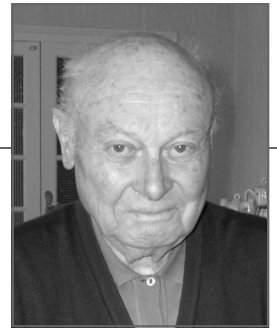


Henri Le Gars en 1939-45

D'ouzh lezenn ar Brezel !

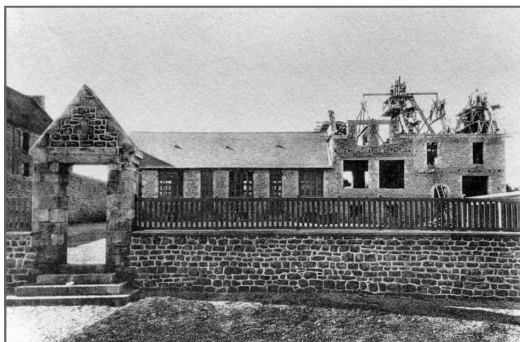


Henri Le Gars, employé-comptable aux usines Bolloré d'Odét et de Cascadec de 1939 à 2001, interviewé le 10 juillet 2007 par Jean Cognard . Ce qui suit est un extrait de l'interview, le texte complet étant consultable sur le site GrandTerrier.

ANTÉCÉDENTS FAMILIAUX

Mon père était originaire de L'Île Tudy. Mon grand-père Yves que je n'ai jamais connu avait péri en 1900 dans un naufrage avec 5 collègues pêcheurs. La bateau s'appelait "Le petit mousse". Son corps a été retrouvé à 3 milles du Guilvinec. Mon père, l'aîné de 3 enfants, s'appelait Yves aussi et n'avait que 5 ans quand son père est mort.

Par l'intermédiaire du préfet mon père a trouvé un emploi de domestique sur le yacht du père Thubé, le frère de Mme Bolloré. Ca ne lui plaisait pas, si bien qu'à 17 ans, en 1912, il a préféré venir travailler à l'usine Bolloré d'Odét. Il était sans doute en pension à Ti-Ru au début, et c'est là qu'il a connu ma mère. Il a du travailler aux machines pour commencer. Il a même eu une blessure à la main, un accident de travail, ça devait être à la machine 7, mais ce n'était pas très grave.



La construction de l'école St-Joseph

Après, j'ai toujours connu mon père à la centrale électrique de l'usine, comme centraliste de faction. La centrale qui produisait le courant électrique était dans l'enceinte de l'usine. Elle était à côté de la grande cheminée et la chaufferie, il y avait un petit pont pour traverser d'un bâtiment à l'autre. En 1939, il a été rappelé au service militaire qui était obligatoire jusqu'à 48 ans. Il avait 44 ans (né en 1895). Il a été mobilisé comme centraliste aux chantiers de Pen-Hoet à St-Nazaire.

Ma mère n'a jamais travaillé à l'usine. Elle faisait de la couture. Pendant la guerre elle faisait des pantoufles avec les vieux feutres et des tissus qu'on récupérait de l'usine. Son grand père Pierre Jean, né en 1840, faisait des transports entre Quimper et l'usine d'Odét, et il a été tué en passant sous les roues de sa charrette. C'est ma tante qui racontait ça). Elle dit aussi, qu'il a travaillé avec Le Marié qui a cédé la papeterie à Bolloré en 1861, donc avant ses 21 ans. Ma grand mère Rannou est né en 1870, et son frère était Ren Rannou le contrôleur aux favoris qu'on voit sur certaines photos-cartes postales de fêtes à Odét.

CURSUS SCOLAIRE AVANT-QUERRE

Je suis né en 1923. A l'âge de la maternelle, j'ai fréquenté pendant un an ou deux l'école des deux religieuses de Ker-Anna qui habitaient tout près de chez nous. Les religieuses étaient dans la toute première maison de la cité ouvrière, près de la route, du côté de l'usine. Ensuite j'ai fait un an à l'école publique, et je suis venu à 6 ans et demi

à l'école privée St-Joseph en septembre 29.

