CAP AU LARGE

DEPUIS des millénaires — et qu'il y a des hommes — la chasse et la pêche — puis l'agriculture — ont fourni aux humains les moyens de survivre, puis de subsister.

Michel Guillet ouvre aujourd'hui pour vous le livre passionnant de la Grande Pêche qui — contrairement à la chasse — est demeurée pour des centaines de millions d'hommes l'une des grandes sources de leur nourriture.

Avec Michel Guillet, vous allez connaître ces « patrons », ces boscos, ces lieutenants de pêche, ces marins, ces mousses et ces retraités, à qui la vie moderne pose des problèmes dont les données se modifient sans cesse...

Vous verrez monter les chaluts, mais vous saurez — aussi — les difficultés et les drames qui jalonnent la vie des marins pêcheurs.

Embarquez donc avec lui à bord du « Chantaco ».

Ce rude métier qu'est la pêche

CETTE TRACE, au fond de la mer, (photo en bas à gauche), c'est celle du chalut qui remonte et qui (en haut, à gauche) émerge. La scène se passe à bord du « Chantaco », commandé par le patron Marrec. (Dessins d'Alban Rey, en haut à droite, et photos S.O.D.)

« ON va virer, mon gars. Faut pas manquer ça ! » J'ai dû répondre par un grognement, le nez dans le matelas en mousse de ma couchette, l'épaule gauche calée contre la planche antiroulis, les jambes ankylosées, la tête brûlante et un goût amer de médicament dans la bouche.

Pour quelques jours, je suis le treizième homme du chalutier rochelais « Chantaco ».

Après vingt-quatre heures de mer, alors que notre bateau n'est qu'à 135 miles du port, par 46°30 nord et 4°20 ouest, je ne suis qu'un marin hors de combat et plutôt malheureux.

« Vous avez de la chance, m'avait pourtant dit Jean-Claude Hadj-Ali, le jeune lieutenant de pêche du bateau. En ce moment, le golfe, c'est un lac. »

C'était, sans doute, pour me donner du courage.

Jean-Claude avait ajouté :

« Et puis, ça arrive à tout le monde d'être malade. Aux marins qui sont malades chaque fois qu'ils partent en mer. Et ça dure toute leur vie... »

Moi, j'ai tenu bon pendant quelques heures.

Cap à l'ouest, le « Chantaco » filait droit sur les lieux de pêche, à 12 nœuds.

J'ai longtemps résisté au roulis et au tangage, aux claquements irréguliers des vagues sur l'étrave du chalutier, au spectacle vite insoutenable de l'horizon qui bascule toutes les trois secondes, au ballet infernal du bateau, de la mer et du ciel.

Quand dans ma tête tout s'est mis à tourner sans arrêt, comme dans ces manèges idiots des fêtes foraines et quand je me suis vraiment senti sans forces, j'ai regagné tant bien que mal le poste des mécaniciens, sous la dunette arrière, et je me suis hissé dans ma couchette.

Pénible épreuve et mauvais sommeil.

Mais, pour connaître et comprendre la vie des marins, il faut nécessairement en passer par là.

De Douarnenez à Saint-Jean-de-Luz par Audierne, Concarneau, Etel, Lorient, La Rochelle et Arcachon, j'ai rencontré, ces temps derniers, un grand nombre de pêcheurs.

Sur leurs bateaux, le long des quais, dans les cafés des ports, dans les bureaux de l'administration maritime, chez eux, j'ai cherché à savoir comment on peut tracer leur portrait, raconter leur existence, rapporter ce qu'ils pensent de leur métier et comment ils envisagent l'avenir.

Ce n'est pas tellement facile. Qu'ils soient basques ou bretons, les marins ne sont pas particulièrement bavards. Se posant personnellement assez peu de questions, ils répugnent à répondre à celles des autres.

J'ai, donc, voulu partager leur intimité pour essayer d'en savoir davantage et à bord du « Chantaco », entre deux nausées, je n'ai pas mis longtemps à comprendre pourquoi un marin et un terrien ne se ressemblent pas.

