

Topsham / Port Bloc, destins croisés

Topsham, petit port maritime de la banlieue d'Exeter dans le comté du Devon, en Angleterre sur le côté est de la rivière Exe, entre Exeter et Exmouth, est d'intérêt pour son architecture de style hollandais datant de l'époque où il a été un important port, pour ses paysages et la proximité d'une réserve pour échassiers et autres oiseaux.

Port Bloc, petit port administratif sur la rive gauche de l'estuaire de la Gironde, est d'intérêt pour le va-et-vient incessant de ses petits navires, bacs, pilotage, lamanage, balisage, sondage, douanes, affaires maritimes. Cette petite flotte règne sur la navigation de l'estuaire. Quelques pêcheurs côtiers vivent de leurs prises et des croisières sur Cordouan agrémentent les loisirs d'été de la Pointe de Grave.

Le baliseur *Finistère* devient l'*André Blondel*

Le baliseur *Finistère*, construit aux chantiers navals Augustin Normand, au Havre, est lancé le 28 juillet 1933. En provenance du centre de balisage de Dunkerque il est affecté au Verdon-sur-mer en 1973 sous le nom d'*André Blondel* (physicien émérite, inspecteur général des Ponts et Chaussées et inventeur de l'oscillographe en 1893) en remplacement du *Charles Ribière*, son *sister ship*, atteint par la limite d'âge.

Naviguant au Cabotage national en seconde catégorie, il assure l'entretien et la maintenance des cent quatre-vingt bouées composant le balisage flottant entre La Pallice (plateau de Rochebonne) et la frontière espagnole.

D'une longueur de 51,80 m pour une largeur de 9,30 m, il a un tirant d'eau de 3,00 m.

Il est armé par un équipage composé de 16 hommes.

Propulsé par deux moteurs Baudoin de 600 chevaux, il atteint une vitesse surface de 10 nœuds.

Équipé d'une grue de 14 tonnes il peut relever l'ensemble des corps morts et mouillages des différents chenaux de navigation, à la mer comme sur l'estuaire.

Jusqu'en 2002, année où il est stoppé pour vétusté après 69 ans de bons et loyaux services, les estuariens étaient coutumiers d'apercevoir sa forme caractéristique dans nos eaux.



Baliseur *André Blondel* avec les bouées d'atterrissage BXA à son bord, l'une à remplacer et la nouvelle à remettre à l'eau. (Photo DR prise par l'hélicoptère du pilotage)

Ivor Oxenbury

Mr Ivor Oxenbury de Topsham était membre de l'équipage de l'*André Blondel* en 1945 lorsque ce dernier s'appelait encore *Finistère*.

Natif de Portsmouth, il avait alors 17 ans lorsqu'il embarque comme matelot. Juste avant le débarquement des alliés, les allemands pilonnent les côtes anglaises et françaises ; tous les baliseurs sont rapatriés vers l'Angleterre.



Ivor Oxenbury (photo DR, extraite de *Express & echo*, November 14, 2000)

Escorté de plusieurs croiseurs, le *Finistère* participe à la mise en place de bouées dans la zone de Picadilly Circus (point de ralliement et de mouvement des barges et LST¹ du débarquement).

Naviguant en convoi de nuit dans les eaux du Havre et de Cherbourg il balisait les différentes épaves coulées. Ces missions très dangereuses s'effectuèrent sur plusieurs mois : risques de mines menaçant.

À l'issue de ces opérations, en automne 1945, il attrapa la tuberculose. Pour combattre sa maladie, il dut séjourner au King George's Sanatorium, établissement réservé aux marins, à Liphook (Hampshire). Il put se rétablir grâce à l'arrivée des antibiotiques et démarra une nouvelle carrière à terre.

Après la guerre, il travailla comme dirigeant à la société Colgate-Pamolive durant trente sept ans. Il s'est maintenant retiré à Topsham avec sa femme Margaret. Ils ont deux fils et une fille ainsi que trois petits enfants.

¹ Landing Ship, Tank : bâtiment de débarquement de chars.



J.-M. Mumford et Les Augustus, steward et chief steward
(Photo DR prise à bord du *Finistère* en 1942 ; in *Newsletter 2003, Trinity House*)

Cinquante ans après

Quelle surprise lorsqu'en 1995, à Londres, lors de la cérémonie de célébration des soixante milles marins péris en mer durant la seconde guerre mondiale, Ivor voit apparaître sur les photos de l'exposition le baliseur *Finistère* !

