

Numéro
Spécial
Juin 96

Les cahiers de l'Île de Groix

“Le froid était notre blé noir”

André Tonnerre,
un marin de Groix à la Grande Pêche



Dernières campagnes de la “Ville de Fécamp” récit recueilli par Jean-Pierre Castelain



Association
“La Mouette”



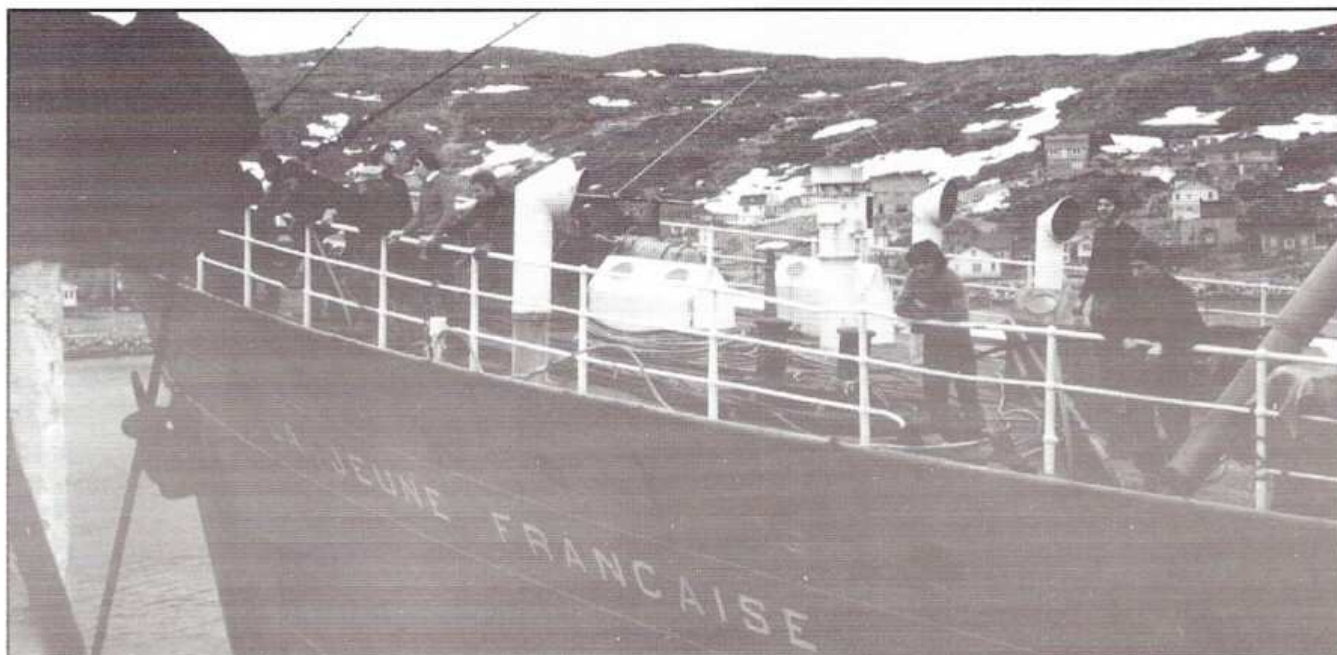
ASSOCIATION
FECAMP TERRE-NEUVE

ECOMUSÉE
DE L'ÎLE
DE GROIX



Avant-Propos par Jean RECHER

Être ou ne pas être terre-neuvas?



La "Jeune Française" de Jean Recher, entrant à Saint-Pierre, peu avant la cérémonie lors de laquelle Jean Recher sera fait citoyen d'honneur de la ville de Saint-Pierre. Photographie André Tonnerre.

Cette question, André Tonnerre se l'est posée souvent. Cette alternative a, un certain temps, occupé son esprit. Cependant il a vite tranché et, malgré le désaccord de ses parents, il s'est rapproché d'un port morutier, il a mis le cap à l'Ouest et il a bien fait!