Avant tout, un marin est un homme qui vit et travaille en mer.

Trois cents jours par an.

C'est tellement évident qu'on n'y pense probablement pas assez.

LE TOUR DU NAVIRE AVEC LE BOSCO

LE « Chantaco », de l'armement Auger, est l'un des meilleurs chalutiers de La Rochelle. Construit, l'an dernier, à Saint-Malo, il a la ligne racée d'un bateau de pêche de haute mer. Coque grise, passerelle blanche, cheminée jaune, c'est un chalutier en fer de 35 mètres de long et de 7 m 60 de large.

Quand on embarque sur un bateau en sachant en tout et pour tout que bâbord est à gauche et tribord à droite, il vous reste, évidemment beaucoup à apprendre. La visite du « Chantaco » est, donc, pour le marin néophyte un indispensable cours d'initiation à la vie maritime.

Avec Théo, le bosco, j'ai fait le tour du navire. Du gaillard d'avant où est entreposé le matériel de pêche jusqu'à la dunette arrière, j'ai arpenté le pont et les deux coursives qui longent le roof.

Le sous-sol est, en partie, occupé par les 155 mètres cubes de la cale à poisson, qui est réfrigérée. Une température de zéro degré y est constamment maintenue. Ce système permet d'économiser la glace en paillettes dans laquelle le poisson, pêché pendant deux semaines, se conserve. Le bateau n'en emporte pas moins une dizaine de tonnes.

De la cale jusqu'à l'arrière, le compartiment du moteur est vaste. C'est une écurie modèle pour 750 chevaux. Trois mécaniciens se relaient 24 heures sur 24, devant une trentaine de thermomètres et de manomètres, de voyants multicolores et de cadrans divers qui assurent le contrôle permanent du moteur principal, du groupe électrogène et des compresseurs frigorifiques.

L'hélice commandée par le réducteur est à pas variable. Ce qui permet de manœuvrer le lourd navire comme un canot à deux places.

Dans les ballasts : 50.000 litres de gasoil. Le moteur, qui s'arrêtera pas pendant 360 heures, n'en consommera que la moitié et 200 litres d'huile.

Cette soute est la réserve d'eau potable. Il y en a 12.000 litres.

AMENAGEMENTS ET UN REPAS DE VIANDE PAR JOUR

REMONTONS sur le pont et pénétrons à l'intérieur du roof pour visiter la cuisine et le carré.

Banquettes de moleskine, sol en mosaïque, parfois de la crème, placards et tables recouverts de formica bleu, deux éviers, cuisinière à gaz à quatre feux, eau chaude à volonté et appareil aspirateur de buées. C'est une cuisine pour l'exposition des Arts ménagers. Mais nous sommes à bord d'un bateau et les tringles à roulis qui bloquent les assiettes sur les tables et le casier pour les bouteilles et les verres sont là pour nous le rappeler.

Après y avoir été longtemps espéré, le confort s'est, enfin, installé sur les chalutiers modernes. Il atténue la fatigue des marins. Il donne au cadre de leur vie quotidienne un aspect qui n'a pas toujours été sien.

Les deux postes d'équipage, celui des mécaniciens et celui des matelots, ont été aussi conçus dans cet esprit. Couchettes superposées en bois vernis comme les armoires individuelles, sol carrelé, système d'aération et radiateurs de chauffage central.

A bâbord, le second et le chef mécanicien ont leur cabine personnelle.

Dans le local sanitaire, les W.-C., trois lavabos, une douche et, à côté des glaces, la prise de courant pour le rasoir électrique.

Toujours à l'arrière, la penderie garnie des cirés jaune de mauvais temps et des cuissardes et la cambuse avec une partie des vivres. Les denrées périssables sont au frais dans la cale.

Pour la marée de quinze jours, le cuistot a acheté pour 1.250 francs de vivres : épicerie, conserves, légumes, charcuterie, volailles, gigots, rôtis, biftecks, une centaine de pains de deux livres et des gâteaux. Chaque marin apporte dans son panier d'osier sa cave et son beurre. Il a également droit à un paquet de cigarettes non taxé par la douane par jour de mer.

