la cérémonie funèbre qui s'était déroulée courant mars 1939 (cf page 104).

Malgré la proximité de certains d'entre eux qui habitent à peine à quelques centaines de mètres, ils ne se fréquentent pas plus que cela, se croisent de temps en temps, avec dans ce regard, le souvenir partagé d'un événement qui remonte à la fin des années 30 : celui de la perte d'un proche, d'un marin disparu tragiquement et mystérieusement à bord du « *Saint-Prosper* », le 8 mars 1939. Un fardeau qu'ils portent lourdement mais avec dignité et réserve !

Mais en ce 26 mai 2005, l'article du « *Trégor* » (cf page 116) réveille effectivement de vieux souvenirs et dès le lendemain, pas moins de quatre familles se font connaître et répondent à l'appel. Au fil des échanges téléphoniques incessants, ce lointain passé resurgit brutalement comme si c'était hier...

Lors des semaines qui suivent, les « *Guillou* » continuent leurs investigations et en juin 2005, huit familles sont déjà identifiées.

Ainsi, le 27 juillet, les familles Larriven, Menguy, Le Mat, Le Fur, Le Maître, Le Cavorszin, Mériot et Guillou se retrouvent à Runan (cf page 107) dans la maison familiale du Chef Mécanicien. L'évènement est une nouvelle fois relaté par le « *Trégor* » du 28 juillet (article ci-contre).

Rien n'a été oublié, les propos et les pensées sont identiques. Tous parlent du même drame, du même vide, de cette même cicatrice toujours ouverte et d'un deuil que personne n'a pu faire ! Et l'on constate avec stupéfaction que plus de soixante ans après, les enfants de certains marins sont encore en vie. Tel est le cas de Renée Le Nepvou, fille de Victor Mériot, âgée d'à peine 11 ans lors de la tragédie (cf page 99).

Tous approuvent l'idée de déposer une plaque commémorative qui sera donc fixée par cette équipe de plongeurs menée par le charismatique Patrice Strazzera et à laquelle les familles vouent dorénavant, une reconnaissance éternelle pour le travail accompli jusqu'à maintenant.

Lors de ces retrouvailles chaleureuses et après qu'il ait été prévenu par Jean Marc Guillou, un certain Alain Allainguillaume est également présent.

Contrairement aux autres marins, ce Novice embarqué sur le « *Saint-Prosper* » dès 1936 (cf page 96), n'a pas connu le destin tragique de ses camarades.

Soixante-six ans après, les familles des disparus en mer se retrouvent

La saga du Saint-Prosper unit les familles

En mai dernier, les descendants de François Guillou, lançaient un appel dans la presse : Le Saint-Prosper, coulé en 1939, a été retrouvé. A son bord, tout un équipage disparu. Jeudi, à Runan, huit familles étaient réunies autour d'une histoire commune : la perte d'un des leurs et l'hommage posthume qu'elles leur rendront en Espagne le 27 août.



RUNAN - C'est un moment unique, chargé d'émotion. Les familles des disparus en mer il y a 66 ans, se sont retrouvées à Runan. Sur les 27 membres de l'équipage, huit familles ont répondu à l'appel lancé par la famille Guillou, en juin dernier, par voie de presse.

perdu la mémoire peut-être, c'est pour ça qu'on n'a pas de nouvelles. Maintenant, je sais où il est.

Sur les 27 membres de l'équipage disparu, huit familles ont été retrouvées. Parmi elle, la famille de François Lemal, de Plouguiel, présente jeudi à Runan. Les familles Le Fur, Le maître, Larriven et Le Cavorszin se sont également manifestées.

Autre charge émotionnelle apportée par la présence d'Alain Allainguillaume. En effet, compagnon de mer de l'équipage du Saint-Prosper, Alain est un miraculé. Malade, il avait été débarqué à Rouen alors que le Saint-Prosper était en route pour l'Espagne. Il aurait dû être à son bord lors du naufrage. « J'ai jamais rien su d'eux, je suis allé à des enterre-

ments qui ont quand même été célébrés, c'est tout. On se connaissait tous, on formait comme une famille.

Avoir fait resurgir ce passé douloureux n'est pas une mince affaire. Mais la famille Guillou est récompensée de ses efforts de recherches car c'est un moyen de rendre un ultime hommage à tous des hommes qui ont perdu leur vie prématurément. Le 27 août prochain, un petit groupe se rendra sur les lieux du naufrage afin de sceller une plaque commémorative sur l'épave du bateau. Pour l'équipe de plongés, c'est une histoire d'exception : « Je ne me serais pas douté que nos exercices de plongés autour de cette épave qui nous passionne, se transformeraient en évènement. Voir surgir les familles

au milieu de tout ceci, est émouvant, c'est même surréaliste » explique Franck Gentili, passionné par l'épave. « De ce côté de la Catalogne, il y a une cimette sur les joyaux qu'elle possède. Nous plongeurs, n'avions jamais réussi à savoir plus de choses sur ce naufrage. Il a fallu se battre éperdemment pour avoir des renseignements, coupés avec ceux de Jean-Marc Guillou. Le Saint-Prosper a enfin une histoire, ici comme en France. C'est l'équipe de plongés de Patrice Strazzera qui ira au fond »

Pour les marins de Rosas, le Saint-Prosper est une épave oubliée de la guerre d'Espagne. De ce fait, l'exposition du 27 août 2005 à la mairie (en collaboration avec le service des archives) devrait permettre au Saint-Prosper de rentrer dans l'histoire maritime de Rosas.

Quant à Jean-Marc, l'histoire du Saint-Prosper est devenue une saga forte en aventures et émotions : « J'ai découvert plein de gens passionnés par cette épave, des marins, des plongeurs, espagnols, français, des témoins espagnols qui vivent encore. Et, bien sûr, les familles qui ont enfin identifié l'histoire du cargo. »

Article du « TREGOR » du 28 juillet 2005

Les familles rassemblées devant la maison de François Guillou (collection Jean Marc Guillou)

Originaire de Paimpol dans les Côtes d'Armor, c'est à l'âge de 15 ans que M. Alain Allainguillaume embarque le 27 mai 1936 comme Novice¹, à bord du « *Saint-Prosper* », son premier navire. Il y fera pratiquement trois années consécutives, 33 mois exactement.

En février 1939, le « *Saint-Prosper* » est à quai à Rouen, son port d'attache. Depuis plusieurs semaines déjà, le jeune Allainguillaume est malade, il a attrapé : la « *Pelade*² ». Il est donc débarqué le 17 février ! C'est ce qui va lui sauver la vie !

*Alain Allainguillaume
(Collection Franck Gentili)*



Jean Marc Guillou retrouve la trace d'Alain Allainguillaume et l'informe que le « *Saint-Prosper* » sur lequel il a été embarqué pendant de nombreux mois vient d'être découvert. Cela réveille en lui de très vieux souvenirs ...

« ... En 1939, j'étais malade... J'avais des chutes de cheveux... Et Ce n'était pas toujours joli de servir le carré des Officiers dans cet état-là... J'étais obligé de maintenir en permanence sur la tête, un béret basque pour cacher les tâches de pelade... Le docteur a dit :

" ... Vous ne pouvez pas vous faire soigner à bord avec cette maladie-là, vaut mieux que vous débarquiez ...".

« ... J'ai donc été envoyé à l'Hospice Général de Rouen et là je me suis sauvé de l'hôpital... J'avais tellement mal et on était tellement mal nourri que je suis rentré chez moi... à la ferme de mes parents... Je ne sais plus comment exactement... Tout ça, c'est tellement vieux ... »

(Propos d'Alain Allainguillaume - automne 2005)

¹ Deuxième grade de la Marine Marchande entre celui de Mousse et de Matelot, le Novice est un Mousse ayant pris de l'expérience ou un jeune volontaire âgé de 16 ans. Il est reconnu que les meilleurs Novices sont ceux issus des navires de commerce.

² La pelade provoque une perte de pilosité par plaques, le plus souvent au cuir chevelu. La peau du crâne conserve son apparence normale, mais est simplement dépourvue de cheveux par endroits. On la nomme aussi « alopécie en plaques ».



*Photo prise par François Guillou au carré des Officiers
Alain Allainguillaume (debout) et le Capitaine Langlois (troisième en partant de la gauche)
(Collection François Guillou)*

En parcourant quelques photos d'époque, qu'il a encore en sa possession, l'ancien Novice plonge dans le passé... et tout comme le « *Saint-Prosper* » dont le mystère commence enfin à regagner la surface, les souvenirs de Monsieur Allainguillaume qui datent de plus de soixante-cinq ans, reviennent eux aussi à l'air libre !

Malgré ses quatre-vingt-quatre ans, le temps ne semble pas avoir eu de prise sur lui et sur sa mémoire... C'est avec une étonnante limpidité qu'il donne une description précise de ses années passées sur le « *Saint-Prosper* ».

Ainsi, sur la photo où pose une partie de l'équipage (cf page 96 en bas), il énumère du doigt avec une incroyable précision le nom de ses anciens camarades de bord :

« ... Celui-là, c'est Rocard... celui-là, Le Carvorszin... celui-là derrière : Roussel... ici Jean Richard... Moi, je suis là... »

Il poursuit le partage de ses souvenirs, photo du « *Saint-Prosper* » à l'appui :

« ... L'équipage était à l'avant ici... Du côté droit, c'était les dortoirs et du côté gauche, le réfectoire. Ici, sous la passerelle, c'était le Commandant tout seul... Les officiers ici derrière... Et le personnel « machine » était à l'arrière... Nous étions quasiment presque tous des bretons... Il y en avait beaucoup du Morbihan et beaucoup de Paimpol ... »

(Alain Allainguillaume - Automne 2005)



Les souvenirs d'Alain Allainguillaume sont précis
(Collection Jean Marc Guillou)

C'est de la bouche d'un ouvrier agricole qui travaille sur les terres de ses parents que M. Allainguillaume apprend le jour même, qu'un bateau s'est perdu... il a immédiatement pensé au « *Saint-Prosper* »...

«... Je me suis douté aussi tôt que c'était le Saint-Prosper... Et c'était bien le Saint-Prosper... Tout l'équipage était perdu, c'est ça qui m'a touché le plus... A cette époque-là, je les connaissais tous... C'était un peu la vie de famille ... »

(Alain Allainguillaume - Automne 2005)

En ce 8 mars 1939, seuls le Novice Allainguillaume et le Matelot Richard (cf page 96) en congé ce jour-là, échappent à la tragédie. D'ailleurs, tous deux se rendront à la cérémonie funèbre de François Guillou, le Chef Mécanicien (cf page 104). En 1944, le M. Richard décèdera tragiquement à Paimpol, en sautant sur une mine.

Alors, si dans les faits, Alain Allainguillaume est considéré comme le seul survivant de cette tragédie, lui ne voit pas les choses tout à fait comme ça :

« ... Oui j'étais le seul survivant... Puisque je n'étais pas à bord à ce moment-là, je n'étais donc pas un survivant ! Je crois que c'est un peu dû à une chance que j'ai... Je suis né un 1^{er} avril... C'est peut-être pour ça... une chance que j'ai ... ».



Alain Allainguillaume
(Collection Franck Gentili)

Les « Guillou » poursuivent les échanges avec les familles :
Allainguillaume, Marie Claude Gopois : la petite fille du Capitaine Langlois et
bien d'autres encore, pour préparer l'hommage du 27 août à Rosas.

Paimpol le 3/06/05 DE ALLAINGUILLAUME Rétiré
à M^r JEAN MARC Guillou

J'ai été vraiment touché de voir le nom de mon premier navire à la une du Ouest France
en date du 2/05/05. Je peux vous donner quelques explications ou informations car je suis le dernier
marin débarqué du S^t Prosper en date du 12/02/39 pour maladie et hospitalisé à Rosas.

J'ai connu M^r Guillou lorsque j'assumais les fonctions de mousse puis radio sur ce navire
depuis le 27 mai 1936 jusqu'au 12/02/39 et je le servais à table durant cette période. Excepté
les congés qui étaient très rares à cette époque d'avant-guerre, de plus je suis allé à Rosas
à la messe pour M^r Guillou en vedette accompagnée du matelot François Richard de Trepot qui se
trouvait en congé à cette époque. Hélas, le malheureux était père de 6 enfants et a disparu
dans l'explosion des tas de mines au champ de fosse de Paimpol en 1944.