Je dis cap à l'Ouest car, contrairement à ce que pensent bien des gens, Terre-Neuve et les nombreux bancs qui entourent l'île n'appartiennent aux mers arctiques et se situent dans la zone dite tempérée. La même latitude que Groix. Cependant les hivers y sont longs et rudes.

Il a bien fait d'épouser la profession, comme on dit, car un insulaire est marin de naissance. De quelque côté qu'il s'oriente, il devra toujours affronter la mer pour joindre le continent.

André a suivi sa vocation et a prouvé très vite ses qualités professionnelles grâce à une rapide assimilation du métier.

Malheureusement la Grande Pêche était déjà condamnée. Les quotas attribués à la France par les pays riverains des lieux de pêche étant si faibles qu'il a fallu désarmer les chalutiers les uns après les autres. André, comme des centaines de terre-neuvas, en a été la victime.

Je suis heureux qu'il ait gardé, de cette tranche de vie, d'excellents souvenirs et qu'il les communique à ceux qui, comme lui, auraient souhaité envoyer les couleurs de Groix au mât d'une bouée mouillée sur le Grand Banc.



La "Ville de Fécamp" au moment où elle donne trois coups de sirène en sortant de Fécamp, pour saluer Notre-Dame-du-Salut, dont la chapelle est visible en haut à gauche sur la falaise. Photo. Jack Daussy

Préface

par Jean-Pierre CASTELAIN
Centre d'ethnologie française.

A lors que plus de quatre siècles de grande pêche française viennent de s'achever dans l'inadmissible et douloureuse indifférence d'un pays de terriens, il est urgent d'entendre le témoignage de ceux qui, comme André Tonnerre, en furent les derniers acteurs.

A ndré Tonnerre est extérieur au milieu des terre-neuvas, même s'il n'y était pas le premier Groisillon. Cependant, avec son ami Daniel Ébran, il sera, au début des années 70, le plus jeune capitaine français sur les bancs de Terre-Neuve. Et l'importance des responsabilités à y exercer ne fut certainement pas étrangère à la détermination qui l'anima pour accéder à cette fonction, même sur un bateau difficile. La "*Ville de Fécamp*", qui ne faisait que la morue salée, n'était pas un moderne pêche-arrière, mais, au contraire, le plus inconfortable des chalutiers classiques, le dernier bateau d'une conception ancienne : il n'avait même pas d'abri sur le pont pour travailler le poisson.

É voquant cette période, André Tonnerre relate un aspect méconnu de la grande pêche, une face cachée de Groix, une page nostalgique de l'histoire de Fécamp. Beaucoup, ne retenant des terre-neuvas qu'une image factice étrangère au milieu, ont glosé sur leur "métier de misère". Peut-on, pour autant, affirmer qu'il en fut un ? Probablement, surtout lors du premier voyage de la campagne, dans les glaces du Saint-

Laurent et du Labrador, par des températures et des coups de vents extrêmes. Mais ce fut aussi, voire surtout, l'expérience d'un métier de marin qu'aucun terre-neuvas ne regrette, quelles que furent les souffrances et les difficultés rencontrées qu'ils surmontèrent. Dans toute la modestie, la simplicité et la richesse de leur vie, sans doute furent-ils les véritables seigneurs de l'Atlantique Nord.

L' ambition d'André Tonnerre ne fut pas de rivaliser avec les grands noms qui commandaient les pêche-arrière, mais d'accomplir sa passion de marin et de pêcheur pour la grande pêche. A ce titre, sa référence amicale, même lointaine, c'est Jean Recher - "Jeannot" - l'aîné solidaire toujours prêt à aider en cas de difficultés.

L oin s'en faut, l'appât du gain n'était pas la seule quête des terre-neuvas. Il ressort du récit d'André Tonnerre, à travers sa compréhension et sa sympathie pour les gars "qu'il fallait comprendre", une conception du travail, du rapport à l'océan, aux autres, une certaine idée de la solidarité : celle du "grand métier".

C omplémentaire, ou en apparence contradiction avec d'autres relations, celle d'André Tonnerre participe d'une démarche visant à préserver et à transmettre le témoignage de la réalité de la grande pêche que chacun a vécue.