A 12 ans j'ai eu mon certificat d'étude. Et de là je suis parti quatre ans au Likès pour le brevet élémentaire. J'ai passé un CAP d'ajustage. En 1939, en principe j'avais terminé mes études. J'avais fait une demande pour rentrer dans les apprentis mécaniciens de l'armée de l'air à Rochefort. Je devais passer un concours à Rennes qui a été annulé car en septembre 1939 c'était la déclaration de guerre.

Comme j'étais inoccupé avec un brevet en poche et que ses adjoints avaient été mobilisés, le directeur Nédélec de l'école St-Joseph est venu me demander et à René Sizorn, si on voulait bien enseigner à Lestonan. Je l'ai fait pendant un mois et demi. Entretemps ma mère avait du demander que je puisse rentrer à l'usine et j'ai été convoqué.

LES DÉBUTS A LA PAPETERIE

J'ai commencé le 2 novembre 1939 comme garçon de course. Le père Garin trouvait que son courrier n'arrivait pas assez tôt le matin. On m'avait acheté une petite mobylette au début et je devais aller à Quimper ouvrir la boîte postale avec une clef et je ramenaient le courrier à Odét.

Mon futur beau-père, Henri Gourmelen, était conducteur de camion à l'usine tout en remplaçant des chauffeurs chez le transporteur Mévellec de Quimper, et il était aussi responsable du service incendie, en tant qu'ex-pompier de Paris

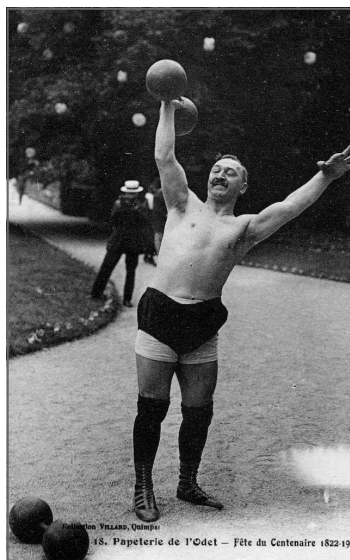
Le père Gourmelen conduisait la vieille Citroën B14 des Bolloré pour les besoins de l'usine et de temps en temps pour les courses à Quimper de la grand-mère Bolloré qui notait ses commissions dans un carnet. Rue Kéréon il y avait le magasin Mallégol pour tout ce qui est crèmerie, laiterie, épicerie, café, fromage. A côté il fallait s'arrêter à la poissonnerie Donnard, à un magasin de fruits et légumes tenus par des espagnols. Sur la place Ster-ar-Duc, il y avait un nommé Freton qui faisait fruits et légumes aussi. On passait à la charcuterie Tirio et la boucherie Rannou de la même famille que les Rannou de l'épicerie de Ty-Ru.

Comme il n'y avait pas tout le temps du travail comme commissionnaire, j'ai été mis au service téléphonique qui à l'époque passait par ce qu'on appelait l'inter. En 1940 le chef de la chiffonnerie Paul Le Gallès est décédé, et j'ai alors rejoint René Heydon, un petit cousin, qui était son employé-comptable. On avait besoin de monde car l'usine marchait encore, la fabrication de papier a continué jusqu'en 1941. Les comptables de la chiffonnerie faisaient aussi la paye des ouvrières qui dépendaient de la chiffonnerie. On transmettait les demandes d'argent à la caisse centrale qui s'adressait à la banque pour donner leur paye en espèces aux ouvrières. C'est nous qui faisions le décompte des heures travaillées, certaines étaient payées à l'heure et aux pièces (au rendement). Je n'ai pas été préparé à ce poste, car au Likès j'ai passé un CAP d'ajustage, mais j'ai toujours aimé les chiffres.

ARRET DE LA FABRICATION

L'haltérophile Jean-François Lebreton qu'on voit sur les photos de centenaire en 1922 est venu début 1940 quand les Allemands ont fait la percée de Sedan. Tous les bureaux de Paris ont débarqué un jour à Ergué-Gabéric. Ma femme a été

épouvantée la nuit où ils sont arrivés. Ils étaient coincés quelquepart sur la route en panne sèche et ils ont appelé au téléphone Jean-Marie Le Floc'h, le transporteur quimpérois, qui s'est déplacé chez mon beau père pour lui dire de venir les chercher avec la voiture de l'usine. Ils sont arrivés en mai 1940. Jean-François Lebreton faisait partie de l'équipe. Il se trouvait que le gars qui travaillait à la caisse avec moi, il était marié, il avait quatre enfants, mais du fait qu'il ne les avait pas déclarés, il a été appelé au service militaire à Toulon dans la Marine. Lebreton est venu travailler avec moi à la caisse pendant quelques mois.