J'ai donc bien connu la totalité des disparus. Je ne me rappelle plus les noms de tous
excepté ceux qui habitaient le régime, je vais essayer de vous donner les noms et
fonctions de certains de l'équipage au verso, ainsi que les détails que je connaissais de mieux.
Je possède quelque part une photo du S^t Prosper mais où j'ai et de quelque uns des disparus
il y a comme vous le dit à 66 ans que je ne pense de personne au S^t Prosper.

Je suis natif de Rosas, âgé de 84 ans et habite à 1 km du bourg de Paimpol
mais sur la commune de Paimpol.

Ensuite je suis sûr de vous préparer ce que de téléphoner votre tout les renseignements
que je peux vous donner.

Sincères Salutations

Lettre d'Alain AlainGuillaume adressée à Jean Marc Guillou
(Collection Franck Gentili)

Hommages et commémorations



Le « Saint-Prosper »
(Collection Franck Gentili)

LA PLAQUE
27 août 2005 - ROSAS



*Plaque Commémorative
(Collection Franck Gentili)*

En ce samedi 27 août 2005 au matin, dix-neuf descendants de quatre des huit familles déjà identifiées en moins de deux mois, se retrouvent à Rosas pour rendre enfin, l'hommage qui se doit à ces marins disparus.

Les familles Lemaître, Meriot, Lemat et Guillou ont fait le déplacement ainsi que des proches de M. Allainguillaume, lui-même trop fatigué pour faire le voyage.

Depuis quelques jours déjà, la Tramontane souffle très fort. Elle couvre la baie de Rosas d'innombrables rides blanches rendant périlleuse, toute sortie en mer. A tel point que l'équipe de plongeurs du « *Sommeil Des Epaves* » est plus

que pessimiste quant au bon déroulement de la plongée. Mais le matin même et comme par la magie du destin, le vent s'arrête brutalement proposant ainsi, une fenêtre météo très favorable ! Le temps semble s'être figé... Une atmosphère de paix, de calme et de sérénité propice à l'hommage, s'est installée.

A 8h20, les familles se retrouvent à l'entrée du port « *Pesquer* » pour embarquer à bord du bateau d'excursion « *Crevers Don Pancho* » piloté par M. Jordi Vila.

A 8h30, le bateau quitte Rosas et pendant le trajet qui les mène vers le « *Saint-Prosper* », les descendants des marins se rassemblent autour de M. Eusebio Escardibul (cf page 109). Ils l'écoutent raconter non seulement dans quelles circonstances, il a découvert l'épave du bateau de leurs aïeux mais aussi les démarches entreprises pour identifier le navire et enfin, les souvenirs des nombreuses plongées qu'il a réalisées sur le « *Saint-Prosper* ».



*Les descendants des marins disparus s'imprègnent des paroles de M. Eusebio Escardibul
(Collection Jean Marc Guillou)*

Quarante-cinq minutes plus tard et à près de 4 miles de la côte, le « *Crevers Don Pancho* » stoppe les moteurs à la verticale de l'épave.

L'émotion est palpable...

Après soixante-six années d'une histoire jamais refermée, ces familles vont enfin pouvoir rendre hommage à leurs marins, faire leur deuil et commencer à tourner délicatement la dernière page d'un livre resté ouvert pendant trop d'années...

Néanmoins et malgré l'intensité de ce moment solennel, chacun fait preuve d'une incroyable retenue qui force le respect. La cérémonie débute lorsque les familles remettent religieusement à Patrice Strazzera et à ses plongeurs venus sur le site avec leur propre zodiac, la plaque commémorative qu'elles ont fait confectionner avec du granit rose de Perros Guirec¹.



*Les plongeurs du « SDE » prennent religieusement possession de la plaque
(Collection Jean Marc Guillou)*

¹ Commune et station balnéaire de la côte de granit rose du département des Côtes-d'Armor en Bretagne.

Patrice Strazzera se souvient très bien de cette passation de relais :

« ... ils nous ont remis cette plaque comme s'ils nous léguaient un trésor. Ils étaient inquiets de savoir comment nous allions la fixer sur l'épave... ».

Puis, chacun son tour, un représentant des quatre familles prend la parole au travers d'un témoignage ou d'une lettre d'adieu comme celle que lit Renée le Nepvou (cf page 99) dont la lecture bouleverse l'assemblée. Ce jour-là, alors âgée de 77 ans, elle semble avoir retrouvé sa voix d'enfant... celle qu'elle avait lors de la disparition de son père.

M. Joseph Coat (cf page 112), un ami proche des Guillou a également fait le déplacement. L'occasion pour lui de prononcer quelques mots...



*M. Joseph Coat, ami proche de la famille Guillou
(Collection Jean Marc Guillou)*

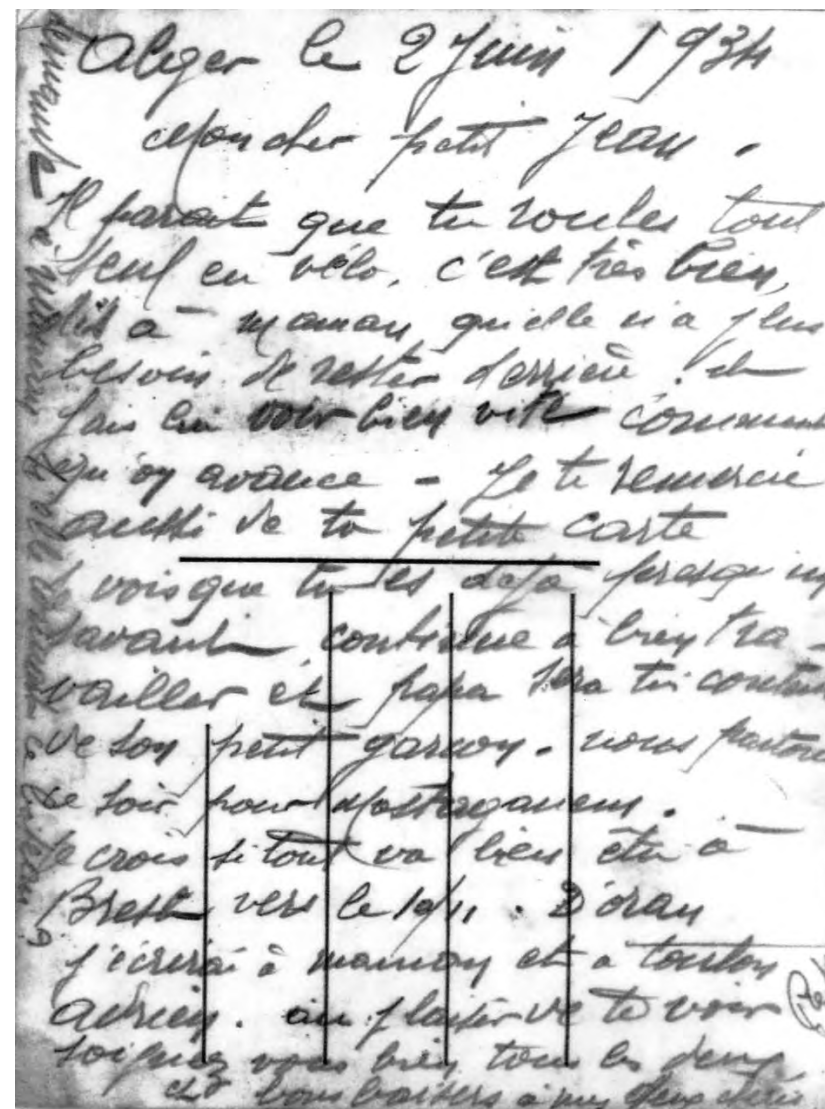
C'est également, la lecture d'une lettre particulièrement touchante que le Chef Mécanicien avait adressée à son fils Jean (cf page 107), le 2 juin 1934... et dans laquelle il lui fait part notamment de sa satisfaction de le savoir faire du vélo tout seul...



Michel Guillou lit la lettre de son oncle
(Collection Jean Marc Guillou)

Les familles profitent de la lecture de ces témoignages pour se recueillir. Accoudées aux bastingages, elles s'isolent mentalement pour contempler la surface lisse de la mer à l'endroit même où en ce 8 mars 1939, le « Saint-Prosper » coula corps et biens.

Elles tâchent de s'imaginer les circonstances du naufrage, de visualiser le navire tel qu'il repose désormais 60 mètres plus bas, tout en prononçant en silence ou à voix basse, quelques mots destinés à ces marins ! Le deuil commence enfin...



Lettre de François Guillou
(Collection Jean Marc Guillou)

Puis c'est aux sons des chants bretons dont les dernières paroles sont :
«... Kenavo... Kenavo!... », qu'une gerbe de fleurs est déposée sur la mer...

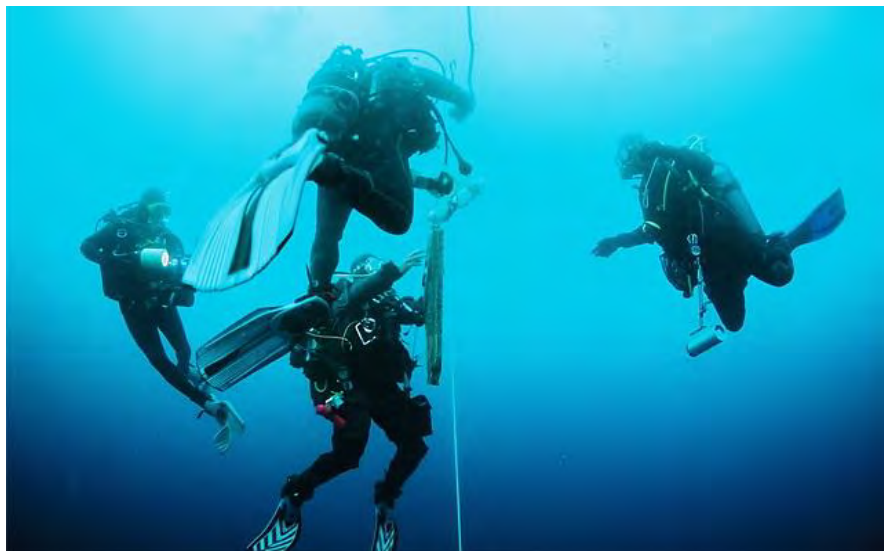
« ... L'âme de nos marins flotte sur l'océan. Je l'ai vue ce matin sous l'œil d'un goéland. Elle s'enferme le soir sur les îles endormies, protégeant les secrets qui entourent leurs vies ... ».

(Poème breton)

A l'issue de ces hommages particulièrement émouvants, les plongeurs du « SDE » s'enfoncent sous la surface parfaitement lisse et calme. Et c'est avec une respectueuse pensée pour ces 27 marins que les plongeurs descendent la plaque de granit rose... pour aller la fixer délicatement et solennellement au mat de charge avant du « Saint-Prosper ». Telle une arche pointant vers la surface, il domine gracieusement à 37 mètres de profondeur, l'ensemble de l'épave.

Aux yeux de Patrice Strazzera, ce mat est devenu au fil du temps:

« ...comme un monument dédié aux victimes... »



Les membres du « SDE » descendent délicatement la plaque
(Collection Patrice Strazzera)

¹ « Au revoir » en breton mais dans ces circonstances, cela peut se traduire par « Adieu »



« Le Mat de charge est comme un monument dédié aux victimes »
(Collection Patrice Strazzera)

La descente s'effectue dans une eau sombre, chargée de particules... Mais lorsque les plongeurs arrivent sur le mat avant, tout s'éclaircie comme par enchantement...

« ... Pendant les trente premiers mètres de descente, l'eau était très trouble. Mais lorsque nous sommes arrivés dans la zone du mat de l'épave, elle est devenue cristalline. C'était très troublant ... ».

(Patrice Strazzera - 27 août 2005)

Alors que les plongeurs fixent la plaque avec de solides cordages, Patrice multiplie les prises de vue. Lui qui d'habitude, photographie les épaves en noir et blanc, cette fois-ci, c'est en couleur qu'il immortalise ce moment solennel.