A la mémoire de :

- ◆ Daniel Ébran, capitaine décédé à bord de la "Grande Hermine" de Saint-Malo, le 25 juillet 95 au large des côtes de Norvège,
- ◆ André Coic, perdu corps et bien au Sud de l'Angleterre
- ◆ Yvon Neveu, lieutenant et second avec moi,
- ◆ Jean-Louis Ménandez, Fécampois, ancien terre-neuvas perdu en mer sur le "Snekkar Artic", de Dieppe, à l'ouest suroît des Féroé le 21 février 1986,
- ◆ Jean-Pierre Hervé, patron du "Bisson" de Lorient, décédé en mer,
- ◆ Jean-Claude Stéphan du "Sourire de l'Ile", un des meilleurs patrons de pêche au thon à la ligne,
- ◆ et à tous les marins pêcheurs groisillons.





Une pilotine approche de la "Ville de Fécamp" pour récupérer le pilote qui est à bord, au moment de son départ du port de Fécamp.
Photographie Pierre Lefebvre, 21 septembre 1971

“Le froid était notre blé noir”

André Tonnerre, un marin de Groix à la Grande Pêche.

Dernières campagnes de la “Ville de Fécamp”

Recueilli et rédigé par Jean Pierre CASTELAIN

Le marin groisillon a, de tous temps, été un aventurier. On trouve des Groisillons en Afrique et un peu partout dans le monde. A mon époque, les jeunes de mon âge ont débuté à Lorient mais ils n’hésitaient pas, si le boulot rapportait plus, à aller naviguer à Concarneau, La Rochelle, Arcachon, Boulogne, partout ; de même que nos pères, entre deux campagnes au thon, allaient au chalut à La Rochelle.

Je suis complètement d’une famille de marins, depuis toujours. Mes arrière-grand-pères, du côté de mon père comme de ma mère, pratiquaient tous la pêche au thon et au chalut. Mon père a commandé les gros

chalutiers (1) à Lorient, avant guerre, ensuite, et surtout, des dundees thoniers. Il a fait aussi le chalut à panneaux (2) - ils étaient trois bateaux groisillons pour cela, sans moteur, juste avec un petit treuil motorisé pour virer les câbles. Pour filer le chalut, je ne sais pas comment ils s’arrangeaient avec le vent...

(1) Ces chalutiers étaient alors considérés comme de gros bateaux en comparaison des dundees thoniers, mais ils n’avaient encore qu’un tonnage d’environ 100 tonnes pour 30 à 32 mètres de long.

(2) Tandis que les voiliers pêchant à La Rochelle faisaient le chalut à patins.

J' ai fait une marée de vingt-huit jours de mer, à la voile, sur le "*Vainqueur du Jaloux*", à l'âge de huit ans et nous avons ramené cinq cent poissons. C'est comme si c'était hier, je me rappelle de tout... des gars qui étaient à bord... de mon père monté en haut du mât à cinquante-trois ans, alors que personne n'osait.

Mais moi, contrairement à mes jeunes collègues attirés par l'Afrique - où j'ai même eu une possibilité d'engagement - j'ai tout le temps été attiré par le métier de la pêche à Terre-Neuve, par les terre-neuvas, par le froid, les conditions de travail, la durée du voyage; mais plus par ce métier-là que par attrait du froid - même si on ne peut pas les dissocier. C'est pourquoi j'ai voulu faire un essai là-bas. J'ai eu un oncle qui y a navigué plusieurs années, j'en avais donc entendu parler. Mais, en fait, je ne peux pas vraiment dire pourquoi j'ai été attiré par Terre-Neuve plus que par l'Afrique. J'en ai tout le temps eu l'idée et je serais même parti avant s'il n'y avait pas eu mes parents. Cela a été une expérience très riche pour moi, malheureusement je n'ai pas pu la continuer.