Ne pratiquant pas le français, avec l'aide de son fils Mark il se rapproche d'une de leur connaissance, Anne-Marie Dicks, résidente à Exeter et bilingue.

Après cinq ans de recherches auprès de divers services, bureaux et administrations, le fruit de ses résultats arrive enfin sur le bureau du chef de subdivision au centre de balisage du Verdon, le 13 avril 2000.

Ce dernier et son assistante élaborent une stratégie en vue d'obtenir, auprès des Affaires maritimes, les autorisations nécessaires à l'embarquement d'Ivor et de son fils Mark. Rendez vous est pris pour le 20 juin 2000.

La rencontre

Après quelques semaines d'arrêt technique le baliseur est mis en eau dans la petite cale sèche de la Pallice. Les essais sont concluants et nous sommes prêts à rejoindre notre port d'attache dès le lendemain.

En fin d'après-midi Mr Mark Oxenbury arrive dans son Range Rover accompagné de son père Ivor. Nous les accueillons à bord. La rencontre est très chaleureuse. Que de surprises, joies, questions et émotions ! Quelques larmes coulent.

Sa bannette (couchette à bord d'un bateau) est identique, la cloche à l'avant a toujours le nom *Finistère* gravé ainsi que l'année de construction, 1933. La passerelle a été remodelée, mais dans la machine, à part le changement des moteurs Man par des Baudoin, le compartiment est le même.

Je lui fais visiter le magasin, sous le gaillard avant, où l'on peut encore voir les vestiges des rails servant à entreposer les obus... Il se rappelle... Puis les restes des fixations des containers de gaz servant à alimenter les bouées.

Il nous raconte les pertes de marins après les raids aériens ainsi que les blessures dont certain ne se remettrons jamais et reste très modeste devant ce qu'il appelle sa petite contribution à cette guerre. Cinquante cinq ans après son débarquement il n'en revient pas que ce navire flotte encore !

Le retour

Après avoir passé la nuit à bord, nous quittons la cale de La Pallice le matin même.

Quelques instants plus tard nous passons le sas. Les conversations fusent à la VHF : « *André Blondel* de La Pallice Port, vous avez l'autorisation de sortie ».

Nous engainons le chenal de la Rochelle, quelques temps plus tard nous dépassons la bouée de Chauveau et orientons notre route vers l'ouest afin de rejoindre la bouée d'atterrissage PA en longeant le pertuis d'Antioche entre les îles de Ré et d'Oléron. J'explique à Ivor et à son fils les différentes manières de positionner les bouées avec l'avènement de l'électronique embarquée.

Le travail de balisage - remonté des corps morts, chaînes et autres ancres ou coffres - n'a guère changé.

Et puis je lui fais prendre la barre.

Comme un enfant, il est aux anges, il va ensuite de la machine à la passerelle en passant par les coursives et différents carrés; tout cela lui paraît incroyable.

À un mille de la bouée d'atterrissage nous mettons le cap au SSE bercés par une petite houle de NNW le vent est faible et établi au NE. Beau temps, content de reprendre la mer après cet arrêt...

Environ six heures plus tard nous engainons la Passe de l'ouest de la Gironde au couple de bouées 1 et 2. Le flot nous pousse et nous fait atteindre une vitesse de douze nœuds. Une heure et demie plus tard, j'actionne la sirène à l'entrée de Port Bloc. Nous accostons docilement le long du quai vertical.



De gauche à droite, François Victor, chef de subdivision, Ivor Oxenbury, François Jouison, capitaine, Mark Oxenbury (photo DR)

Le chef de subdivision accompagné de son assistante, du personnel des bureaux et de la presse nous accueillent pour clôturer cette journée par un verre de l'amitié offert au carré des officiers en souvenir de cette étonnante rencontre.

L'escale fut de courte durée car Ivor et Mark rejoignaient dès le lendemain l'Angleterre, mais ils se promirent de revenir avec femmes et enfants.

Conclusion

Durant quelques années nous avons entretenus une correspondance sous forme de cartes, courriers... puis les espaces se sont allongés entre nos échanges, certainement du fait de nos propres vies respectives ?

Témoignage inédit de François Jouison
Second Capitaine et Capitaine remplaçant
sur le baliseur *André Blondel* de 1994 à 2002