*Les plongeurs du « SDE » déposent délicatement la plaque
(Collection Patrice Strazzera)*

Ce jour-là, outre le fait qu'il soit surpris par l'eau devenue claire brutalement, Patrice perçoit en levant la tête, un rayon de lumière qui vient inonder le haut du mat de charge... Comme si une force, une présence voulait, non seulement par cet éclairage, leur rendre la tâche plus facile mais également comme si elle souhaitait que l'évènement, qui concrétise plus de soixante-six années d'attente, soit sous le feu des projecteurs... Patrice Strazzera en garde le souvenir d'une sensation particulièrement étrange.



Collection Patrice Strazzera



La plaque fixée, il est temps pour les plongeurs de quitter l'épave...

Ils amorcent la remontée avec le sentiment d'un devoir accompli mais ne peuvent s'empêcher de penser une nouvelle fois aux 27 marins... Au fil de leur ascension, la mer reprend ses droits, le mat de charge sur lequel ils ont eu le privilège de fixer une plaque commémorative, s'estompe délicatement comme si le « *Saint-Prosper* » se recouvrait à nouveau de son linceul mais en laissant tout de même le temps à Patrice, de faire un dernier cliché... pour la postérité !



*Au fil de la remontée, le linceul du « Saint-Prosper » se referme
(Collection Patrice Strazzera)*

La sortie des plongeurs marque la fin de la cérémonie et aussi étrange que cela puisse paraître, c'est à ce moment-là que La Tramontane décide de balayer à nouveau la baie... obligeant les familles et les plongeurs à quitter la zone sans tarder !

Est-ce uniquement de la chance ou ne serait-ce pas plutôt un signe du destin ! Cela restera un des autres mystères que gardera le « *Saint-Prosper* »...

Toujours est-il que le vent s'est tu... le temps que l'hommage soit rendu...

Arrivés au port avec encore dans leur esprit et dans leur cœur, les images de cette cérémonie, familles et plongeurs sont accueillis à la Mairie de Rosas par Monsieur Carles Paramo Ponseti, Maire de la commune. Il les reçoit avec chaleur, montrant ainsi le fort attachement de la ville à l'histoire du « *Saint-Prosper* ».

C'est également l'occasion pour tous, de découvrir l'épopée de ce navire français, au travers d'une exposition encore rudimentaire, des quelques documents et photographies qui ont pu être rassemblés en quelques semaines.

Des photos des marins circulent, passent de mains en mains. Le portrait de François Guillou préside la cérémonie...



*Au centre et de gauche à droite
Eusébio Escardibul, M. Le Maire et Jean Marc Guillou
(Collection Jean Marc Guillou)*

A l'issue du repas à l'hôtel MEDITERRANEO, les plongeurs Patrice Strazzera, Franck Gentili, Gilles et Anne Baysselier, Renaud Cabrol, David Perez, Pierre Lecomte, Roman Miecko et Claude Marty retrouvent les familles dans une petite salle mis gracieusement à disposition par la direction de l'hôtel.

Elles vont enfin rencontrer ces plongeurs qui par leur passion des épaves et l'altruisme qui les animent, leur permettent enfin de remonter le fil du temps et de retrouver ainsi la trace de leurs aïeux.

Cette rencontre est, comme la cérémonie qui s'est déroulée le matin même, un moment particulièrement fort... Les plongeurs qui durant cette plongée, ont été les yeux des familles, partagent leur témoignages...

Au vu des photos de la plaque, de la baignoire dans la cabine du Capitaine Jules Langlois, des coursives et des passerelles, l'émotion des descendants des marins disparus est intense mais une nouvelle fois d'une incroyable retenue. Les gorges sont nouées, les yeux se mouillent discrètement, quelques mots sont échangés et les regards font le reste.

Des regards chargés de gratitude... Une gratitude à jamais scellée !



*Plaque commémorative
(Collection Patrice Strazzera)*



*La baignoire
du Capitaine Jules
Langlois
(Collection F. Gentili)*



*Les Coursives
(Collection F. Gentili)*



*Passerelle Moteur
(Collection F. Gentili)*

Cette journée de commémoration se termine par une cérémonie à l'église Santa Maria organisée par les « Padre » Juan Riu et Narcis Costabelle.

Le moment de se séparer une nouvelle fois est venu, l'émotion est forte... Et les yeux sont embués :

« ... Embués de larmes lorsque les plongeurs et les familles se quittèrent. Parce que le lien créé défît le temps et l'espace. Parce qu'entre ceux qui s'insinuent dans le sommeil des épaves et ceux qui les rêvent, la mémoire s'est intercalée ... »

(Christophe Parra - extrait de l'article de L'Indépendant du 1^{er} septembre 2005)

« ... Pour nous, la boucle est bouclée. Parce que l'épave a coulé, il y a eu des victimes...

Nous... plus de soixante-six ans après, nous sommes descendus ...

On a fait une plongée, des photos et enfin grâce à ce travail... et bien, des familles ont pu voir la sépulture de leurs disparus...

... Et ça, je trouve que c'est fabuleux ... »

Patrice Strazzera - 27 août 2005



Si depuis tant d'années, Patrice Strazzera photographie les épaves avec le soutien indéfectible des membres du « SDE », c'est parce qu'il est convaincu qu'elles ont une âme. Le « Saint-Prosper » en est certainement l'exemple le plus probant... Depuis ce 8 mars 1939, le navire perdu abritait les âmes égarées de vingt-sept marins... La pose de cette plaque a permis d'ouvrir une porte temporelle, de tendre une passerelle entre les disparus et leurs familles et permettre à chacun de faire un deuil tant espéré et de trouver enfin, le repos si attendu ...

Remerciement du 5^{er} Septembre

Monsieur Lestou

Je suis très heureux d'apprendre par votre lettre que vous avez rendu un hommage à l'équipage de mon premier navire et que tout c'est très bien déroulé et vous remercie de toutes ces informations.

J'ai pensé à vous tous et à plusieurs reprises durant cette journée du 27 Août 05. J'aurais bien voulu y assister mais mon âge Rous est bien trop loin.

En 1938 j'étais au chantier de jeunesse à Banyuls (P. O.). Jamais je n'aurais pensé me trouver si près de l'épave du S^t PROSPER - Je vous félicite encore fois pour cet incroyable travail de fouilles.

J'ai aussi gardé un très bon souvenir de ma visite à Rincen c'était très sympathique pour moi de voir cette personne âgée.

Merci aussi pour toutes ces informations que vous m'avez adressé au sujet de ce mariage vieux de 65 ans et bien de connaître l'endroit où repose le navire mon ancien couchette et son équipage malheureusement disparu.

Sincères salutations
mes amitiés

Lettre de M. Alain Allaiquillaume - 5 septembre 2005
(Collection Jean Marc Guillou)

Pour les Guillou, la cérémonie du 27 août n'est qu'un prélude... Et si jusqu'à maintenant, huit familles ont été retrouvées, dix-neuf doivent encore être recensées. Ils poursuivent donc leur quête et multiplient les contacts. D'autres descendants répondent à l'appel comme ceux du Capitaine Jules Langlois... Ainsi, à force de persévérance et de pugnacité, petit à petit, le puzzle se reconstitue ! Lors de la cérémonie de Rosas, la famille Langlois n'était pas présente car à ce moment-là, les recherches menées par Jean Marc Guillou, n'avaient pas encore permis de retrouver sa trace...

En fait, c'est grâce à Alain Allaiguillaume que les descendants du Capitaine du « *Saint-Prosper* » ont pu être retrouvés.

« ... M. Allaiguillaume s'est souvenu que mon père faisait des signes quand le cargo passait près d'une zone précise des côtes normandes ... »

(Simone Langlois, fille du Capitaine Langlois)

Cet endroit se situait en Basse-Normandie, du côté de Berville sur mer... Là où il est né ! C'est comme ça qu'en octobre 2005, Jean Marc Guillou localise tout d'abord Mme Gisèle Raulin (cf lettre page ci-contre). Elle-même prend rapidement contact avec sa cousine qui habite Rouen: Marie Claude Gopois (lettre cf pages 132 et 133), qui n'est autre que la fille de Simone Langlois (épouse Sanson), elle-même fille du Capitaine Jules Langlois.

C'est ainsi que Jean Marc Guillou, élément moteur dans le cadre des recherches sur le navire « *Saint-Prosper* », fait la connaissance de Philippe Langlois, l'arrière-petit-fils du Capitaine...

Directement concerné par cette histoire et très touché par toutes les démarches entreprises jusqu'à présent, il se lance lui aussi corps et âme dans cette aventure et devient ainsi, un nouvel acteur de cette quête, notamment auprès de la Marine Nationale.

*Philippe Langlois
(Collection personnelle)*



Beuzeville

Le 9 novembre 2005

Mme Gisèle Raulin
390, rue Albert Lorey
M. M. Jacques Gauthier
618, rue du Lion
720 Beuzeville

A l'attention de
Monsieur Jean Marc Guillou

Monsieur

Bonjour
Nous avons bien reçu votre courrier concernant le naufrage du « *Saint-Prosper* » et nous vous en remercions vivement.

Nous communiquerons une photocopie de l'ensemble des documents, que vous nous avez fait parvenir, à Madame Jean Sanson, fille de Monsieur Jules Langlois, ainsi qu'à tous les petits enfants.

Nous les avons informés au préalable bien entendu.

Nous vous exprimons notre très sincère reconnaissance pour votre intervention et nous souhaitons pouvoir participer à la cérémonie que vous prévoyez.

Nous vous prions de bien vouloir accepter, Monsieur Guillou, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Gauthier

*Lettre de Mme Gisèle Raulin, cousine de Marie Claude Gopois
(Collection Franck Gentili)*

Mme Marie Claude Gopois
28, Rue Soeur Marie-Ernestine
Tel: 02.35.88.73.97
Mobile: 06.74.83.24.25
e-mail: amande76@wanadoo.fr

Rouen, le 20 Novembre 2005

A l'attention de Mr. Jean-Marc
Guillou.

Monsieur,

Après bien des recherches, vous vous êtes entretenu
téléphoniquement avec Mme Roulin Gisèle, ma petite cousine,
et avez envoyé des articles de presse sur l'Homage des Familles
à l'Equipage du "ST PROSPER" le 27 Août de cette année.

Sa sœur, Mme Gauthier Nicole m'a aussitôt téléphoné et m'a
envoyé les photocopies des articles de presse et de votre lettre.

Vous pouvez comprendre la surprise et l'émotion
intense qui m'a gagnée, je fus très touchée qu'on ait
enfin pu connaître le lieu exact où a sombré le navire le
ST. PROSPER, commandé par le Capitaine Jules Langlois, mon
grand-père et tout son équipage. Ma grand-mère, Marie
Langlois née Heuville à Berville s/mer, nous racontait
souvent avec des sanglots que le navire avait certainement
coulé en Méditerranée lors d'une importante tempête, mais
avec des points d'interrogation. Celle-ci est décédée en
1981 au mois de Janvier. Et son chagrin n'a jamais cessé.

Des recherches ont été faites à l'époque, comme vous le
savez, mais en vain.

Ma cousine, Mme Gauthier de Beuzeville m'a
téléphoné une seconde fois, me précisant que vous aviez
besoin de photos de mon Grand-Père le Capitaine Jules
Langlois; je vous les adresse avec des coupures de
presse de l'époque sur la disparition du Navire

Lettre de Mme Marie Claude Gopois, petite fille du Capitaine Langlois - Page 1

Le ST Prosper, avec des lettres d'un ami de la famille et
en particulier, celle de la femme du Marin Mr Pierre Bonceur
Radiotélégraphiste sur le ST PROSPER. Tout cela est bien
triste.

Je ne me suis pas présentée: je suis bien la petite
fille du Capitaine Jules Langlois (et j'en suis très fière) je
suis la fille de sa fille, Simone Langlois ép. Sanson. Elle
vit toujours à mes côtés, a été très touchée par cette nouvelle
étonnante et triste pour sa Maman. Mais elle est souffrante,
elle a 81 ans.

Je dois tout de même vous préciser que je ne suis pas
la seule petite fille du Capitaine, mon Grand-Père, car a eu
un fils également, Pierre Langlois né en 1918 et malheureuse-
ment décédé en le 8 Mars 1978. Celui-ci a eu quatre
enfants encore en vie entre l'âge de 65 ans à 55 ans.