En 1941 quand l'usine d'Odéon s'est arrêtée, tous les mensuels, les petits chefs, les surveillants de fabrications, les chefs électriciens, les chefs mécaniciens, les surveillantes de la salle d'emballage, les maitresses et sous-maitresses de la chiffonnerie, les services d'entretien, tous ceux qui étaient au mois ont pu rester pendant 4 ans, payés à ne rien faire, en vacances en quelque sorte. Ceux qui étaient payés à l'heure ont été tous débauchés, et ils ont été obligés de trouver du travail dans les fermes à la campagne, ou alors d'aller travailler en usine à Lorient à la compagnie Todt qui embauchait à tour de bras à la base sous-marine.

Comme il n'y avait plus de tra-

vail à la comptabilité, j'étais affecté une semaine sur deux au magasin 36, René Heydon faisant l'autre. Comme on avait un stock de chiffons, de chanvre et de lin paillé, dans ce magasin 36 du côté de la route de Briec, on avait installé une machine qu'on appelait Garnett du nom de son fabricant anglais. Une sorte de machine à battre dans laquelle on mettait toutes les étoupes de chanvre ou de lin. En dessous de la machine, il y avait une fosse où tombaient les déchets et qu'il fallait vider de temps en temps.

DEPART POUR CASCADEC

Un beau jour, on m'appelle. Tout l'état major de l'époque était là : René Guillaume, le PDG, son oncle le père Thubé, le père Garin, Ferronière. Et ils me demandent si j'étais d'accord pour aller travailler à Cascadec. Je n'avais pas intérêt à dire non, je connaissais leur réponse : "il n'y a plus de place pour toi ici". Je suis parti à Cascadec le 13 juillet 1942, c'était un lundi. J'avais amené mon vélo, et le soir-même je suis revenu à Ergué. Le lendemain matin, le 14, j'ai expliqué à Garin que les conditions n'étaient pas très bonnes là-bas. Il m'a dit qu'il avait arrangé les choses avec la direction de Cascadec. J'ai repris mon vélo et j'y suis retourné.

J'ai remplacé mon beau-frère Jean Mazé qui était responsable des expéditions des cahiers OCB et qui devait prendre un poste de comptable de la fabrication papier. A l'époque il n'y avait pas beaucoup de tabac, on devait passer par des cartes de ravitaillement, mais les gens achetaient des cahiers, et grâce à leur plantation personnelle dans leur jardin pouvaient fumer. Mais ce tabac n'était pas très bon.

[Suite sur le site GrandTerrier,
rubrique Mémoires locales]

Les premières voitures à Ergué-Gabéric

Otoioù kozh war ar maez ...



Quelles ont été les premières voitures à moteur à explosion qui ont pétaradé sur les routes gabéricaises avant, pendant et après la guerre de 1939-45 ?

Telle est la question et le début d'une enquête. Celle-ci est loin d'être close et sera enrichie au fur et à mesure des témoignages.

Toute information et commentaires seront les bienvenus.

LE TAXI DU BOURG, 1944



une Renault Celta 4

Les Gabéricois ont gardé le souvenir du cambriolage des papiers du STO (*), et de leur rapatriement de Quimper au fournil du boulanger du Bourg. Le transport de ces papiers s'est effectué dans la voiture taxi de l'oncle de François Balès.

Angèle Jacq, dans son roman "Ils n'avaient que leurs mains" parle d'une Citroën et la décrit ainsi : "Une grosse voiture noire et carrée est arrêtée. Portebagages sur le hayon et galerie sur le toit, le taxi est imposant".