« On mange bien et on fume pas mal. Mais il faut ça au large », dit Théo.

Jadis, les marins qui [illegible] ...is par semaine mangeaient du poisson à tous les repas. Aujourd'hui, ils ont au moins un plat de viande par jour et les menus sont composés avec soin. Les bons cuistots, ceux qui ne rechignent pas à faire de la pâtisserie et qui vous réussissent une sauce comme un cordon bleu, sont aussi recherchés que les meilleurs patrons.

Autre signe des temps, on boit moins, et l'eau minérale et le jus de fruit ont remplacé les caisses de vin.

L'apéritif, quelquefois. Pour fêter un beau coup de chalut ou pour le plaisir de trinquer par temps de cafard.

Quittons le pont pour la passerelle et la timonerie, c'est-à-dire pour le poste de commandement du navire. La barre hydraulique que l'on peut manœuvrer du bout du doigt est au centre de la pièce largement éclairée par une ouverture panoramique sur le large. Les commandes de la machine tiennent peu de place : deux leviers, un pupitre lumineux. Devant les yeux de l'homme de barre, le compas. Pas un siège sur le sol à carreaux blanc et noir. Derrière une vitre, les deux sondeurs. Dans la petite salle de navigation, les cartes, le decca, le gonio, le poste radio.

Donnant sur la timonerie, la cabine du patron : un lit, une banquette, une armoire. Sur la paroi aux reflets d'acajou, un crucifix. Dans une pièce contiguë à la cabine, une installation sanitaire complète.

Le « Chantaco », en 1962, a coûté 120 millions.

En une année d'exploitation, la valeur de poisson qu'il a pêché dépasse 80 millions.

DOUZE HOMMES UNE FAMILLE

LES hommes, ils sont douze. La plupart originaires de l'île de Groix, au large de Lorient. Les Bretons d'un même pays aiment naviguer ensemble. Avant d'embarquer sur le « Chantaco », ils ont travaillé sur un bateau du même armement. Ils forment mieux qu'une bonne équipe, une famille.

Le patron : Jean Marrec, 45 ans, trois enfants. Plutôt petit, le cheveu assez rare, le regard clair. Mousse à 11 ans sur les voiliers. Patron depuis 1942. Sa femme tient, l'été, un hôtel à Groix. Deux frères qui commandent deux autres chalutiers de La Rochelle et un beau-frère patron d'un troisième.

Le second, autrement dit le bosco : Théo Calloch, 44 ans, trois enfants. La tête de Popeye avec des joues creuses remplies par la barbe après quelques jours de mer. Navigue depuis l'âge de 8 ans. C'est un beau-frère du patron.

Le chef mécanicien : Rémi Caménen, 35 ans, deux enfants. Ancien champion régional d'athlétisme. Grand et sympathique. Electricien avant de s'intéresser aux moteurs des chalutiers.

Le second mécanicien : Charles Pessel, 32 ans, un enfant né dans le Morbihan, ce que dément une bonhomie toute méridionale. C'est un ancien garagiste. Quelques années dans la « Royale » avant la pêche.

Un mécanicien : André Thomas, 30 ans, deux enfants. Mère bretonne et père ivoirien. Le boute-en-train de l'équipage. Il a été homme-grenouille dans la marine nationale.

Le lieutenant de pêche : Jean Claude Hadj-Ali, 19 ans. Son père, qui est décédé, était maçon. Jean-Claude sera patron de pêche après son service militaire. Il navigue parce que ses camarades d'école étaient des fils de marins.

Le cuisinier : Jean-Louis Morice, 51 ans, trois enfants. Il navigue depuis 37 ans. S'est mis à la cuisine quand l'âge l'a éloigné du pont. Il oublie de saler la soupe quand il broie du noir.

