

Jacques Le Gall, héros de la France libre, fête ses 100 ans

Ce jeudi, Jacques Le Gall célèbre son centenaire en famille. L'occasion de revenir avec lui sur son départ vers l'Angleterre, dès le 19 juin 1940, à l'âge de 19 ans. Un parcours de vie incroyable.

Vous fêtez vos 100 ans dans quelques heures, comment vivez-vous le passage vers ce chiffre symbolique ?

À vrai dire, sans beaucoup d'émotion, car l'âge n'est pas un objectif qu'on s'assigne, il n'y a par conséquent aucune fierté à en tirer lorsqu'on devient centenaire. Mais ce n'est pas désagréable non plus. On reçoit des marques d'affection, c'est touchant. Alors, on essaye d'être à la hauteur, même si cela demande quelques efforts. Mais on se doit aussi de remercier le ciel, la médecine et le destin, sans lesquels on ne serait pas passé entre les mailles du filet.

Vous souvenez-vous de l'enfant, de l'adolescent, que vous étiez avant-guerre ?

Dans les années 1920, sur les côtes bretonnes, cohabitaient deux mondes bien distincts. Le monde paysan et celui de la mer. C'est ce dernier qui m'a tout de suite fasciné, et naturellement le port d'Audierne est devenu mon terrain de jeu favori. Sauter d'un bateau à l'autre, au point de tomber dans le port avant d'avoir même su nager, côtoyer les pêcheurs, un vrai plaisir et le meilleur cours de culture maritime qui soit. Il faut dire que ces ports bretons avaient de la gueule, ils regorgeaient de bateaux de pêche qui naviguaient à la voile.

À quel moment avez-vous pris conscience que le monde changeait autour de vous à cette époque ?

Mon atavisme pour la mer ne pouvait que m'orienter vers une carrière maritime, et c'est en 1936, j'avais alors 15 ans, que je décidais de tout faire pour servir dans la Marine nationale. Je m'intéressais donc à la chose militaire, mais la notion de conflit n'était encore évoquée que de manière théorique et, de toute façon, comme nous avions la deuxième marine la

plus puissante au monde, l'inquiétude n'était pas de mise. Ce n'est sans doute que vers la fin 1938, en deuxième année de Prépa Navale, que nous avons senti le vent tourner, mais sans imaginer une seconde que la guerre était à ce point imminente, et que le drame serait aussi brutal.

Vous êtes, aujourd'hui, le dernier des 21 rescapés qui ont embarqué à Audierne (Finistère), le 19 juin 1940, pour répondre à l'appel du général de Gaulle et rejoindre l'Angleterre. Que ressentez-vous ?

Nous étions effectivement 21 volontaires, convaincus que c'était la chose à faire, et, emportés par notre élan, je pense que le départ ne fut pas pour nous une chose si difficile. Le retour fut beaucoup plus dur. Six manquaient à l'appel, d'autres aussi nombreux sont revenus blessés, d'autres profondément marqués par cinq années de guerre ont vu leur vie hypothéquée. À côté de mes camarades, je me sens comme un privilégié, et c'est avant tout à eux qu'il convient de rendre hommage en visitant l'Ar Zenith à Saint-Malo.

Lorsque vous embarquez à Audierne sur l'Ar Zenith, vous pensez rejoindre directement l'Angleterre, mais il va y avoir plusieurs étapes. Quels souvenirs gardez-vous de ce grand saut dans l'inconnu ?

En fait, j'ai pris ma décision de partir le 16 juin en pensant qu'il fallait essayer de rejoindre l'Afrique Nord, où la France disposait de forces armées très importantes. Mais l'annonce de la capitulation par Pétain, le lendemain, a changé la donne. L'Angleterre est devenue la seule issue possible. La difficulté était alors de trouver un bateau au plus vite, avant que les Allemands n'atteignent la pointe Bretagne. L'Ar Zenith fut notre salut. Nous avons embarqué à son bord le 19 juin, pour l'île de



Le commandant Jacques Le Gall lors des cérémonies du 18 juin, en 2020, à Saint-Malo, au cours de laquelle il avait lu un texte empreint de beaucoup d'émotion (photo de gauche). Jacques Le Gall, en 1941, avec l'uniforme de la Marine nationale.