Les Groisillons à la grande pêche

Des Groisillons avaient déjà navigué à Terre-Neuve; il y en a toujours eu. Certains ont fait des essais assez courts - quelques voyages - d'autres ont passé une partie de leur carrière là-bas, comme Louis Le Pinçart, second capitaine, qui a dû y faire le plus longtemps (seize ans) et qui a terminé avec Lionel Martin sur le "*Zélande*", le plus grand chalutier classique; (il habite toujours Groix). Il a navigué surtout à Bordeaux et un peu à Fécamp. Il a même dû naviguer avec Friboulet sur le "*Clairvoyant*", et plus tard sur le "*Marie de Grâce*" Ou Paul Le Béhérec, qui a également commandé plusieurs années, et dont le dernier bateau fut l'"*Anita*", chez Vidal à Bordeaux.

Deux autres Groisillons ont navigué avec Friboulet : un maître d'hôtel et un matelot. Le maître d'hôtel était un frère de Guy Tonnerre, le patron du "Café de la Jetée", l'autre était Clément Tonnerre - "Banalec" - décédé depuis pas mal de temps. Ils étaient partis ensemble à Terre-Neuve. Je pourrais citer encore Jean-Paul Guillaume, boulanger, qui n'a fait que les pêche arrière, quelques mécaniciens aussi : Alain Guillaume, son cousin germain, longtemps chef chez Vidal, Eugène Gallo, de Quelhuit, Hubert Stéphan, électricien - de Quelhuit également - qui a navigué avec lui avant de disparaître en mer suite à l'abordage de son bateau l'"*Aurore Boréale*", Auguste Yvon, natif de Locmaria, qui a fait deux voyages avec moi comme chef de bordée sur la "*Ville de Fécamp*", Paul-André Calloch sur le "*Vikings*". J'ai aussi deux collègues qui étaient ensemble sur le bateau d'assistance quand j'étais sur la "*Ville de Fécamp*", Jean-Marc Bernard et Pierre Calloch, et, plus tard, Charles Ménach de Locmaria qui a fait quelques voyages. Et j'ai à Groix cet oncle de quatre-vingt neuf ans qui a été second à Saint-Malo sur le "*Colonel Pleven*" et sur l'"*Heureux*"; avec lui il y avait deux Groisillons, mes cousins : Jojo Métayer, cuisinier, et son frère Gaby, maître d'hôtel. (1)

Je pensais toujours à Terre-Neuve

A l'âge de dix-huit ans, après mon examen de lieutenant de pêche, j'avais trouvé par l'intermédiaire d'un Groisillon qui y était second capitaine - Louis Le Pinçart - une place de matelot sur le "*Volontaire*", bateau de soixante-six mètres de Saint-Malo.

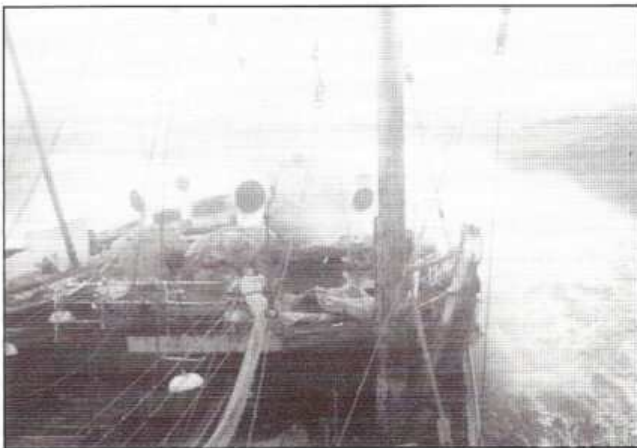
(1) Nous n'avons pas pu prolonger nos recherches pour donner une liste exhaustive, mais on peut y ajouter Tudy Adam - père de Saint-Sauveur ainsi que le cas du Keryado (voir l'encadré page suivante)