Je vais leur communiquer, ce que je sais et que
grâce à des personnes comme vous Mr Jean-Marc Guillou
qui avez lancé un appel à travers les journaux
"Ouest France" et Trégor pour retrouver toutes les familles
des disparus et nous avons eu la chance d'en faire partie.

Je regrette fortement de ne pas avoir assisté à Rosas
"ESPAGNE" à la commémoration du 27 Août de cette année,
surtout que cet été au mois d'Août nous étions en Espagne
à Volucia. Nous avons un cousin par alliance qui a
sa sœur qui y demeure.

Mais je ferai, moi et ma famille le maximum
pour venir en Bretagne ^{à Paris} pour l'exposition et le film
qui vont être faits au Mois de Mars 2006.

Mon mari a contacté le site de Mr Frank Gentili:
nous avons pu apprécier les textes et les images
extraordinaires qui nous ont rendus à la fois triste
et enfin délivrés de savoir.

.../...

Page 2

Je suis heureuse que MR Alain ALLAIN GUILLAUME
Shans, soit de ce monde et peut parler de mon GRAND
Père et son équipage, n'ayant pas embarqué sur
le ST PROSPER, nous le respectons par sa présence.

MR Jean Marc Guillou, je suis très heureuse que
vous ayez pu nous retrouver, nous la famille de mon
Gd Père le Capitaine Jules Langlois et je souhaite pouvoir
vous rencontrer et pouvoir parler de tout sur le ST Prosper
de votre grand Oncle François Guillou qui était chef Méca-
nicien, et qui est beau en photo.

Honneur Veuillez recevoir tout votre respect,
notre bonheur triste de tout ce qui s'est passé.
C'est à la fois dur et agréable à supporter.

Avec l'espoir de vous rencontrer, vous, votre
famille et les autres

Mme Marie-Claude Gopois
petite fille du Capitaine Jules Langlois du
SAINT-PROSPER

M Gopois

Ma mère est très émue de connaître enfin le lieu exact où
l'épave du "ST Prosper" sur lequel naviguaient son Père le
Capitaine Jules Langlois, son capitaine en 2^d et tout l'équipage, mais
est surtout chagrinée pour sa mère qui a beaucoup souffert, et
n'a pas pu le savoir avant son décès en Janvier 1981, et pour
cela aurait été possible. Avec tout son respect et son admiration
pour vous et tous ceux qui ont jamais cessé de faire les recherches.

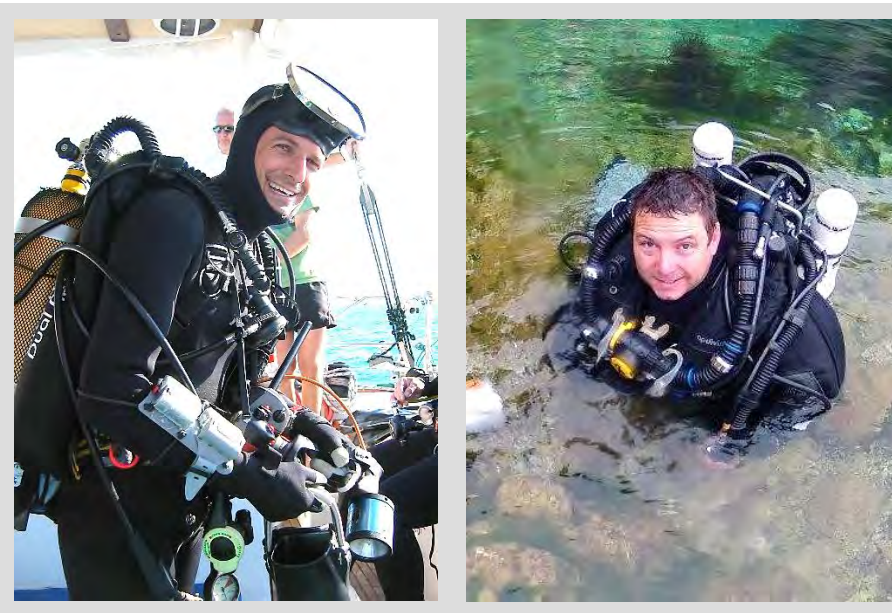
Page 3

LE MUR DES DISPARUS

4 mars 2006 - PAIMPOL

Après la cérémonie du 27 août 2005, Marcel et Jean Marc Guillou, aidés dorénavant de Philippe Langlois, progressent dans les recherches des descendants des marins disparus. En à peine quelques mois, ils retrouvent six familles supplémentaires et c'est à Paimpol que les quatorze déjà recensées, décident de se retrouver pour une nouvelle commémoration.

A leur grand regret, Patrice Strazzeria et Franck Gentili ne peuvent se libérer pour cette cérémonie. Ils adressent donc aux familles du « Saint-Prosper » une lettre empreinte de chaleur et de profond respect. Elle est lue à l'ensemble des familles, lors de cette journée de commémoration.



« ... C'est le cœur serré que nous nous adressons à vous, par la voix de Jean Marc Guillou. Des contraintes professionnelles, logistiques et familiales nous tiennent éloignées de vous en ce jour de commémoration... Mais nos pensées et nos cœurs seront, soyez en certain, tournés vers Paimpol en ce 4 mars.

En effet, marins, familles, officiels bretons et catalans, plongeurs, forment à nos yeux une grande famille, celle du « Saint-Prosper », unie par le souvenir, les émotions et la passion.

La journée du 27 août 2005 a uni à jamais tous ceux qui, de près ou de loin, ont partagé l'émotion de cette première journée commémorative. Désormais, la plaque de granit rose a trouvé sa place sur la partie la plus emblématique de l'épave, le grand mât de charge avant. Elle veille désormais sur les âmes des marins du « Saint-Prosper », ainsi que sur celle de son capitaine, Jules Langlois.

En ce 4 mars nous avons une pensée émue pour tous ceux que nous avons rencontrés le 27 août à Rosas ; enfants, petits-enfants, oncles et tantes... des marins disparus. Et plus particulièrement pour la famille du capitaine Langlois, la famille Guillou et Jean-Marc tout spécialement, valeureux « soldat du souvenir » sans qui, rien n'aurait été possible... Jean-Marc, quel courage ! Quelle persévérance !... Chapeau et mille fois merci.

Enfin une pensée encore plus spéciale pour M Allainguillaume. Comme nous aurions souhaité être là, à vos côtés en ce jour. Vous serrer la main. Vous témoigner notre passion particulière pour VOTRE NAVIRE. Vous témoigner du plus profond respect et de notre immense admiration pour votre HISTOIRE d'homme de mer.

Dans notre quête, jamais assouvie d'épaves à explorer, nous serons amenés à « tremper nos palmes » dans la région prochainement, certainement avant la fin de l'année.

A cette occasion nous serions enchantés de passer chercher cette poignée de main auprès de vous, M Alainguillaume.

Grâce à vous tous, et bien égoïstement, nous sommes en mesure de vous certifier, qu'aucune autre plongée sur épave n'est comparable en émotion à celle qui nous empoigne lorsque nous descendons par 60 mètres de fond à la rencontre du ST PROSPER. Maintenant, ces marins que nous imaginions, courir dans les coursives, s'affairer sur les ponts, dans nos imaginations narcosées, portent désormais des visages, des noms et des histoires.

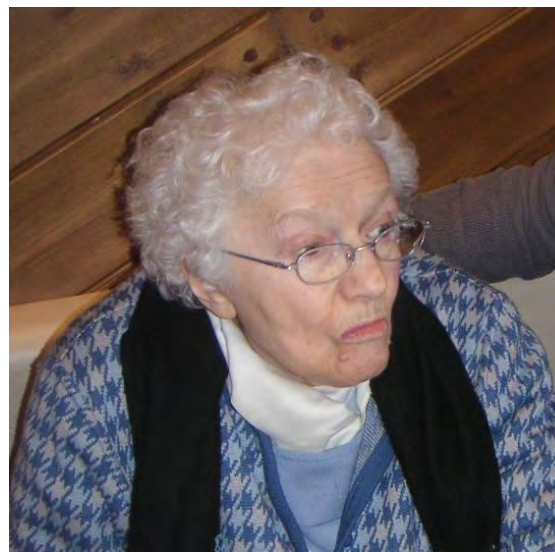
Nous souhaiterions également apporter notre soutien aux autorités de Rosas pour tout projet visant à créer un lieu de mémoire et de rencontre entre catalans et français autour de l'histoire du « Saint-Prosper ».

Nous vous souhaitons le meilleur, pensons bien à vous tous, et à très bientôt.

Franck Gentili et Patrice Strazzera
Mars 2006

En ce samedi 4 mars 2006, la famille Langlois s'est déplacée en nombre.

Ce ne sont pas moins de vingt représentants des descendants du Capitaine Jules Langlois qui sont présents, avec notamment sa fille Simone (épouse Sanson) aujourd'hui âgée de 81 ans, elle-même accompagnée de sa propre fille : Marie Claude Gopois (cf page 132).



Le 8 mars 1939, Simone Langlois a un peu plus de quatorze ans quand elle apprend que le navire de commerce « Saint-Prosper » commandé par son père, vient de disparaître corps et biens...

« ... Je me souviens quand la Société Navale de l'Ouest nous a appelé pour nous annoncer le drame... Je revois encore ce téléphone accroché au mur de l'hôtel ... ».

Simone Langlois
(Collection Jean Marc Guillou)

Pendant cette commémoration, la famille du Capitaine confie qu'initialement, Jules Langlois ne devait pas être présent à bord. En fait, il a assuré un remplacement de dernière minute :

« ... C'était son dernier voyage, il n'aurait jamais dû le faire car il avait atteint l'âge de la retraite. Au dernier moment, il a remplacé le Capitaine au pied levé ... ».

Pour Simone Langlois et tous les autres membres de sa famille, la découverte de l'épave du « Saint-Prosper », c'est à la fois un sentiment de grand soulagement mais aussi de profonde tristesse. Elle leur permet effectivement de commencer à tourner délicatement une page vieille de plus de six décennies et d'initier ainsi, une démarche de deuil...

Mais en même temps, cela réveille de tristes souvenirs...

Ils rappellent à Simone combien sa mère a beaucoup souffert de la disparition de son époux. Sa propre fille, Marie Claude Gopois (cf page 132) se souvient très bien que sa grand-mère racontait souvent avec sanglots que le navire avait certainement coulé en Méditerranée lors d'une importante tempête mais dans des conditions jamais vraiment élucidées.

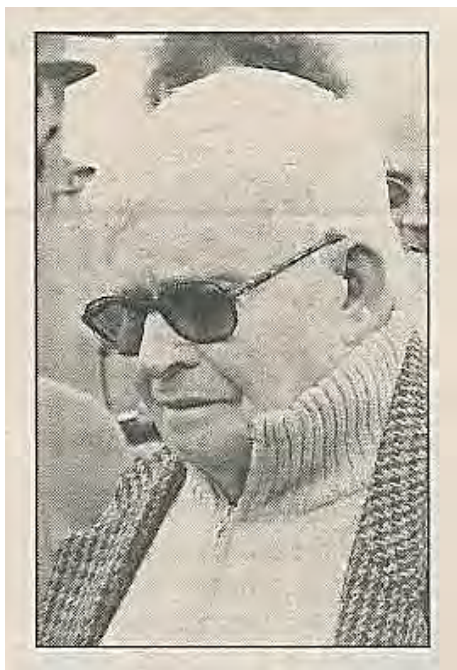
« ... C'est peut-être une bonne chose que ma mère n'ait jamais connu la façon dont il est mort. Elle avait déjà tellement de chagrin et de difficultés à tenir l'hôtel-restaurant ... ».

(Simone Langlois - 4 mars 2006)

Les témoignages de la famille Langlois accentuent sans nul doute la symbolique de cette commémoration déjà fortement chargée en émotion.

Parmi les autres descendants des marins disparus, il faut noter la présence non seulement de M. Alain Allainguillaume qui tout au long de cette journée d'hommage, sert de fil conducteur puisqu'il est aujourd'hui, le seul témoin vivant du « *Saint-Prosper* » mais également celle de M. Albert Pen, le propre frère du Novice Louis Pen qui à l'époque avait embarqué en remplacement d'Alain Allainguillaume.