Quatre matelots authentiquement bretons : André Tonnerre, 19 ans, frère d'un patron de pêche rochelais et futur patron de pêche lui aussi; Henri Jaffré, 38 ans, quatre enfants; Eugène Cordonnère, 24 ans; Georges Delanoue, 29 ans, deux enfants.

Le mousse : Yannick Brunet, 16 ans. Il est sorti premier de l'école d'apprentissage maritime de pêche de La Rochelle en 1962. Ses parents sont cultivateurs à Lonzac près de Cognac. C'est un fils de paysan qui fera une carrière dans la pêche. Il a neuf frères et sœurs.

Tels sont les douze marins du « Chantaco ».

Je les ai vus les uns après les autres en montant à bord. J'ai assisté aux adieux des épouses venues en voiture à 5 heures du matin sur le quai du bassin intérieur.

D'un œil intéressé, j'avais [illegible] au bureau du port : courant faiblement perturbé de NW sur le golfe; mer peu agitée; vent NNW-NNE de 5 à 15 nœuds; tendance générale stationnaire. Il n'y avait pas de quoi s'inquiéter exagérément.

A bord, mes compagnons de marée avaient rapidement laissé le costume de ville pour le bleu et les pantoufles dans les sabots.

La sortie du bassin s'était effectuée comme une opération trop souvent répétée pour être manquée : synchronisme parfait des gestes précis des hommes.

Le « Chantaco » était ainsi parti vers la pêche dans un petit matin brumeux assez triste. A la timonerie, Marrec et Caménen étaient plutôt moroses.

« Ouais, c'est chaque fois pareil. Sur les trois jours à terre, il n'y a que le second qui soit vraiment bon. Après une marée de quinze jours, il faut 24 heures pour récupérer. Le deuxième jour, ça va. Mais le troisième, il faut penser à repartir. Ça rend nerveux. On a tous le cafard. Descendez, vous les trouverez sur les couchettes. Ils essaient de dormir pour oublier. »

LA MAISON DE THEO

THEO, lui, ne dormait pas. On doublait Chassiron. Le bosco me montra la pointe de l'île et se confia.

« Mon père a fait naufrage ici en 1925 avec le voilier « Sibel ». Il n'y a pas eu de survivant et le gardien du phare qui avait tout vu et qui n'avait rien pu faire est devenu fou. Mes deux grands-pères sont aussi morts en mer. Ma mère faisait des travaux de couture à Groix. Nous étions trois enfants et elle devait toucher quelque chose comme 50 francs de pension par an. Alors, à 8 ans, j'ai fait cinq marées qui nous ont rapporté 100 francs. A 9 ans, on m'a pris comme mousse. Je faisais la cuisine mais je ne pouvais pas porter la marmite tout seul. J'allais à l'école l'hiver et je m'embarquais l'été. C'était dur en ce temps-là, vous savez. Les bateaux étaient sales et inconfortables. On n'avait même pas 24 heures de repos à terre entre deux marées. Comme je ne pouvais pas aller à Groix, ma mère me mettait un panier de linge propre dans un café de Lorient. Et puis, je n'ai pas arrêté de naviguer. [illegible] tout de même pas trop se plaindre. J'ai fait construire ma maison. Il faudra venir me voir. »

Plus tard, je suis allé voir Théo, chez lui, à Mireuil, entre La Rochelle et La Pallice.

Dans la salle à manger meublée d'acajou, ouvrant ses fenêtres sur le jardin potager et les fleurs, j'ai bu un verre de vin blanc sucré. Théo traversait la pièce avec des patins aux pieds pour me montrer les photos de ses enfants. Ce n'était plus le mousse des voiliers de Groix, ni le bosco barbu du « Chantaco », mais un père de famille assez fier de la maison qu'il a offerte aux siens et dans laquelle, lui, ne fait que passer.

« Ça y est, on vire. Vous arrivez ?... »

On est revenu me réveiller. Il me semblait bien depuis peu que le moteur ne tournait plus de la même façon. Le chalutier qui roule davantage encore bord sur bord résonne de bruits étranges.