Le "Keryado" et son équipage de Groisillons sur les bancs de Terre-Neuve

Grâce à Lucien Tonnerre, de Kermouzouet, nous avons eu les renseignements suivants, au sujet de tout un groupe de marins groisillons qui pratiquèrent ensemble la pêche à Terre-Neuve. Lucien Tonnerre, né à Lomener - Ile de Groix - en 1911, avait seize ans lorsqu'il embarqua comme novice à bord du "Keryado", qui appartenait à la "Compagnie Lorientaise", pour l'hiver 1927-1928. Le "Keryado", un petit chalutier d'environ 42 m, qui faisait la pêche hauturière, était un ancien bateau allemand récupéré à la suite de la guerre de 1914-18, fonctionnant au charbon et doté d'un gaillard. La Compagnie Lorientaise venait d'acheter une concession à Saint-Pierre-et-Miquelon et une usine pour y traiter les morues. A celle-ci manquaient les moteurs et le matériel nécessaires. La Compagnie décida donc d'envoyer le "Keryado" à Saint-Pierre, pour qu'il y décharge tout ce qui manquait sur place, s'y ravitailla et reparte en pêchant la morue sur le retour. A bord du "Keryado", les mécaniciens et chauffeurs venaient de "Terre Sainte" (secteur allant de Port-Louis à Hennebont, particulièrement Locmiquélic et Pén Mané), mais tout l'équipage de pont était de Groix. Lucien Tonnerre se souvient de plusieurs d'entre eux :

- Louis Tonnerre, de Kerliet, capitaine,
- Jean-Marie Stéphan "Pitochek", de Kerrohet, second - capitaine,
- Charles Yvon, de Locmaria, matelot,
- Prosper Amand, du Bourg, matelot,
- Gilbert Tonnerre, de Kermouzouet, matelot léger - (neveu du capitaine Louis Tonnerre),
- Laurent Puillon, de Kérigant, matelot, et
- Pierre-Marie Tonnerre, de Ker Port-Tudy, mousse - (neveu du capitaine Louis Tonnerre).

Mais ce sont mes parents qui m'ont empêché d'y aller. Ils n'ont pas voulu, ils me trouvaient trop jeune. Cela a peut-être



La "Ville de Fécamp" en cape par très gros temps, sur les bancs de Terre-Neuve. - Photo. André Tonnerre

été un bien car j'aurais peut-être été dégoûté. Sur un thonier ils n'auraient pas refusé, mais je ne parlais jamais de thonier. Ce ne fut que partie remise. Je me suis dit : "Je vais faire mon service militaire, je vais aller aux cours de Capitaine de pêche et on verra après."

J'ai commencé à naviguer à Concarneau, comme mousse, mais ce n'était pas facile. Il fallait passer deux ou trois jours à terre, une journée pour faire le matériel, si bien que j'avais très peu de temps à la maison.

Alors, je me suis rapproché de Lorient et j'ai fait le bosco sur le pont à dix-huit ans, à bord du "Midas", un chalutier classique de trente-huit mètres - patron Yvon Pierre-Laurent. En ce temps-là, le pêcheur gagnait mieux sa vie du côté de La Rochelle. J'y suis donc parti, avec des copains, jusqu'à mon service militaire. J'étais bien considéré par le patron, si bien qu'après mon service je suis retourné avec lui et j'ai commandé, en remplacement, à vingt-trois ans, mon premier chalutier, un bateau classique de quarante-deux mètres, le "Luc Bernard".

Mais je pensais toujours à Terre-Neuve.

Je suis parti à Cancale en 1966-1967, à l'École Maritime des Rimains, où j'ai passé et eu mon "capitaine de pêche." Il y avait une autre école à Fécamp, mais elle était trop loin; plus tard, il y en a eu également une à Nantes. C'est des Frères de Lamennais, de Ploërmel, qui nous faisaient l'école. Ils étaient dévoués pour nous : le gars qui voulait travailler avait son examen. Les études étant payantes, on ne pouvait pas se permettre de le tenter deux fois. Maintenant, tous les jeunes sont capitaines de pêche.(*). C'est leur intérêt de ne pas s'arrêter au "patron de pêche" et d'aller directement à "capitaine de pêche", mais en ce temps-là nous n'étions que cinq ou

(*). Actuellement, on leur facilite les études par une bourse

six, par an, à sortir de l'école. Pour toute la France, il n'y en avait donc pas beaucoup. Ces gars-là se dirigeaient uniquement vers Terre-Neuve. L'examen se passait en deux parties, la théorie et l'application. La première année, j'avais déjà assez de navigation pour obtenir l'application, mais j'étais trop jeune et ils ne m'ont pas laissé passer les deux parties en même temps. J'ai passé la théorie et, la deuxième année, j'ai dû revenir deux mois à l'école pour l'application.