Jean Le Corre qui accompagnait Fanch Balès lors de l'expédition

modèle	Renault Celta 4 (Réf. site Jean-Pierre Lécruhon sur free.fr)
histoire	En Mai 1934 Renault présente une berline de milieu de gamme, la Celtaquatre. Elle est restée dans la production jusqu'en 1938 la Celtaquatre est la première Renault à se plier aux contraintes de l'aérodynamique. Le modèle de 1935 se caractérise par une autre innovation : un capot à fentes horizontales, qui remplace le capot à trois volets. Un moteur puissant à régime lent et une faible consommation d'essence (moins de 8 litres aux 100 km).
mécanique	Moteur 4 cylindres de 1463cm ³ (avec un alésage de 70 mm et une course de 95 mm), Puissance fiscale 8 CV 30 ch, Boite 3 rapports, 5 Places assises

du STO témoigne quant à lui qu'il s'agissait d'une Renault Celta 4. La Celta 4 a-t-elle existé en version allongée de type taxi, ou était-ce une version berline que Fanch Balès a conduite le 4 janvier 1944 ? Ou alors, comme pense d'autres anciens, il s'agissait d'une Citroën B14 ou C4 aux formes plus carrées et souvent utilisées comme taxi.



une vieille Citroën B14

LA CITROËN DE L'USINE BOLLORÉ

La Citroën d'Odet était conduit avant guerre par Henri Gourmelen, ex pompier de Paris et moniteur des gymnastes de la clique des Paotreds.

Témoignage d'Henri Le Gars, le gendre : "Le père Gourmelen conduisant une vieille Citroën B14 des Bolloré pour les besoins de l'usine et pour faire les courses à Quimper de la grand-mère Bolloré qui notait ses commissions dans un carnet. Cette voiture pouvait transporter plus de 10 personnes, on l'appelait même le panier à salade."

modèle	Citroën B14 (Réf. site Jean-Pierre Lécruhon sur free.fr)
histoire	Le type B14 a été lancé au salon de Paris en octobre 1926. Elle devait s'appeler B13 mais André Citroën changea le nom en B14 à la dernière minute pensant que la clientèle serait méfiante du chiffre porte malheur 13. Le radiateur devient plat et son capot percé de huit fentes latérales.. Le taxi B14 remplace les taxis Type A et B2. Moteur 1 539 cm ³ , 22 ch à 2 300 tr/mn . Trois carrosseries sont proposées : landaulet, conduite intérieure et conduite intérieure décapotable, la plupart peintes en jaune et noir. 4 659 exemplaires seront fabriqués. La B14 deviendra bientôt "l'incroyable" et sera l'un des plus grands succès automobile de l'entre-deux-guerres. Berline, torpédo commercial, cabriolet décapotable 2 et 4 places, coach 2 portes-4 places, conduite intérieure 6 places, familiale 7 places.
mécanique	4 cylindres en ligne à soupapes latérales, culasse amovible. Cylindrée 1 539 cm ³ (70 x 100 mm), 9 ch. fiscaux. Puissance réelle 22 ch. à 2 300 tr/mn. Vilebrequin renforcé à deux paliers, carburateur solex : 26 BFHG 26 HBFG 26 GHF, Carter huile 4 litres, Allumage par magnéto (puis magnéto batterie), L'ordre d'allumage 1-3-4-2, Boîte de vitesses, 3 vitesses + marche arrière 1ère non synchro, Circulation d'eau 8 litres, par thermosiphon. Radiateur plat de grande surface et ventilateur. Graissage sous pression. Performance 80km/h, Consommation 8.5 litres aux 100

LES VOITURES DE LESTONAN

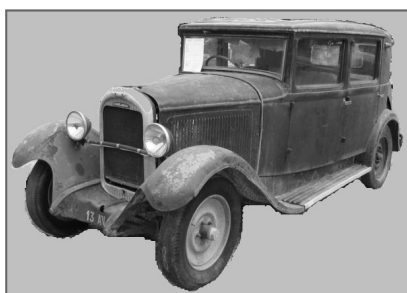
La voiture ci-contre est celle du boucher Pierre Rospape qui n'avait pas encore son permis, et c'est le père Gourmelen, chauffeur à l'usine, qui était le « moniteur d'auto-école ». Sur la photo, on reconnaît les personnes suivantes en majorité commerçants à Lestonan :

- à gauche, Marianne Huitric, la crêpière ; son mari Joseph Niger, le papetier, et à l'intérieur Jean Guéguen, le fils du boulanger.