C'est le premier coup de chalut.

Et je ne peux pas manquer ça.

Une palanquée d'une tonne

REPORTAGE DE MICHEL GUILLET

PENDANT trois heures, avançant seulement à un peu plus de 4 nœuds, le bateau n'a été qu'un tracteur de filet. Sur une quinzaine de kilomètres, l'énorme gueule du chalut, qui a avalé tout ce qui était à sa portée, a passé au tamis plusieurs milliers de mètres cubes d'océan.

Maintenant, il s'agit de faire le bilan de son appétit et de remonter le lourd train de pêche à la surface.

« A virer ! », a crié Marrec depuis la timonerie pour prévenir le mécanicien de quart qui va monter à ses côtés pendant la manœuvre. Puis il a déclenché la sonnerie qui alerte les hommes du poste d'équipage.

« Stop ! » Le moteur est débrayé. Les 750 CV soufflent un peu. Delanoue, qui était de quart à la passerelle, des[illegible] au treuil. Le bosco [illegible] Aux deux potences [illegible] les hommes se mettent en p[illegible] Ils ont passé un tablier cir[illegible] chaussé leurs bottes. Co[illegible] toujours, Cordonnère et [illegible] nerre sont à l'avant, Jaffré, Hadj-Ali à l'arrière.

Marrec, à la barre, « dé[illegible] que » le bateau qui tourne [illegible] tement sur lui-même pour [illegible] tribord au vent, par le t[illegible] de son chalut.

Il est 9 heures du mat[illegible] brise est déjà douce. Le [illegible] est sur le golfe. La me[illegible] vert profond, est comme [illegible] letin météo l'avait an[illegible] assez peu agitée. Le « [illegible] co » tout inondé de [illegible] danse comme un bouc[illegible] l'eau. Autour de lui, le[illegible] tes attendent leur petit [illegible]

« Larguez ! »

Un choc contre la [illegible] l'aide d'une barre, Jaf[illegible] serré les mâchoires d[illegible] qui bloque les deux [illegible] verrou de fer est [illegible] contre le bateau.

La main gauche [illegible] brayage, la main dr[illegible] tendeur de courro[illegible] gauche sur le frei[illegible] est prêt à lancer le[illegible] bours du treuil act[illegible] machine qui tourne[illegible]

C'est parti. Les [illegible] s'enroulent. Il y [illegible] de câbles à remon[illegible] d'acier, tendus à [illegible] tent de l'eau, pa[illegible] tences, arrivent s[illegible] rent aux bolards [illegible] dre le treuil.

Toute la carcasse du « Chantaco », incliné à tribord, en [illegible]

UN ETRANGE SQUELETTE : LE FILET

LE FILET qui va apparaître bientôt est un monstre dont l'anatomie est étrange : deux bras, quatre ailes, une gueule, un dos, un ventre et un cul.

C'est un squelette assez compliqué dont les jeunes mousses apprennent par cœur tous les morceaux comme une leçon de sciences naturelles.

Il s'agit, en fait, d'une poche, d'un entonnoir géant d'une trentaine de mètres de profondeur et d'ouverture. Les techniciens de la pêche ont cherché à améliorer sa forme pour accroître son rendement, mais il a été finalement assez peu modifié. La gueule est maintenue grande ouverte par des flotteurs de verre ou d'aluminium fixés sur la lèvre supérieure. Un épais bourrelet protège la lèvre inférieure. Sous le cul, c'est un solide tablier de cuir qui est en contact avec le fond. Pour tirer au maximum l'ouverture du filet, deux panneaux de bois cuirassés de fer, pesant une tonne chacun et qui s'écartent en se déplaçant, sont placés à l'extrémité des bras, c'est-à-dire à une centaine de mètres en avant de la poche. Ils raclent les fonds vaseux et rocheux, et malgré leur épaisse carapace, ils ont besoin d'un ressemelage tous les mois.

Un train de pêche complet pèse 4 tonnes et vaut entre 30.000 et 40.000 francs.