Soixante-sept ans après la disparition de son frère, il assiste très ému à la pose de la plaque sur le mur des disparus du cimetière de Ploubazlanec.



*Albert Pen
(Collection « Le Télégramme »)*

Mais d'autres personnes de marque ont également fait le déplacement jusqu'à Paimpol, il s'agit de la délégation espagnole représentée par M. Franses Sastre du Conseil municipal de Rosas, du Capitaine Jordi Vila qui le 27 août 2005 avait conduit les familles sur les lieux même du naufrage du « *Saint-Prosper* » et de M. Eusébio Escardibul, le plongeur qui en 1967 découvrit l'épave du cargo français (cf page 109).

C'est avec un grand plaisir et un grand privilège que Jean Paul Pochard, maire de Paimpol, accueille l'ensemble des descendants des marins lors de cette journée commémorative. Tout est fait pour recevoir au mieux les familles. La mairie a mis à disposition une salle pour leur permettre d'assister, non seulement à la projection du film tourné par les membres du « *SDE* » lors de la pose de la plaque en août dernier mais aussi de profiter de l'exposition de photos et documents sur le « *Saint-Prosper* »...



*Eusebio Escardibul au premier plan
(Collection « Le Télégramme »)*

C'est l'occasion pour M. Jordi Vila d'exposer les difficultés de navigation dans la baie de Rosas lors des coups de Tramontane et la nécessité pour les marins de se rapprocher de la côte pour naviguer à l'abri... ce qui fut fatal au « *Saint-Prosper* » qui en faisant cette manœuvre, s'est jeté directement sur le champ de mines déployé par les Républicains (cf page 97).



*Jordi Vila expose les difficultés de navigation dans la baie de Rosas
(Collection Jean Marc Guillou)*

Au préalable de la messe qui se déroule à l'église Perros-Hamon, les familles se rendent tout d'abord au cimetière de Ploubazlanec¹ pour y déposer sur le « *Mur des marins disparus* », une plaque commémorative faite du même granit rose de Perros Guirec que celle fixée sur le mat de charge du « *Saint-Prosper* ».

¹ Situé à 4 km au nord de Paimpol dans les Côtes d'Armor (22), la commune de Ploubazlanec abrite le « *Mur des marins disparus* » qui est constitué d'un alignement de tablettes de bois commémorant les naufrages survenus lors des grandes pêches d'Islande entre 1853 et 1935. Apposées sur le mur du cimetière, elles sont précédées d'une plaque de granit qui signale la perte de 120 goélettes dont 70 corps et biens, et de 2000 marins disparus en mer. De nombreux hommes d'équipage participant à ces campagnes sont natifs de Ploubazlanec et plus de 40 Capitaines au long cours sont originaires de cette commune. En mars 1913, un « coup de cyclone » emporte notamment la goélette « *Tourmente* » faisant périr 13 hommes de ce village dont le Capitaine Alexandre Le Goff. Depuis la fin de ces campagnes de pêche, les plaques commémorant la disparition d'autres marins continuent d'être apposées !



*« Mur des disparus en mer »
(Collection bibliothèque site internet Ploubazlanec)*



*Alain Allainguillaume entouré de Michel et Jean Marc Guillou
(Collection « Le Télégramme »)*



*Les familles des marins disparus
(Collection Jean Marc Guillou)*



*Le Capitaine Jordi Vila, le plongeur Eusébio Escardibul, M et Mme Alain Allainguillaume
(Collection Jean Marc Guillou)*



*La plaque en granit rose de Perros Guirec
(Collection Franck Gentili)*

Avec cette plaque déposée sur le « *Mur des marins disparus* » du cimetière de Ploubazlanec, les familles disposent dorénavant, d'un lieu où ils peuvent se recueillir et ainsi rendre hommage aux vingt-sept hommes d'équipage du « *Saint-Prosper* »...

« ... *On peut faire le deuil ...* »

—
« ... *Je suis heureuse de savoir où est mon grand-oncle. Mon père aurait été heureux aussi ...* »

Quelques jours après cette commémoration, Patrice Strazzer et Franck Gentili profitent de leur campagne de plongée à Saint-Malo pour se rendre dans la région de Paimpol.

Ils ne manquent pas d'aller contempler la plaque posée au cimetière de Ploubazlanec et de rendre visite à un personnage de marque : M. Alain Allainguillaume.

Mais laissons à Franck Gentili, le privilège de raconter lui-même cette fabuleuse journée :

« ... Suite à l'émouvante commémoration du 27 août 2005 et mon intronisation au sein du groupe « SDE », Patrice m'a préparé une surprise : nous allons monter tous les deux à Saint-Malo. L'objectif de cette expédition est de rapporter quelques photos d'épaves de la baie pour le prochain livre...

Après ces rencontres inoubliables, cette commémoration, ces moments de partage et de recueillement avec les familles de ces marins, nous avons le sentiment, quelque part, de faire partie de la grande famille du « Saint-Prosper ». Durant les cérémonies, beaucoup de témoignages se sont succédés, aussi émouvants et prenants les uns que les autres.



Et un nom revenait sans cesse, celui du survivant, celui d'Allainguillaume... Pour moi, la seule évocation de ce nom faisait resurgir le souvenir d'une vieille photo sépia. Une photo que j'ai contemplée à de nombreuses reprises.

**Marins du « St-Prosper »
(Collection Jean Marc Guillou)**

Entre guindeau et bastingage, des visages, des hommes, ceux du « Saint-Prosper » qui posent pour une photo souvenir à bord du cargo avec au premier plan, un Novice souriant, l'air débonnaire, les bras croisés sur un pull sombre : Alain Allainguillaume.

Ce bastingage, ce guindeau, je les ai plongés plusieurs fois, et chaque fois je revoyais la bonne « bouille » du Novice ! Alain Allainguillaume, « le survivant », « le seul » membre d'équipage du « Saint-Prosper » encore en vie ! La famille de ce fier marin était présente à Rosas pour la commémoration.

Jusqu'au dernier moment, nous espérions que M Allainguillaume puisse venir également. Malheureusement, légèrement souffrant, il avait dû renoncer à faire le long voyage en bus depuis sa Bretagne natale !

Bien que présent dans tous les cœurs et dignement représenté par ses proches, la commémoration s'achevait admirablement, mais pour nous, sur un minuscule goût d'inachevé...

Un goût d'inachevé qui devient au fil des mois, une véritable frustration, à tel point que Patrice décrète que, si M. Alain Allainguillaume est assez en forme pour nous consacrer quelques instants, nous profiterons de notre « Expédition Saint-Malo » pour lui rendre une petite visite !

Voilà donc qu'en cette fin de mars 2006, mon « LandCruiser » chargé à bloc, Patrice et moi entamons le périple qui nous conduit à Paimpol, chez M. Allainguillaume.

Pendant ces longues heures de voiture, les discussions vont bon train. Nous ne cessons pas d'évoquer cette rencontre: le survivant quoi !

Je remarque du coin de l'œil qu'à chaque fois que je prononce : « Monsieur Allainguillaume », Patrice me regarde bizarrement... Encore et encore, jusqu'au moment où il me demande pourquoi je dis : « M Allainguillaume au lieu de « M. Guillaume » ?!

- **Ben Pat, c'est son nom : M Allainguillaume !**
- **Tu ne peux pas juste l'appeler M. Guillaume ? Ce serait moins pompeux que M. Alain Guillaume !**
- **Mais, Alain c'est son prénom !**
- **Oui, je sais, qu'Alain c'est son prénom : Alain... Guillaume !**
- **Non Pat, Allainguillaume, c'est son nom de famille et Alain son prénom !**
- **Franck, tu ne serais pas en train de te « foutre » de moi, par hasard ?**
- **Non Patrice, son nom complet c'est M Alain Allainguillaume !**
- **Ah ... Bon !?**

Et nous voilà partis dans un fou-rire qui laisse présager de bons moments...

Monsieur Alain Allainguillaume, donc... Nous recevra le lendemain en fin de matinée.

Nous arrivons tôt à Paimpol. Pour passer le temps et avant « la rencontre », nous allons visiter le mur des marins disparus au cimetière de Ploubazlanec. Une façon pour Patrice et moi, d'honorer la plaque du « Saint-Prosper » posée tout récemment.

Le temps est glacial, brumeux à souhait, donnant au cimetière un air des plus fantomatique. Nous trouvons sans mal la plaque, scellée sur un muret de pierres. Elle est faite du même granit rose que celle que nous avons fixée au mât de charge du « Saint-Prosper » quelques mois plus tôt...

Emotions... encore... et toujours !



**Franck et Patrice devant la plaque
(Collection Franck Gentili)**

Comme il est encore trop tôt pour aller voir M. Allainguillaume, nous décidons de retourner sur Paimpol. Arrivés sur place, Patrice propose au pied levé, de nous rendre à la mairie, muni d'un de ces livres.

Nous sommes reçus comme des « ministres ».

Mme le Maire va même jusqu'à interrompre ses affaires en cours et nous accueille dans son bureau. Particulièrement surpris et un brin gênés, nous nous asseyons dans deux confortables fauteuils de cuir face au bureau de cette femme souriante qui boit les paroles de Patrice. L'entretien se termine après que « Pat » lui ait montré les photos du « Saint-Prosper » illustrant l'un de ses ouvrages, avant de le lui en offrir un exemplaire. Je sens Mme le Maire un point émue et touchée par ce geste. Nous apprendrons plus tard que la

commémoration autour du « Saint-Prosper » a fait le tour de la petite ville, à grand renfort de médias locaux...

C'est enfin l'heure ! Et c'est sans aucun mal que nous trouvons la maison de M. Allainguillaume. Une petite maison simple, un modeste jardin avec quelques pommiers. L'homme, souriant et ému, nous reçoit chaleureusement. Beret vissé sur la tête, le regard vif et le pied alerte, Alain Allainguillaume nous installe autour de la table du salon.

Il s'absente quelques instants, puis revient avec une bouteille sans étiquette et une chemise en carton d'où dépassent de vieilles photos et quelques coupures de journaux passablement jaunies... Quant au contenu de la bouteille, il nous intrigue tout autant ! Le liquide bien trouble, semble curieusement consistant. La fiole est fermée par un petit bouchon de liège mal enfoncé...

Lorsque M. Allainguillaume se relève pour se saisir de trois verres dans le buffet, je vois Patrice se décomposer rien qu'en regardant la bouteille... Un peu comme dans la scène du film « Les Bronzés font du ski » avec le fameux récipient contenant le drôle de crapaud ! « Pat » ne boit jamais d'alcool, mais dans de telles circonstances, on ne peut pas déceimment, refuser de trinquer avec ce brave marin qui nous reçoit avec tant de gentillesse...



**M. Alain Allainguillaume et Franck Gentili
(Collection Franck Gentili)**

La discussion s'engage. L'homme est intarissable. Passionné, ses souvenirs de l'époque sont intacts... nous buvons littéralement ces paroles... et son cidre aussi. Il possède un charisme et une verve qui nous fascinent. Nous sommes tout simplement subjugués !

Il a toutes les réponses à nos questions et argumente à grand coup de coupures de journaux, de photos jaunies... Il nous explique la rudesse de la vie de Novice sur le « Saint-Prosper », son travail à bord, nous parle avec respect du Capitaine Langlois :

« ... Il était dur... Mais juste !... »

Il raconte aussi le naufrage à la Pointe de la Hague en 1934 et nous explique que, malgré sa « pelade », il voulait réembarquer pour ce qui, sans le savoir, serait le dernier voyage du cargo. A l'époque, il s'était même enfui de l'hôpital (cf page 120) pour rejoindre le bord avant de se faire débarquer manu militari... Il finit aussi par évoquer avec émotion, les circonstances dans lesquelles il a appris la perte du navire...

Au fil des questions, des réponses, des anecdotes, ce sont non seulement nos verres et celui de M. Allainguillaume qui ne cessent de se vider et de se remplir, mais c'est aussi le visage de Patrice qui continue de se décomposer... Par politesse, mais à contre cœur, il fait honneur au cidre du Maître de maison... Un cidre fort en alcool et en goût, épais en bouche et un brin âpre... mais finalement pas désagréable du tout, bien au contraire...