- sur le marchepied : Alain Niger ; Lisette Niger ; Marie-Jeanne Rospape (avec Georgette Guéguen sur ses genoux) ; Robert Niger.

- à droite : Simone Gourmelen, épouse Mazé ; Pierre Rospape, le boucher ; Henri Gourmelen, chauffeur de l'usine.

D'après les souvenirs d'anciens du quartier, il s'agissait d'une Citroën. Nous avons soumis la photo à Pierre Monsel, spécialiste des voitures Citroën anciennes et sa réponse est la suivante : "On voit que les jantes sont fixées avec 5 tocs. La B14 n'en n'a que 4 (ou 6 pour la B15). Si l'allure générale fait penser à une Citroën, je pencherais plutôt pour une version Torpédo de la C4 qui a succédé à la B14 au catalogue de Javel".



une Chenard et Walcker

Les autres voitures des quar-



tiers de Lestonan et de Stang-Venn :

- Pour Stang-Venn, Germaine Herry témoigne : " Juste après guerre, il n'y avait qu'une seule voiture à Stang-Venn. Celle du père de Fanch Ster, le boulanger". Et Henri Le Gars précise : « C'était une Chenard et Walcker que François Le Ster, père, utilisait avant guerre pour livrer son pain ».

- Pour Lestonan, la voiture Citroën de l'autre boulanger, Germain Guéguen, achetée d'occasion en 1937.

- En 1936 Alain Tandé de Keranna achète une Citroën B14, et transporte des bouteilles de gaz dans son coffre arrière.

- Avant guerre, Guillaume Kerouredan d'Odet achète une Chenard et Walcker.

- Vers 1936-37 Yvon Le Gall

achète une Citroën C6.

- Vers 1945 Letang, chef électricien, achète une voiture plus moderne, une Renault Juva-quatre.

- Et enfin, une voiture achetée neuve, la Rosengart de Marie Blanchard la sage-femme de Keranna.

[Article complet et mis à jour Grand-Terrier.net, rubrique Mémoires locales]

Notes :

(*) : le cambriolage du STO et le souvenir de Fanch Balès fusillé en 29 août 1944 près de Plomodiern a fait l'objet de nombreux articles sur le site Grand-Terrier dont le témoignage de Jean Le Corre, le CD et plaquette « Destruction du fichier du STO » par l'Association Amicale des Anciens de la Tour d'Auvergne, des extraits du roman d'Angèle Jacq « Ils n'avaient que leurs mains », le témoignage de Catherine Peton née Balès, des cérémonies du souvenir ...

modèle	Citroën C14 (Réf. site Jean-Pierre Lecruchon sur free.fr)
histoire	Présentée au salon de 1928 sous le nom de AC4, la C4 rappelle, par ses formes générales, la B14 à laquelle elle succède. Le châssis existe en deux empattements : Normal pour les berlines, cabriolets, et faux cabriolets et Long pour les conduites intérieures, torpédos et taxi. La C 4 était disponible dans une variété de carrosseries comprenant , Berline Luxe 4places, Conduite Intérieure Luxe, Conduite intérieure 4et 6 places avec ou sans séparation chauffeur, Familiale Luxe, Torpédo 4 ou 6 places, Torpédo commercial, Cabriolet 2 ou 4 places Décapotable, Faux Cabriolet 2 ou 4 places, Familiale 6 places, et Taxi, et ambulance à un ou 2 brancards, ...
mécanique	Type : AC4 ou C4, 8 ou 9CV, Moteur : 4 cylindres en ligne 1628 cm3 (72x100). 30 chevaux à 3000 tr/mn. Soupapes latérales. Allumage par distributeur (delco). Refroidissement par eau avec pompe. Transmission : roues AR. Boite 3 vitesses non synchronisées et MA. Embrayage monodisque à sec. Suspension : Par ressorts semi elliptiques. Amortisseurs à friction. Freins : tambours à commande par câbles avec servofrein (Westinghouse). Pneus : 13x45