PHOTO : DR

Sein, accompagnés d'un bataillon de chasseurs alpins. Il continua ensuite sa route, mais les autorités nous obligèrent, nous les civils, à débarquer. Il fallut donc trouver un autre bateau pour rejoindre Quessant, avant d'embarquer sur un troisième pour rejoindre Plymouth. On allait enthousiasmés vers l'inconnu, mais y aller ne fut pas simple !

Vous avez quitté la Marine après la guerre pour reprendre l'entreprise familiale, avant de vous installer à Saint-Malo, en 1988. Pourquoi Saint-Malo ?

C'était pour moi et ma femme le

moyen de nous rapprocher de nos enfants, tout en restant en Bretagne. En changeant de port, j'ai rejoint une terre de grande culture maritime, un milieu associatif très actif, celui des Français libres, des officiers de marine, des sous-marins, jusqu'au jour où l'Ar Zenith rejoignit à son tour Saint-Malo pour y être restauré. Ce fut là pour moi le signe, s'il en était besoin, que ma décision de mettre le cap sur la cité malouine avait été la bonne.

Quel regard portez-vous sur la société d'aujourd'hui ?

En se replongeant 100 ans en arrière,

on ne peut que constater que le pays et la société ont radicalement évolué. Est-ce que cela est de nature à me rendre nostalgique du passé ? Peut-être quelque part sentimentalement, mais sans bien sûr regretter les conditions de vie difficiles qui prévalaient en Bretagne à l'époque. Reconnaissons que les progrès accomplis ont été considérables.

Quel message souhaiteriez-vous passer aux jeunes de 17-19 ans d'aujourd'hui ?

Je souhaite avant tout leur passer un message d'encouragement et d'espoir, car, si jeunes nous avons

connu des épreuves, leur vie n'est pas non plus toujours facile. Les défis qu'ils auront à surmonter sont nombreux : économiques, sociaux, environnementaux, entre autres. Mais ne dit-on pas que ce sont les épreuves qui forment la jeunesse ? Alors, j'aimerais quelque part qu'ils gardent en mémoire l'attitude de certains jeunes en juin 1940, c'est-à-dire qu'ils n'hésitent pas à s'engager, qu'ils sachent rester fidèles à leurs valeurs, et surtout qu'ils se méfient des solutions toutes faites prônées par les extrêmes.

Propos recueillis par
Nicolas CARNEC.

« L'équipage craignait moins l'ennemi que les capacités du sous-marin »



Jacques Le Gall (à droite) en compagnie de son frère, Alexis, lors d'une émission sur « France 2 ».



Le sous-marin « La Minerve », à bord duquel Jacques Le Gall a servi durant la guerre.

En 1940, après une prépa Maths Sup à Saint-Brieuc, vous étiez admissible à Navale. Une fois à Londres, vous choisissez donc la Marine et vous êtes affecté à la base sous-marine de Dundee. Que gardez-vous de cette période et de votre premier embarquement ?

Nous sommes arrivés à notre base Dundee, en Écosse, à la mi-janvier 1941, à bord du sous-marin La Minerve. Cela concluait une période intense, où il avait fallu se former, armer un sous-marin et entraîner un équipage en trois fois moins de temps que les Anglais y consacraient normalement. Pourquoi ? Parce que de Gaulle voulait qu'on puisse dire que la France n'avait jamais arrêté le combat, et il nous avait donc donné comme consigne de rentrer immédiatement en action. C'est ainsi que, sans l'expérience requise, mais très exaltés, nous sommes partis, le 21 janvier 1941, pour notre première mission sur les côtes de Norvège.