*M. Alain Allainguillaume et Patrice Strazera
(Collection Franck Gentili)*

L'ancien Novice nous explique avec fierté qu'il le fabrique lui-même avec les pommes de son jardin. Dès que les verres sont vides, il les remplit... Je sens Patrice à deux doigts de défaillir...

Alors profitant que mon verre soit vide et que M Allainguillaume se retourne pour saisir la bouteille, Patrice transvase son verre dans le mien...

Constatant que le verre de Patrice est à nouveau vide, M. Allainguillaume est heureux de le voir tant apprécier son breuvage et c'est avec un plaisir non dissimulé qu'il lui sert une nouvelle rasade... Franchement, je ne me souviens plus très bien combien de fois cette scène s'est répétée, mais à la fin, la bouteille de cidre maison avait pris une sacrée claque... Et nous aussi !!!

Tout au long de notre rencontre, l'homme est jovial et charmant. Ses épaisses mains de travailleur, gesticulent pour mieux imaginer ses propos. Nous lui montrons alors nos photos du « Saint-Prosper », lui contons nos plongées, nos rencontres et notre passion pour cette épave. Il comprend notre quête, nos motivations et je perçois maintenant du respect quand il lève les yeux sur nous... Sensation flatteuse et étrange que celle de se sentir, écouté et respecté par un tel homme...

A cette époque, l'épave ne nous avait pas encore révélé tous ses secrets. J'en profite pour le bombarder de questions. Il est très ému à la vue des clichés de l'épave. Il reconnaît et nous décrit chaque endroit... Et nous donne de précieuses informations en nous indiquant où se trouvaient sa cabine, celle du Capitaine, la timonerie... Depuis, je ne plonge plus jamais sur cette épave de la même façon... Et à chaque fois que je vais sur la proue, j'éclaire de mon phare, la cabine d'Alain Allainguillaume...

Je ne saurais dire combien de temps nous avons passé en compagnie de cet homme.

Le cidre et nos discussions passionnées nous ont fait perdre quelque peu, la notion du temps... Avant de nous séparer, il nous raccompagne vers le portail. L'émotion est grande. Il nous étreint avant de nous donner congé, une fine larme pointe au coin de son œil... la fraîcheur du vent sans doute ! Pat et moi sommes bouleversés par cette incroyable rencontre, trop d'émotion, trop de passion, trop de respect...

Nous avançons un peu en zigzagant, pour retrouver le « LandCruiser » garé devant le portail, p'tain de cidre !...

Nous nous retournons une ultime fois vers ce grand homme souriant qui en compagnie de son épouse, nous salue de sa main calleuse. Curieusement, une bourrasque de vent glaciale jette son béret à terre... Patrice et moi sommes alors convaincus qu'il s'agit une nouvelle fois d'un signe du destin...

Celui qui plane sur le « Saint-Prosper » depuis tant d'années ... ».

COMMEMORATION DES 70 ANS DU NAUFRAGE

6 et 7 mars 2009 - ROSAS

C'est pour marquer les 70 ans du naufrage que « la grande famille du *Saint-Prosper* », constituée dorénavant par les descendants des marins disparus et les plongeurs du « *SDE* », se rassemble une nouvelle fois à Rosas. En ce week-end du 6 et 7 mars 2009, ce sont près de 75 personnes dont quatre enfants des marins appartenant aux vingt familles déjà recensées, qui ont fait le voyage...



*Affiche conçue tout spécialement par la Mairie de Rosas
(Collection Jean Marc Guillou)*

Tout commence, le vendredi 6 mars au soir. Lors d'un dîner au restaurant de l'hôtel, les familles retrouvent Patrice Strazzera et Franck Gentili. Certaines d'entre-elles ont le plaisir de revoir quatre ans après, les deux plongeurs par qui, tout a été rendu possible. Pour certaines autres qui n'étaient pas présentes lors de la commémoration du 27 août 2005, c'est l'occasion de faire enfin leur connaissance, eux qui sont devenus depuis, totalement envoutés par le « *Saint-Prosper* ». Après le repas, tous se rassemblent dans une petite salle attenante, pour vivre un moment particulièrement symbolique et émouvant.

Au préalable, Jean Marc Guillou laisse la parole à Patrice Strazzera et Franck Gentili. C'est pour eux deux, un moment privilégié d'échanger avec les familles, évoquer le navire tel qu'il est aujourd'hui et leur confier combien le « *Saint-Prosper* » compte dorénavant à leurs yeux (cf pages 133 et 134).



*Jean Marc Guillou présente
Patrice Strazzera
et
Franck Gentili,
ceux par qui tout cela fut rendu
possible*

*Echange entre
les familles
et
les deux plongeurs.*

*Partage de leur passion
commune
pour le
« Saint-Prosper »*



« ... De toute façon, ce n'est pas compliqué, il est au milieu de rien, au milieu du sable, il n'y a aucun récif à proximité, pas de rocher, rien autour, donc toute la vie se concentre sur l'épave. Et quand on arrive dessus, ce sont des nuages d'Anthias, des petits poissons roses orangés qui font une dizaine de centimètres qui vous accueillent... il y en a des milliers et des milliers. D'ailleurs, bien souvent, on ne voit même pas l'épave, on voit une masse de poissons et au fur et à mesure que l'on descend, ils s'écartent devant nous et là, on découvre l'épave. On rentre dans le navire et le nuage de poissons se referme derrière nous ... ».



*Un des mats du « Saint-Prosper » à peine visible
(Sources internet)*

« ... La pièce emblématique de l'épave, c'est quand même le grand mat de charge avant. Il y a soixante mètres au fond, le mat remonte jusqu'à trente-sept mètres. Pour donner quand même la dimension du bateau, il fait presque 20 mètres de large... Il y a des filets qui pendouillent partout... A cet endroit, le fond est très vaseux... Et souvent ce qui est magique, c'est qu'en fonction de la température, des thermoclines¹ et des légers courants parfois présents, cette vase, cette espèce de fange² remonte... et elle ensevelie presque complètement le Saint-Prosper... d'une sorte de nuage et il n'y a que le mat de charge qui ressort... ».



*Le grand mat de charge avant
(Sources internet)*

« ... Et ce qui est vraiment fabuleux et cela m'est arrivé une fois... On est descendu et on atteint une profondeur d'environ 50 mètres, on avait l'impression qu'il y avait du sable... de la terre marron et qu'au milieu, était planté le mat de charge ! L'eau était cristalline au niveau du mat et on avait vraiment l'impression qu'il était sur terre... qu'il était planté sur la terre !... C'était magique ! ».

¹ Limite entre les eaux profondes froides et les eaux de surface plus chaudes. Dans ces zones, on constate notamment de grandes variations de températures en fonction de la profondeur.

² Boue presque à l'état liquide.

« ... Et puis, il y a cette étrave qui est très effilée, très élancée et très haute... Elle est littéralement couverte de filets avec en dessous l'ancre qui sort...

Le tout est accentué par cette ambiance... c'est sombre, c'est glauque... Il y a ces filets partout... qui procurent une sensation étrange et une ambiance particulière ! J'ai fait beaucoup d'épaves et cette ambiance-là, moi je l'ai trouvée nulle part ailleurs ... ».

« ... Quand on rentre à l'intérieur d'une épave comme celle-ci, c'est un peu les ténèbres, c'est noir, c'est sombre. Ça fait un peu peur parce que nous plongeons sous « plafond » comme dans un immeuble. Et à ce moment-là, quand on pénètre dans l'épave que ce soit dans les coursives, dans une cabine, dans les cuisines... On découvre de nombreuses petites choses comme un lavabo, une baignoire, des toilettes qui rappellent que l'homme était à bord, qu'il a vécu, travaillé ici. Il a connu des peurs mais aussi des joies et parfois ces lieux ont été son tombeau... Et tout cela à l'intérieur d'une épave, c'est toujours une atmosphère dure et difficile pour le plongeur qui entre parce qu'il faut penser à ressortir...

Et ce qu'il y a surtout, ce sont ces objets... que l'on voit ou que l'on devine à demi enfouis dans la vase : un encrier, des choses en verre qui ont pu traverser le temps... En revanche, tout ce qui est papier, mobilier en bois, tout a disparu... Parfois, on peut trouver une paire de lunettes, des petites choses personnelles...

Et ça, ce sont des choses qui ne sont pas à toucher parce ces objets ne nous appartiennent pas, ils appartiennent aux disparus... ils appartiennent maintenant à l'épave ! ... ».

« ... Le bateau a pas mal souffert puisque cela fait près de 70 ans qu'il est dans l'eau. Il a reçu des tas et des tas de filets, des coups de chaluts et puis il y a l'affront du temps... Dès lors, des parties du château se sont effondrées, toutes les pièces en bois ont disparu. Néanmoins, la cabine du Capitaine Langlois est un des rares endroits où l'on peut encore entrer.

Et quand on pénètre dans cette cabine, ce qui frappe... c'est que c'est le seul endroit où l'on trouve à la fois un cabinet de toilette, un lavabo avec les robinets encore intacts et la baignoire au fond (cf page 129).

On a beaucoup plongé sur le Saint-Prosper bien avant de connaître son histoire et de connaître les familles... Et depuis, quand on plonge sur l'épave, on ne la voit plus de la même manière... Quand on entre là, dans cette cabine presque intacte, cela va sembler incroyable ce que je vais dire... Mais on le voit, on voit le Capitaine Jules Langlois dans sa cabine... ».

(Propos de Patrice Strazzera et Franck Gentili)

La soirée se poursuit. Un autre moment particulièrement important va être lui aussi, d'une riche intensité émotionnelle : celui du remplissage de l'urne funéraire.

En effet, chacune des familles présentes à Rosas, a rapporté un peu de terre où avaient vécu leurs aïeux. Depuis ce 8 mars 1939, le sort a fait que ces vingt-sept marins n'avait jamais pu regagner leur terre natale, qu'elle soit bretonne, normande ou des Saintes.

Qu'à cela ne tienne, s'ils n'ont pas pu revenir reposer au sein de la terre où ils ont leurs racines, c'est leur terre qui revient à eux et avec elle, une partie d'eux-mêmes, de leurs souvenirs et de leurs descendants...

L'urne funéraire
(Collection Franck Gentili)



Ainsi tour à tour, après avoir énoncé le nom du marin disparu, un représentant de chacune des familles, verse un peu de terre dans l'urne... Geste hautement symbolique accompagné de quelques mots, d'anecdotes et de clins d'œil avec une charge émotionnelle parfois difficilement dissimulable. Les yeux sont rougis, les voies tremblent parfois et les larmes coulent...

« ... Je suis très ému car vous le savez, Marie Langlois, l'épouse du Capitaine Jules Langlois, n'a jamais su ce qui était arrivé à son mari lors de son dernier voyage avant la retraite. J'ai prélevé quelques cailloux sur sa tombe à Berville sur Mer, là où lui-même avait grandi... Je suis très ému de pouvoir verser ces quelques pierres dans cette urne ... ».

(Philippe Langlois)

« ... Nous sommes les neveux de François Guillou, le Chef Mécanicien, c'est de la terre de Runan, le village où il est né et où il a vécu... Pour l'anecdote, les Guillou sont une famille d'agriculteurs mais comme François Guillou était allergique au pollen, on l'a mis sur la mer... ».

(Michel Guillou)



*Renée Le Nepvou, la fille du Matelot Victor Mériot
(Collection Jean Marc Guillou)*



*Tour à tour,
les familles versent un
peu de terre de leurs ancêtres
(Collection Franck Gentili)*





*Philippe Langlois
Arrière-Petit-Fils
du Capitaine
(Collection Franck Gentili)*



*Jean Marc Guillou
Petit Neveu
du Chef Mécanicien
(Collection Franck Gentili)*



Parmi tous les descendants des marins, il faut noter la présence de M. Jean Bride, le neveu du Matelot Dorothée Bride (cf page 96, photo du bas). Il a fait près de 7 000 kilomètres pour ramener quelques cailloux de « *Terre de Haut* », une des îles du sud de la Guadeloupe d'où était originaire son oncle...