Chaque fois qu'il y avait un départ où une rentrée de terre-neuvas à Saint-Malo, j'étais toujours sur le quai pour voir comment cela se passait. Je suivais ma première idée : j'allais partir à Terre-Neuve. Après, comme nous on ne connaissait pas le milieu terre-neuvas, j'ai écrit à tous les armements pour Terre-Neuve. Le premier qui a répondu fut "La Havraise de Pêche". Ce fut le bon et j'y suis resté. Les "Névé", "Marie de Grâce", "Ville de Fécamp", "Jupiter", "Minerva" étaient tous de cette compagnie. A Fécamp, quand j'ai débuté, il y avait également "Shamrock" et "Nicolas Selles" chez Ledun, "Belle Normandie", "Bois Rosé", "Vikings" et "Cap Fagnet" aux "Pêcheries de Fécamp", "La Jeune Française", "Arnaud Légasse" à la "Morue Française", et ceux de Saint-Malo, l'"Heureux",(*) futur "Joseph Roty", et de Bordeaux - une dizaine dans chaque port - probablement une trentaine de chalutiers terre-neuvas en France.



Cependant, entre-temps, je n'étais pas resté à attendre. J'étais reparti naviguer à La Rochelle avec le patron où j'étais avant. Un jour mes parents m'ont envoyé un télégramme en mer disant que j'avais une place pour Terre-Neuve. C'était en 1967. Comme j'étais bien considéré du patron, il m'a dit : "On ne va pas te faire louper ça." Je remercie Jean Marrec, un Groisillon, de m'avoir débarqué à Vigo, en Espagne, d'où je suis venu en train jusqu'à Saint-Malo. Sans lui, je n'aurais peut-être jamais eu l'occasion de commander à Terre-Neuve. Je suis parti pour trois mois et demi sur le "Névé" - un pêche-arrière - sans repasser à Groix. C'est mon père qui m'a apporté mes affaires à Saint-Malo, où je l'ai retrouvé. En attendant, ce fut pour moi l'absence totale de transition.

Les débuts : deux ans sur le "Névé"

Les pêche-arrière faisaient trois voyages par campagne. Quand j'ai embarqué pour la première fois à Saint-Malo, c'était son troisième voyage; cela devait être au mois de septembre. J'étais lieutenant avec le Capitaine Jojo Martin.



Le "Névé", lors d'un ravitaillement par le "Commandant Bourdais" (dont on voit l'étrave au premier plan). - Photo. Pierre Calloch

(*) L'"Heureux" était un classique, mais il y avait encore à Saint-Malo le "Louis Girard" et le "Clairvoyant", ainsi que des pêche arrière.

Ca s'est bien passé : j'ai été adopté par tout le monde, aussi bien l'équipage que le capitaine. J'étais habitué à la pêche par ici et, tout en étant à la passerelle, quand il y avait du travail sur le pont je n'hésitais pas à "capeler" mes bottes et mon ciré et j'étais le premier à donner un coup de main.

Je connaissais très bien le travail du chalut, je ramendais assez vite. Ils ont vu que je maîtrisais mon travail et que je voulais réussir. Je me suis bien adapté au rythme. Le lieutenant faisait toujours le quart avec le capitaine, de 6 heures à midi et de 18 heures à minuit. Le gars qui voulait, il était tout le temps-là et, s'il décoinaçait bien, il pouvait se mettre assez vite à la coule du métier. Sur les pêche-arrière les voyages étaient de trois mois et demi en mer, donc il avait le temps. Durant ce premier voyage on a dû faire une escale à Saint-Jean de Terre-Neuve... mais je n'ai pas mis les pieds à terre parce que j'étais grippé.