Comment avez-vous vécu vos années au cœur de ce bateau La Minerve qui n'était pas le plus rassurant de la flotte ?

La Minerve était un sous-marin de fabrication française, conçu pour des missions côtières de dix jours, avec un équipage de 35 hommes et une autonomie de 2 000 milles. La pre-

mière difficulté à laquelle nous avons été confrontés dès son armement, et pendant toute la durée de la guerre, fut la pénurie de pièces détachées.

La fiabilité du bateau s'en ressentait et la réparation des avaries était, le plus souvent, un vrai casse-tête. Le deuxième problème est que les circonstances de la guerre firent que progressivement il nous fallut accomplir des missions de plus en plus longues, jusqu'à 40 jours, jusqu'à 74° de latitude nord et avec 45 hommes d'équipage.

Cela ne fut possible qu'au prix de prodigieux efforts, en rognant sur tout, y compris l'avitaillement et l'eau, et même en transformant un ballast central en cuve à gasoil. Bien sûr, cela rendait le bateau assez dangereux dans le mauvais temps, d'ailleurs l'équipage craignait moins l'ennemi que la capacité du bateau à réaliser de telles missions.

Pouvez-vous nous parler de l'épisode où, tapi au fond de l'eau, le sous-marin a été bombardé pendant treize heures ?

Lors de notre deuxième mission, nous avons eu la possibilité de lancer deux torpilles sur un gros pétrolier allemand croisant à proximité de Stavanger. L'une des torpilles atteignit sa cible, mais l'allègement du bateau de près de deux tonnes ne fut pas assez

vite compensé par une purge d'air équivalente des ballasts. Résultat, La Minerve creva la surface en se faisant repérer par l'escorte du pétrolier, avant de replonger en catastrophe. Il s'ensuivit treize heures de plongée, tapi dans le plus grand silence, secoué par le grenadage intermittent des escorteurs dont nous pouvions suivre les allers-retours grâce à nos moyens d'écoute. On s'attendait véritablement à tout moment à être touchés. Le bateau subit de multiples avaries, au point que les ondes allemandes annoncèrent que La Minerve avait été coulée. Mais nous avons été miraculeusement épargnés. Nous avons eu la chance de pouvoir rejoindre Dundee sur un moteur, sans être repérés par l'aviation ennemie, sinon, dans l'impossibilité de plonger, nous aurions été une cible des plus faciles. Au cours de ce grenadage, les nerfs de chacun furent mis à très rude épreuve, mais malgré cela aucun membre de l'équipage ne fit défection par la suite.

Où encore de celui de 1944, dans la Manche, lorsque le sous-marin, touché par erreur par un avion britannique, vous avez eu l'idée et réussi à stopper une voie d'eau grâce à un coussin ?

Les sous-marins conventionnels navigent au moyen de

moteurs électriques, mais la recharge des batteries ne peut se faire qu'en surface. C'est là que le sous-marin est vulnérable, sans grand moyen de défense, sinon la veille afin de repérer tout avion ennemi suffisamment tôt pour plonger avant qu'il atteigne le sous-marin.

Ce jour-là, nous fûmes touchés par un avion au sortir d'une bande nuageuse. La coque perforée, plus question de plonger. L'avion avait alors tout son temps pour nous envoyer par le fond. Notre salut, nous le devons à la promptitude de l'équipage à lancer un fumigène du code couleur des alliés pour la période. Le pilote nous dit ensuite qu'il n'était qu'à six secondes de lâcher ses grenades, lorsqu'il comprit que nous étions du même bord. Mais il n'était en rien responsable. Après une erreur, il n'avait pas été informé de notre mission. Ce jour-là, notre second sauveur fut un coussin de crin, qui s'avéra être le seul moyen efficace que je trouvai pour colmater une voie d'eau qui nous mettait en danger. Nous pûmes malgré tout rejoindre notre base, mais La Minerve, cette fois, n'était plus réparable. Fort heureusement, les Anglais se sentirent obligés de nous fournir un autre sous-marin, ce fut La Doris.