« ... Je suis Bride Jean, le neveu de Bride Dorothée André Joseph... Je suis né un an après sa disparition. Je suis heureux de retrouver toute la famille de marins du défunt et enfin de faire votre connaissance... Je suis un peu ému comme vous tous... comme vous toutes... de voir que je mets ces quelques grains de terre en sa mémoire... En espérant que chacun de nous trouvera la paix ... ».



*M. Jean Bride, neveu du Matelot Dorothée Bride
(Collection Franck Gentili)*

Une fois que chacune des familles a déposé un peu de terre dans l'urne, Franck et Patrice procèdent solennellement à sa fermeture...



*Patrice et Franck ferment l'urne
(Collection Franck Gentili)*

Tous ne manquent pas de remercier Patrice, Franck et tous les membres de l'équipe du « SDE » pour tout ce qu'ils ont accompli... Pour le « Saint-Prosper », pour ses marins et leurs descendants, à jamais reconnaissants.

Effectivement, ils forment désormais une grande Famille, celle du « Saint-Prosper » à jamais liée...

« ... Merci pour tout ce que vous faites, merci pour eux ... »

(Marie Claude Gopois - 7 mars 2009)

C'est sur ces quelques mots simples mais combien symboliques que la soirée s'achève... et tous ont déjà hâte d'être au lendemain. En effet, familles et plongeurs doivent se retrouver à la verticale de l'épave pour procéder comme pour la cérémonie de 2005, à la remise de l'urne et de l'ancre funéraire (cf page 150) dans les mains des plongeurs pour qu'ils aillent les fixer sur le « Saint-Prosper »...

Mais en ce samedi 7 mars, le destin en a décidé autrement... Une forte Tramontane est au rendez-vous. La plongée est impossible. Le bateau de Jordi Vila ne peut rejoindre la verticale du « Saint-Prosper » et les familles doivent se contenter de se rendre à quelques centaines de mètres de la côte pour rendre un nouvel hommage aux disparus. Et c'est sous les incessantes rafales de vent que les noms des vingt-sept marins sont égrenés et que tous entonnent des chants bretons.

Puis l'arrière-petit-fils du Capitaine Jules Langlois et le petit neveu du Chef Mécanicien François Guillou, lancent tous deux une couronne de fleurs au nom de toutes les familles...



*Philippe Langlois et Jean Marc Guillou lancent la gerbe de fleurs
(Collection Franck Gentili)*

De retour au port en fin de matinée, Mme Magda Casamitjana, Maire de Rosas, accueille chaleureusement l'ensemble des descendants et des proches. Mme Lilianne Benoît, maire de Berville sur mer, lieu de naissance du Capitaine Jules Langlois et M. Jean Yves De Chaisemartin, maire de Paimpol sont également présents. M. Thierry Lebas, Président de la Société des marins de Honfleur et M. Claude Cullus, membre de l'Amicale des Marins de Berville sur Mer ont également été invités.

Au travers de cette réception très officielle, la municipalité de Rosas tient à montrer une nouvelle fois, le profond attachement de la commune catalane à l'histoire du « *Saint-Prosper* ». A l'issue des traditionnels discours de bienvenue, il est procédé à l'échange des cadeaux.



*De gauche à droite
J.M Guillou, L. Benoît,
M. Casamitjana et J.Y
De Chaisemartin*

*M. Cullus
se voit remettre un
cadeau
de la part de la
municipalité de Rosas*



C'est également l'occasion pour nos deux amis plongeurs, de faire la connaissance de M. Eusébio Escardibul.



*Eusébio Escardibul entouré de Franck et Patrice
(Collection Franck Gentili)*

Lors de cette rencontre, le plongeur raconte à Patrice et à Franck, les circonstances de la découverte du « *Saint-Prosper* » en 1967 et les nombreuses plongées qu'il a réalisées avec les moyens rudimentaires de l'époque : des lampes bricolées à partir de phares de motos, la découverte de la cloche, le rapport adressé à la « *SNO* ». Lors de cet échange, M. Eusébio Escardibul pose aussi de nombreuses questions sur la manière « moderne » de plonger de nos deux amis, le matériel et les mélanges respiratoires utilisés.

Patrice et Franck ressortent de cet échange avec une profonde admiration pour cet homme qui plongeait à 60 mètres sur cette épave en combinaison humide, éclairé à la « bougie » et avec du matériel beaucoup moins performant qu'aujourd'hui. Quel courage !

Patrice et Franck pratiquent des plongées engagées mais à leurs yeux, elles restent de la rigolade par rapport à ces plongeurs engagés de l'époque.

La commémoration se poursuit sur la stèle qui a été érigée par la municipalité de Rosas.



(Collection Franck Gentili)

Le « *Saint Prosper* » est là... à 4 milles au large, par 60 mètres de fond... En visant au travers de la stèle commémorative, les familles peuvent distinguer le lieu exact du naufrage...



(Collection Franck Gentili)

1939 - 2009
HOMMAGE AUX 27 MARINS DU SAINT-PROSPER
Le 8 mars 1939, le cargo « Saint-Prosper » sombre corps et biens dans la baie de Roses en heurtant une barrière de mines posée lors de la guerre civile espagnole. Grâce à la passion des plongeurs, les familles retrouveront l'épave 66 ans plus tard.
Le 7 mars 2009.



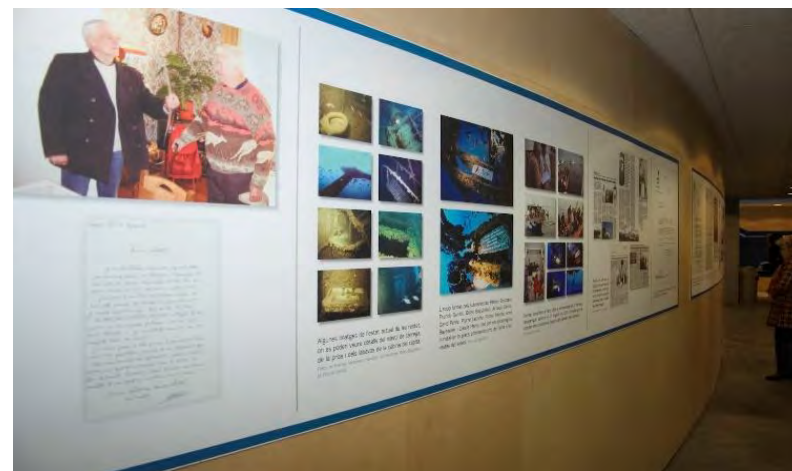
(Collection Franck Gentili)

Le soir même, tout le monde se retrouve à l'hôtel où chacun peut profiter de la formidable exposition qui a été spécialement réalisée pour l'occasion.

Ainsi, les proches peuvent se familiariser plus en détails, photos et documents à l'appui, avec l'épopée du « Saint-Prosper » et échanger avec M. Jordi Vila et le plongeur Eusébio Escardibul.



Les familles se familiarisent Avec l'épopée du « Saint-Prosper », le navire de leurs aïeux.



L'exposition (Collection Jean Marc Guillou)



L'occasion pour M. Jordi Vila (au centre) d'échanger avec les familles...



Le samedi soir, Franck et Patrice quittent les familles en faisant la promesse d'aller poser, dès que la mer le permettra, l'urne et l'ancre funéraire sur le grand mat de charge avant, juste à côté de la plaque fixée quatre ans auparavant...

Conformément à leurs engagements, le 19 mars 2009 soit douze jours après la commémoration, une équipe du « SDE » retourne à Rosas afin d'honorer sa parole.

Le matin même à Narbonne, au domicile de Patrice Strazzera, l'équipe de plongeurs procède aux préparatifs qui vont permettre de fixer non seulement l'urne mais également l'ancre funéraire offerte par Thierry Lebas et Claude Cullus (cf page 147), représentants les Sociétés de marins d'Honfleur et de Berville sur mer.



*A Narbonne en plein préparatifs de l'opération
De gauche à droite : Marc Langleur, Patrice Strazzera, Franck Gentili et Pierre Lecomte
(Collection Franck Gentili)*

Puis toute l'équipe du « Sommeil Des Epaves » rejoint la commune de Rosas pour aller fixer comme promis, l'urne contenant les terres bretonnes, normandes et celles des Saintes.



7 mars 2009

Mme Marie Claude Gopois, petite fille du Capitaine Jules Langlois, remet à Patrice Strazzera, en présence de Thierry Lebas, l'ancre funéraire.



*L'équipe de plongeurs s'apprête à partir vers le large pour se rendre sur le « Saint-Prosper »
De gauche à droite : Patrice Strazzera, Marc Langleur, Renaud Cabrol et Franck Gentili
(Collection Franck Gentili)*



*Franck Gentili s'apprête à descendre l'urne
(Collection Patrice Strazzera)*

Pendant que Franck fixe l'urne et l'ancre funéraire, Marc filme, Patrice prend des clichés et Renaud Cabrol veille sur le bateau depuis la surface.

C'est à l'occasion de la pose de cette urne que Marc Langleur est intronisé au sein du Groupe « SDE ».



*Franck au centre et Patrice à gauche
(Collection Marc Langleur)*



*Franck s'affaire à la tâche
(Collection Patrice Strazzera)*



*Mission accomplie pour les membres du « SDE »
Patrice Strazzera, Franck Gentili, Marc Langleur et Renaud Cabrol
(Collection Franck Gentili)*

La pose de l'urne et de l'ancre funéraire n'a pas été chose aisée...
Mais les plongeurs sortent de l'eau avec le sentiment du devoir accompli.
La promesse a été tenue... Les marins du « *Saint-Prosper* » ont enfin retrouvé
leur terre natale...

Dorénavant, l'urne et l'ancre funéraire trônent sur le grand mat de charge
avant, juste à côté de la plaque commémorative posée en 2005, veillant ainsi et à
jamais sur les 27 marins disparus.



*L'urne et l'ancre funéraire sur le mat de Charge
(Collection Patrice Strazzera)*

LE DERNIER SECRET DU « SAINT-PROSPER » SE DEVOILE

3 février 2010 - Vincennes

Depuis son naufrage le 8 mars 1939, le « *Saint-Prosper* » n'a jamais cessé d'être enveloppé d'un immense voile mystérieux. Ce fut tout d'abord, le lieu même de sa disparition qui à l'époque et faute d'éléments concrets, avait été située au large des Baléares.

Puis en 1967, la « *Société Navale de l'Ouest* », qui lors de la découverte de l'épave affirme non seulement ne plus détenir d'archives du « *Saint-Prosper* » mais également, tâche de convaincre ses interlocuteurs de l'inutilité de prévenir les familles... Ce qui est fort regrettable ! En effet si l'opportunité de cette découverte avait été exploitée, elle aurait sans nul doute permis, d'une part de lever même partiellement, le mystère qui entourait le lieu et les circonstances du naufrage du cargo et d'autre part, les familles des marins auraient pu débiter leur deuil dès cette époque, sans être obligées d'attendre pratiquement quarante années de plus pour le faire ! Les épouses ont donc vécu dans le chagrin jusqu'à la fin de leur vie, sans savoir... et sans pouvoir tourner une page particulièrement douloureuse...

« ... C'est de la faute de Société Navale de l'Ouest puisqu'elle avait su que l'épave avait été trouvée. Elle n'a pas voulu le dire... parce que soit disant, on avait oublié ! Pour elle, c'était simple, elle considérait qu'on avait perdu ces gens-là... On perd quelqu'un, on n'a pas de chagrin... C'est vraiment moche de savoir ça, si longtemps après... Ma mère est morte en 1981, sans savoir, croyant que son mari avait disparu dans une tempête et puis c'est tout... ».

(Simone Langlois, fille du Capitaine Langlois - 7 mars 2009)

Enfin, en 1996, les recherches entreprises par la famille Guillou auprès de la Marine Nationale ne donnent pas plus de résultat, le mystère reste entier.

Ce n'est qu'en mai 2005, après de nombreuses années, que les recherches menées par certains proches, finissent par aboutir par un fabuleux concours de circonstances : celui de la rencontre avec des plongeurs passionnés. La découverte du « *Saint-Prosper* » permet de lever le voile sur le mystère qui court depuis plus de six décennies et donne enfin aux familles les premiers éléments de réponse.