J'ai d'abord fait deux voyages comme lieutenant, puis un seul voyage complet comme second car, au deuxième voyage, j'ai eu la jambe brûlée et je suis resté trois mois à terre. En voulant désinfecter le "plat-haricot" pour soigner quelqu'un, un gars y a mis de l'éther, a essuyé et, pour bien finir de nettoyer, a mis le feu. Mais tout a sauté. J'ai mis mon pied pour éteindre tout ça, il y a eu un appel d'air et le feu partout. J'avais tout le pied brûlé et je suis resté un mois comme ça, puisque nous étions en mer. Je n'ai pas voulu être débarqué et je suis arrivé dans cet état à Fécamp. Un copain m'a amené jusqu'à Dol-de-Bretagne en voiture et après je suis venu jusqu'à Groix en train, avec le pied sans chaussure.

Le métier de la grande pêche est exactement pareil au métier d'ici, sauf le rythme de vie qui diffère. Mais cela me plaisait

beaucoup, c'était une fierté, parce qu'il y avait plus de personnes à bord et qu'on avait davantage de responsabilités que sur des petits bateaux. Ma première impression à Terre-Neuve, c'est d'abord la fierté d'embarquer comme lieutenant sur un pêche arrière tout récent, le "Névé", et de me retrouver seul à la passerelle - le jour de Noël - dès le premier voyage. Il y a eu un petit réveillon et le capitaine m'a dit, vers 11 heures du soir : "Je descends une heure dans le carré et c'est toi le chef là-haut, tu t'occupes de tout." C'était quelque chose, pour moi, premièrement de sentir que le capitaine me faisait confiance et, deuxièmement, d'avoir dans les mains la responsabilité d'un gros bateau. J'avais vingt-cinq ans et j'éprouvais un sentiment de fierté : c'était moi le responsable d'un gros bateau comme ça! Ce n'était pas le fait de voir des glaces mais d'avoir ces responsabilités.



Le pont du "Névé", lors d'un beau coup de chalut. A l'arrière-plan, banque en formation. - Photo. André Tonnerre

Sur les pêche arrière les équipages étaient surtout constitués de Fécampoïis car ils avaient le "choix du roi". Ils n'avaient qu'à demander et il leur était facile, en changeant d'armement, de débarquer d'un classique pour aller sur un pêche arrière. Sur le "Névé" c'étaient beaucoup de Fécampoïis. Il y avait peut-être quelques gars de la région de Saint-

Malo, mais peu, et sans rivalité entre Bretons et Normands. Faire trois ou cinq mois de mer faisait que les gars étaient plus soudés : j'ai même eu de meilleurs copains à Fécamp qu'à Lorient. J'ai gardé un très bon souvenir de Fécamp. J'y ai eu de bons copains, mais depuis vingt-deux ou vingt-trois ans, je ne les ai pas revus. Cela me ferait plaisir de les revoir.

Je n'étais pas originaire du milieu, mais je me suis bien adapté et habitué à la tradition des lieux de pêche parce que j'ai eu la chance de tomber sur Jojo Martin, le capitaine du "Névé", et Jean-Paul Neveu qui le remplaçait parfois avant de prendre le "Vikings". Jojo Martin m'a tout laissé. Il m'a dit : "Les plans sont là, si tu veux copier..." Maintenant, il y a la vidéo, c'est facile, mais en ce temps-là il fallait tout recopier. Au début je lui demandais : "Je vais refaire un plan pour vous et, en même temps, est-ce que je peux en faire un pour moi?" Il me répondait : "Il n'y a pas de problème." Donc, après mon quart, je lui refaisais ses plans et en même temps je faisais les miens.