« Marque ! », crie le bosco. Il a repéré le nœud de cuir qui lui indique que les panneaux vont émerger d'ici vingt-cinq mètres.

Le moteur est ramené à 300 tours. Autour des bolards, les funes prennent des virages plus prudents.

Les panneaux, chauffés à blanc par leur glissade, apparaissent. Ils arrivent aux deux potences dans un grand bruit d'eau brassée. Les hommes passent les chaînes de pendeurs dans les deux braquants et les attachent à un croc. Les panneaux sont maintenant fixés. Les funes sont démaillées. Le long de la lisse, il faut saisir les biribis puis le filet à pleines mains.

La tête hors de la timonerie, Marrec scrute la surface de l'eau. Il cherche des yeux le cul du chalut. Quand il est gonflé de poissons, il remonte très vite. Il saute presque au-dessus de l'eau. A ce moment-là, le cœur d'un patron de pêche bat la chamade.

La poche, la voilà. Elle vient d'émerger à vingt mètres du bord.

Ça n'a pas l'air d'être un coup pour rien. L'œil bleu de Marrec se plisse un peu. Il doit évaluer le nombre des paniers. Il sourit.

En bas, on « paumaille » le chalut. Maître sur le pont, le bosco est au centre de ses matelots. Penchés sur la lisse, ils crochent leurs doigts dans le filet et tirent, rejetant à l'eau les petits poissons pendus aux mailles par leurs ouïes écarlates.

La silhouette du chalut se dessine maintenant complètement le long du « Chantaco ». Une erse est passée pour virer à bord à l'aide du cartahu du mât de charge.

UNE QUINZAINE DE PANIERS

RUISSELANTE, la poche est au-dessus du pont. Tonnerre se glisse dessous et tire d'un geste sec le nœud coulissant. Tout le poisson est libéré. C'est une belle palanquée qui s'affale. Une tonne peut-être.

Les chinchards enlevés, cela fera une quinzaine de paniers de merlus, de merluchons et de dorades. Un épais tapis palpitant et visqueux, aux reflets argentés, gris et bruns, recouvre le pont.

On ne perd pas de temps. Le chalut est remis à l'eau. On fait vite, mais il n'y a pas de faux mouvements dans cette hâte. Un filet ne se balance pas à la mer n'importe comment.

Ordres brefs, gestes sûrs. Les bras, les panneaux et 600 mètres de funes que le bosco file avant de bloquer son treuil qui se cabre dans une odeur de roussi.

Le tout sous le regard de Marrec qui vérifie que « tout est clair ».

A la poupe, le chien se referme de nouveau sur les deux funes.

Le « Chantaco » est en pêche. Sur le pont, il faut trier le poisson et l'étriper. Tout le monde est à l'ouvrage. Entre les madriers du parc à poissons et la coque, les chinchards et tout ce qui ne se vend pas sont repoussés à grande eau jusqu'à une trappe qui leur ouvre le chemin de la mer. C'est presque la moitié de la palanquée qui retourne d'où elle vient.

Les paniers remplis sont alignés les uns à côté des autres.

L'étripage est rapidement fait. Le couteau bien aiguisé ouvre largement le ventre du poisson en remontant vers la tête. Les tripes roses et mauves, prises entre l'index et la lame, sont arrachées d'un seul coup.

Lavés au jet, les poissons sont prêts pour la cale. Le bosco y descend avec Yannick, le mousse. Préparer la glace dans les compartiments, y placer le poisson, doser les couches successives, exige des soins attentifs. Le poisson qui vient d'être pêché ne sera vendu que dans quinze jours. S'il se conserve mal, il aura perdu beaucoup de sa valeur.

« Dernier panier », annonce Jaffré qui manœuvre le palan.

C'est fini. Le bosco et son aide quittent la pénombre glacée pour retrouver le soleil qui chauffe le pont plein d'odeurs fortes.

Tout est en place pour recommencer dans un peu plus de deux heures.

Dans le sillage du « Chantaco », les mouettes se régalent.

(SUITE en page 14.)