

Le « Saint-Blaise » est rentré... sans « Marsouin » !

DANS NOS PRÉCÉDENTES ÉDITIONS nous avons annoncé la mésaventure survenue au chalutier rochelais « Saint-Blaise » qui a eu la surprise de trouver dans son chalut... un « marsouin » un peu spécial, puisqu'il s'agissait du sous-marin de la Marine nationale !. Le bateau est rentré au port, mardi. Son patron, M. Ernest Ansquer et le chef mécanicien M. Charles Essel, ont conté cette « pêche » peu commune qui appelle des explications que nous publierons dans notre prochain numéro.

MERCREDI 28 FÉVRIER, 5 heures du matin, quelque part au large de l'île d'Yeu, (50 degrés 51 N et 5 degrés 05 W) le chalutier rochelais « Saint-Blaise » à l'armement Auger (S.O.G.E.R.A.P.) patron Ernest Ansquer, opère par des fonds de 250 mètres environ. La mer est agitée par une forte houle, tandis que le vent de Nord-Ouest souffle à 25 nœuds. A bord, neuf des onze hommes d'équipage, dont le patron et le chef mécanicien M. Charles Essel, 48 ans, sommeillent. Seuls, deux hommes veillent : le matelot René Gilanton 45 ans, à la passerelle et le deuxième mécanicien, M. Lucien Mesnie, dans la salle des machines. Tout se passe normalement. Le lourd chalut retenu par deux funes, racle les fonds caillouteux, mais réguliers des Accores.

Dans moins d'une heure, ce sera le branle-bas à bord lorsqu'il faudra virer le chalut et traîner le poisson avant de le glacer. La manœuvre est devenue routine, ou presque. Il en est ainsi à bord de tous les chalutiers, hauturiers, classiques comme le « Saint-Blaise » pêchant par le travers, ou sur les unités plus modernes équipées pour la pêche par l'arrière et dotées d'une rampe.

Mais voilà un incident va se produire. Comme toujours, en pareille circonstance, on panique un peu avant de reprendre son sang-froid. En l'occurrence il y avait de quoi être effrayé.

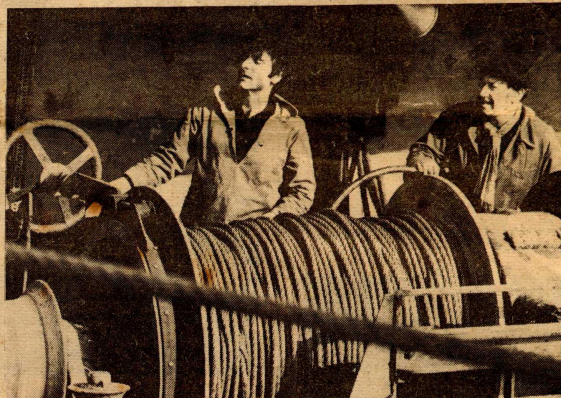
A l'aide d'un chalutier

« Le bateau s'est raidi, puis a tremblé comme une feuille. De la proue à la poupe, ce n'était plus que vibrations. Nous avons été tellement secoués dans nos bannettes (couchettes) que nous avons été réveillés en sursaut. Nous nous sommes précipités sur le pont tandis que le patron sautait à la passerelle. Mais déjà, le matelot de quart avait

reduit la machine à 500 tours (demi-vitesse) avant de mettre le shatburn au point mort. La coque (en acier) et les superstructures craquaient de partout. Et puis ce fut comme un soulagement, le calme revint. Dans la nuit, c'était plutôt très impressionnant. Visiblement nous avions accroché quelque obstacle mais nous ignorions sa nature. Ce ne pouvait être un rocher ou une épave. Le béliet vibrait beaucoup trop. Quant aux funes (câbles d'acier) elles étaient aussi tendues que des cordes à piano. Un instant on a craint qu'elles se rompent, ce qui aurait pu occasionner de sérieux dégâts. Mais finalement dans un décor hallucinant, et à quelques mètres seulement de l'étrave, nous avons vu surgir du fond de l'océan une masse énorme, sans aucune inscription. Seul un gyrophare tournait à la partie supérieure. Aussitôt, nous avons compris. Nous venions de crocheter un sous-marin mais nous tremblions à l'idée qu'il puisse s'agir par exemple d'un sous-marin nucléaire soviétique. On sait qu'il arrive parfois que des chalutiers soient envoyés par le fond sans autre forme de procédure... Disparu corps et bien sans laisser de traces...

« L'engin était de très fortes dimensions, une quarantaine de mètres peut-être. On ne peut guère être plus précis en raison de l'obscurité... ». M. Essel en est encore tout retourné et il ne cache pas sa satisfaction d'être rentré au port. « Ce n'est pas trop tôt, vous savez. Je croyais bien qu'on allait tous y rester... ».

Pour sa part, M. Ernest Ansquer n'était guère plus rassuré : « vous savez on ne sait jamais



Le chef mécanicien (à droite) et un matelot « refont » les funes.

très bien ce qui peut se produire en mer. Que se serait-il passé si le sous-marin avait déballasté sous notre quille ? A coup sûr, nous aurions été encore davantage bousculés et l'on aurait très bien pu chavirer. Quant au sous-marin, il est évident qu'il aurait pu subir d'importants dommages et être envoyé par le fond...

« Dès que la sonnerie a retenti, je me suis précipité à mon poste et j'ai mis la V.H.F. en marche. Le contact s'est établi illico. Ouf, je respirais. C'était un sous-marin français. Mais nous n'étions pas pour autant tirés d'affaire, puisque le sous-marin nous remorquait à faible allure par le travers. J'ai alors demandé à mon chef mécanicien de couper les funes à l'aide d'un chalumeau ».

« L'opération n'était pas de tout repos, car les funes tiraient. Enfin tout s'est bien passé » raconte M. Essel.

Le sous-marin le « Marsouin » S. 632 déplaçant 1200 tonnes, construit en 1957, reprit alors sa route après que le commandant ait signalé qu'il n'avait aucune avarie. Ce qui était apparemment le cas, selon M. Ansquer. Pour ce qui est du chalut, il était parti par le fond et il n'était pas question de le récupérer. Après avoir pris contact avec l'armement, par l'intermédiaire de Radio Saint-Nazaire, le patron décidait de remettre en pêche et de poursuivre la marée un moment interrompue.



Le patron du « Saint-Blaise » Ernest Ansquer.

(Photos « S.O.F. » op. Jean Gaillard).

« Nous avons rééquipé un chalut avec les panneaux de secours et nous avons remis à l'eau. Mardi soir nous sommes rentrés à La Rochelle et nous avons vendu ce matin. En définitive, nous en avons été quittes pour la peur. Je sais bien que nous ne sommes que les quatrièmes à « pêcher » un sous-marin, mais c'est tout de même impressionnant... ».

Franck CHAUCHET



Le « Saint-Blaise » à quai.