Mais en même temps, ça appelle d'autres interrogations, propices à de nombreuses spéculations !! Que pouvait bien faire le « *Saint-Prosper* » à cet endroit, si près de Rosas, le dernier bastion encore tenu par les Républicains espagnols ?

Le « *Saint-Prosper* » n'aurait-il pas, dans le plus grand secret, été mandaté par les autorités françaises pour accomplir une mission confidentielle... comme celle d'assurer le ravitaillement de la poche de résistance de Rosas !?

En 2006, M. Philippe Langlois (cf page 131), s'associe à Michel et Jean Marc Guillou pour poursuivre les recherches des descendants de marins disparus et tente de faire la lumière sur la mission officieuse du navire commandé par son arrière-grand-père.

Il devient ainsi, un interlocuteur privilégié du Service des Archives de la Marine Nationale et obtient à force de ténacité, de nombreuses réponses. Le 9 décembre 2009, il relance une nouvelle fois les services du Ministère de la Défense, au moment même où la classification « *Secret Défense* » des archives de la Marine datant de cette époque trouble, est levée.

En fait, il existe bien et il a toujours existé des documents relatifs au « *Saint-Prosper* » contrairement à la réponse transmise le 15 mai 1996 (cf page 112). A cette date, sous couvert du fameux « *Secret Défense* », le Service Historique de la Marine n'était pas en droit ou dans l'obligation de fournir des éléments.

Le 3 février 2010, le Service Historique répond donc favorablement à M. Philippe Langlois et lui transmet plusieurs documents permettant de donner les réponses aux dernières questions que se posent les familles. En effet et au même titre que de nombreux autres navires de commerce, le « *Saint-Prosper* » de la « *Société Navale de l'Ouest* » avait bien été affrété par la Marine Nationale pour effectuer des transports de matériel militaire de Marseille vers l'Algérie et ce dans la perspective de préparer un éventuel conflit avec l'Allemagne qui viendrait à s'étendre en Afrique du Nord.

D'ailleurs en mars 1939, il semble que certains membres d'équipage se doutaient de quelque chose puisque l'un des marins avait notamment mentionné dans une de ses lettres adressée à ses proches:

« ... Cette fois-ci, si on s'en sort, on aura de la chance ... ».

La Marine Nationale reconnaît également qu'effectivement, lors du voyage de retour vers Marseille, le 8 mars 1939, le « *Saint-Prosper* » avait été pris dans une tempête et qu'après le dernier message émis par le cargo et intercepté par le contre-torpilleur « *Tigre* » à 12h32, le navire avait disparu corps et biens... (cf page 154).

L.B.

III° REGION MARITIME

ETAT - MAJOR

3ème. Bureau

N° 504 EM3 160 DSM

TOULON, le 14 Mars 1939

ORDRE GENERAL

O B J E T : Transports spéciaux à destination de l'Afrique du Nord.

P. JOINTE : Liste des transports spéciaux à destination de l'Afrique du Nord.

SECRET

- 1.- Un certain nombre de bâtiments de commerce transportant du matériel spécial se rendront de Marseille en Afrique du Nord pendant le mois de Mars 1939.
- 2.- Ces bâtiments, dont la liste est donnée en annexe, seront l'objet d'une surveillance discrète de la part des bâtiments du D.S.M. à la mer.
- 3.- Les émissions radio de ces bâtiments seront veillées par les bâtiments à la mer qui se tiendront prêts éventuellement à porter assistance aux transports de matériel spécial.

DESTINATAIRES :

TIGRE - LYNX -
PANTHERE - FORTUNE
RAILLEUSE - SIMOUN
BRESTOIS - FOUDROYANT
BOULONNAIS - BALISTE
BOMBARDE - POURSUIVANTE
AMIENS -

P.O. Le Capitaine de Vaisseau BLEHAUT
Chef d'Etat-Major de la III° Région Maritime

C o p i e s :

Al. Secteur Marseille
E.M.3 (2)
E.M.3 / D.S.M.
Archives. (2)

Ordre Général - Page 1
(Collection Philippe Langlois)

ETAT INDIQUANT LES EXPEDITIONS DE MATERIEL PREVUES
JUSQU'AU 30 MARS 1939 A DESTINATION DE L'AFRIQUE
DU NORD ET DU LEVANT

lieu de destination	Nature du matériel	Tonnage	Date de départ prévue	Compagnie	Vapeurs	Observations
ALGER	Munitions	70 t	11/3/39	MIXTE	DJEBEL NADOR	
-id-	-id-	552t103	18/3/39	Transports M/M	SHOELCHER	
-id-	-id-	472t	25/3/39	MIXTE	DJEBEL NADOR	
ORAN	-id-	387t685	14/3/39	MIXTE	DJEBEL AURES	
-id-	-id-	116t381	21/3/39	MIXTE	-id-	
-id-	-id-	36t700	26/3/39	TRANSATLANTIQUE	VILLE D'ORAN	
-id-	-id-	26t850	29/3/39	Transports M/M	SIDI BEL ABBES	
-id-	-id-	29t520	-id-	-id-	-id-	
BONE	-id-	59t577	20/3/39	-id-	SIDI MABROUCK	
-id-	-id-	34t692	27/3/39	-id-	-id-	
GABES	-id-	90t	11/3/39	Maritime Nle	DJEBEL DIRA	
TUNIS	-id-	31t114	11/3/39	-id-	-id-	
-id-	Véhicules automobiles divers		12/3/39	Ste Nationale de l'OUEST (Agent de Cie DAHER)	SAINTE-PROSPER	
-id-	Munitions	154t	18/3/39	MARITIME Nle	TELL	
-id-	-id-	41t700	18/3/39	-id-	-id-	
-id-	-id-	97t125	20/3/39	MIXTE	EL BIAR	
-id-	-id-	548t	28/3/39	TRANSATLANTIQUE	MAYENNE	
IZERTE	Btn de Chars		13/3/39	DAHER	Ste-MARGUERITE	
SABLANCA	Munitions	57t700	16/3/39	PAQUET	OUERGHA	
-LYAUTEY	-id-	560t	30/3/39	-id-	-id-	
YROUTH	Cie de Chars Véhicules divers et munitions mulets		16/3/39	DAHER	TIBERIADE	
		150	16/3/39	MESSAGERIES M/mes	CHAMPOLLION	

Ordre Général - Pièce jointe
(Collection Philippe Langlois)

S.L.
 III^e REGION MARITIME
 ETAT - MAJOR
 3eme Bureau
 N° 505 E.M.3.

TOULON, le 14 Mars 1959

8527 3.07 Ardius

MESSAGE POSTAL

SECRET

O B J E T : Au sujet du cargo "Saint-PROSPER" de la Société Navale de l'Ouest.

- 1.- Le Contre-Amiral Commandant la Marine à MARSEILLE m'a informé le vendredi 10 Mars que le "Saint-Prospér" parti d'ALGER pour MARSEILLE le lundi 8 Mars n'avait plus donné de nouvelles depuis le mercredi 6 Mars.
- 2.- Dans le courant de cette semaine et en particulier le mercredi 8 Mars une très forte brise de N.N.W. soufflait sur le Golfe de Lion soulevant une mer très grosse.
- 3.- Dès réception de l'information qui me parvenait de MARSEILLE j'ai alerté les bâtiments de guerre à la mer. Un seul, le "TIGRE", arrivé à TOULON le vendredi 10 Mars revenant de GABDIA a entendu le "Saint-Prospér" faire des émissions radios le mercredi 8 Mars de 12 h. à 12 h.30.
- 4.- Le samedi matin MARSEILLE-JETEE émettait un avertissement à tous bâtiments de donner des nouvelles du "Saint-Prospér".
 L'"ARCEURUS" répondait peu après qu'il avait rencontré à dix milles au large du Cap San Sébastien de nombreux épaves et de larges tâches d'huile.
- 5.- Sur ce renseignement j'ai décidé de faire exécuter une patrouille aérienne sur le parcours BENE - 10 milles Est San Sébastien - 40 milles Est SanSébastien-BENE.
 Je n'ai pas jugé opportun de faire appareiller de FORI-VENDRES l'"AMENS" qui en raison du très mauvais temps persistant sur le Golfe de Lion, n'aurait été d'aucun secours.
- 6.- Effectivement les conditions atmosphériques n'ont pas permis d'exécuter le samedi 11 Mars la reconnaissance sérieuse qui a été effectuée le dimanche 12 Mars dans la matinée. Cette reconnaissance n'a donné aucun résultat.
- 7.- Le "LYNX" devait faire escale à PALMA et FORI-BAHON j'ai chargé le Commandant de ce bâtiment de rechercher dans ces deux ports des renseignements sur le "Saint-Prospér" dans l'éventualité d'un déroutement par les nationalistes.
 Ces recherches ont été infructueuses.

.... /

Compte-rendu de disparition « Saint-Prospér » - Page 1
 (Collection Philippe Langlois)

2

- 8.- Enfin la 5^e Division de Torpilleurs arrivée hier Lundi 13 Mars à TOULON venant de CASABLANCA a patrouillé sans succès sur le parcours de la route à Nyon.
- 9.- Je prescris aux bâtiments à la mer de poursuivre leurs recherches sur les trajets qu'ils doivent normalement suivre.
 Je vous rendrai compte du résultat de ces recherches./.

F.O. Le Capitaine de Vaisseau BLEHAUT
 Chef d'Etat-Major de la 3^eme Région Maritime

Signé : BLEHAUT

DESTINATAIRES:
 rins PARIS Cab.
 E.M.3.
 F.O. C.P.C. Le Capitaine de Corvette QUATREPAGES
 Chef du 3^eme Bureau

Copies:
 ; MARSEILLE
 E.M.3. (2)
 chives./.

Compte-rendu de disparition du « Saint-Prospér » - Page 2
 (Collection Philippe Langlois)

Il aura donc fallu attendre près de soixante-onze années pour que, par le plus grand des hasards, la passion de quelques plongeurs et la pugnacité de certains proches des disparus se rencontrent, permettant ainsi aux familles des marins¹ du « Saint-Prospér » de venir à bout de son long et grand mystère...

« ... A ce jour, il reste cinq familles à retrouver, celles de:

Yves Hélias
 Arsène Lebas
 Yves Gravot
 Jean Cocart
 Hippolyte Masson

Et avec lesquelles, nous avons pour l'instant, aucun contact ... »

(Jean Marc Guillou - 17 janvier 2016)

¹ Le décès de M. Allain Allainguillaume (cf pages 120 et 139) survenu le 25 juillet 2011 à l'âge de 90 ans, marque la disparition du dernier marin du « Saint-Prospér ».

« ... Malgré le temps qui passe, il semble que le Saint-Prosper n'ait pas fini de faire parler de lui... M. Thierry Trossel, un français qui tient un club de plongée à Puerto de La Selva depuis de très nombreuses années, plonge très régulièrement sur le Saint-Prosper. Dans les années 90, il découvre le sextant du Capitaine Jules Langlois et le remonte. Depuis, il trônait chez lui... En 2005, à l'issue de la première commémoration, le « SDE » lui avait demandé de bien vouloir le rendre à la famille... sans succès. A l'automne 2016, je reprends très modestement le flambeau et me décide, au nom du « SDE » à relancer M. Trossel... Je lui explique que je viens de consacrer un livre au Groupe « Sommeil Des Epaves », dans lequel il est notamment rendu un hommage appuyé au Saint-Prosper, aux vingt-sept marins et à leurs familles... que l'action du « SDE » a permis aux descendants de faire enfin leur deuil, soixante-dix années après le naufrage... Je me permets alors d'attirer son attention sur le fait que, pour que la boucle soit bouclée, il serait tout en son honneur de restituer le sextant à la famille Langlois... Le temps a sans nul doute fait son œuvre car il répond positivement et sans hésitation !! Pour Patrice Strazera et les gars de son Groupe... leur mission est maintenant terminée et elle a été remplie avec succès...

En janvier 2017, ce n'est pas sans une certaine émotion, que M. Philippe Langlois, l'arrière-petit-fils du Capitaine, reçoit par la poste le précieux sextant... ».

Francis Micheletti



Sextant du Capitaine Jules Langlois

(Collection Jean Marc Guillou)