Nouveau rodéo quartier de la Découverte

Dimanche et mardi, des jeunes à scooter et à moto ont créé de l'agitation dans le quartier.

Faits divers

Les séances de rodéo avec des deux-roues motorisés ont agité les journées de dimanche et de mardi, dans le quartier de la Découverte, sur le mail, devant l'espace Bougainville. Dimanche, mécontents de l'intervention de la police, qui a saisi des scooters empruntés ou volés, plusieurs jeunes ont accueilli les forces de l'ordre avec des feux d'artifice.

Mardi, les jeunes ont à nouveau

effectué des courses avec d'autres scooters. Alertées, la police municipale et la police nationale ont dû intervenir.

Plusieurs auteurs ont été identifiés, et l'un d'eux a été interpellé. Il sera présenté dans les prochaines semaines devant la justice. En attendant, la police nationale a effectué une demande de soutien pour bénéficier de la présence des motards. Ces renforts devraient être présents à Saint-Malo très rapidement.

2 292 personnes vaccinées et 4 en réanimation

Du 15 au 21 février, 331 personnes ont été testées positives au Covid-19, sur 5 753 tests pratiqués, soit 5,7 % de positivité.

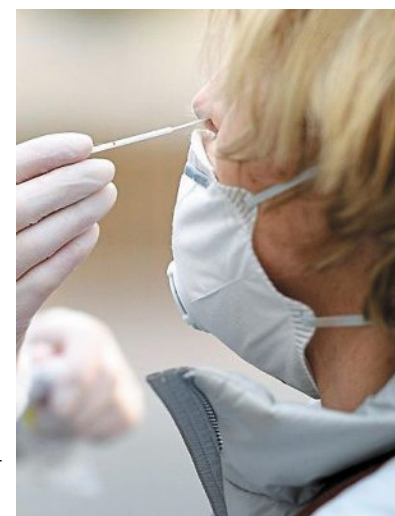
Avec 331 nouveaux cas détectés par tests PCR, entre le 15 et 21 février, le nombre de personnes testées positives au Covid-19 est en légère augmentation (50 de plus que la semaine précédente), selon les derniers chiffres communiqués par la Communauté professionnelle territoriale de santé (CPTS).

En parallèle, le nombre de tests pratiqués a augmenté (+474).

Les chiffres du 15 au 21 février

PCR faites par Biorance (positives/total et variation). Centre Covid du Naye, à Saint-Malo : 99 positives/1 863 PCR réalisées (+6/+100). Laboratoires de Dinard : 44 positives/664 PCR réalisées (+19/+145). Dol-de-Bretagne : 21 positives/396 PCR réalisées (-8/-43). Combourg : 9 positives/214 PCR réalisées (-8/-1). Tinténiac : 81 positives/772 PCR réalisées (+51/+72). Dinan/Quévert : 59 positives/1 401 PCR réalisées (-20/+37). PCR faites au centre hospitalier de Saint-Malo - Dinan : 18 positives/443 réalisées (+10/+179). PCR totales : 331 positives/5 753 réalisées soit 5,7 % de positivité (+50/+474/+0,4 %).

331 patients « Covid + » dont 47 de



Par ailleurs, près de 2 300 personnes ont reçu les deux injections du vaccin.

PHOTO : AFP

+ 65 ans ; 4 patients « Covid + » en réanimation à Saint-Malo ; 24 patients hospitalisés pour Covid sur les centres hospitaliers de Saint-Malo, Dinan et Cancale (+8).

Nombre de vaccinations sur le secteur 6 (Saint-Malo, Cancale, Dinan...), depuis le 8 janvier 2021 : 8 014 injections (+ 1 350). Cumul des personnes vaccinées (= personnes ayant reçu les deux injections) : 2 292 personnes (+ 775).