A mon dernier voyage avec Joseph Martin, sur le "Névé", on était partis de Fécamp et nous avons mis en pêche à Terre-Neuve. On y a travaillé un mois peut-être, mais ce n'était pas bon. Alors on a fait route, deux coups de chalut en Islande et fini au Spitzberg. On a été jusqu'à 80° de latitude-nord - il n'y avait pas encore de glace - puis on est redescendu vers la France avec un bon chargement.

Capitaine porteur sur la "Ville de Fécamp"

J'avais donc vu que ce métier-là me plaisait et je suis resté deux ans sur le "Névé" avec Jojo Martin. Après je suis parti

avec Claude Neveu comme capitaine porteur sur le "Ville de Fécamp". Sur le rôle, le capitaine porteur était le vrai capitaine, mais sur le pont et à la passerelle, il avait le rôle de second responsable du bateau et de l'équipage. Le capitaine réel, qui n'avait pas les diplômes nécessaires, était le capitaine de pêche, patron de pêche, qui avait la confiance de l'armateur. J'ai "prêté" mon brevet à Claude Neveu pendant deux ans. C'était un avancement que je ne pouvais pas refuser, même si la situation n'était pas facile, sinon, après, c'était terminé. Au niveau pécuniaire, c'était quand même intéressant : le second capitaine avait normalement quatre parts et celui qui était porteur avait trois parts en plus.

Claude Neveu, c'est un cas aussi. On l'appelle "Casque d'or" en raison de sa chevelure flamboyante. Certains seconds ne restaient pas avec lui car c'est un dur, mais moi j'ai fait quatre ans. Étant donnée la réputation du patron qui était là, quand, pour le premier voyage, j'ai pris le train pour Fécamp, j'étais dans mes petits souliers. Ça c'est très bien passé, mais ce n'était pas facile. Le second était le chef entre minuit et 6 heures du matin. Quand ça se passait bien, ça allait, mais s'il y avait un collègue qui avait pêché mieux que vous, c'était quelquefois plutôt tendu le matin. C'est un gars qui connaissait très bien son travail : il connaissait le chalut comme sa poche puisqu'il n'avait pratiquement fait que ces bateaux-là.

Même envers son équipage, il était aussi assez dur. Avec celui qui faisait le con, s'il y avait un problème à régler à bord, c'était : "Tu viens me voir à la passerelle et on va régler ça!" Le gars ouvrait la porte et, vite fait, aussitôt une bonne baffé sur sa figure et terminé. Disons qu'à l'époque - j'avais vingt-sept, vingt-huit ans - j'ai un peu suivi sa méthode. Claude Neveu avait cette réputation; ça se réglait comme ça et le lendemain c'était fini. C'était vraiment un dur, un gros

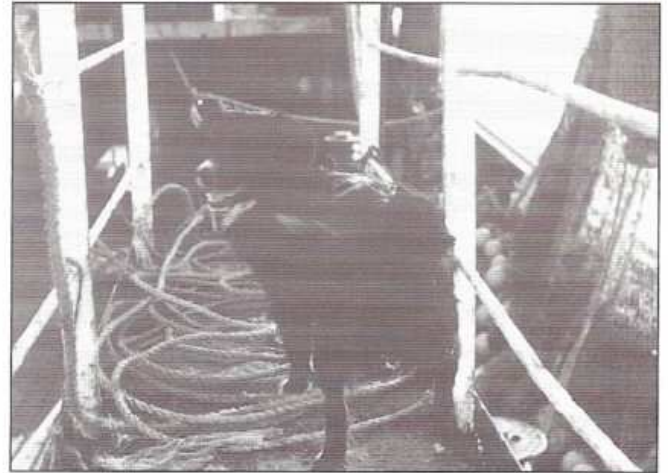
costaud, mais je l'aimais bien. J'ai été adopté par lui, nous sommes devenus copains, même si par moments il y avait des bons coups de gueule entre nous, mais ça se passait bien. Tandis que beaucoup de gars avec lui... Celui qui m'a remplacé a dû faire un seul voyage... Avec lui, j'ai appris beaucoup de choses. J'ai eu la chance de débiter avec des gars comme Jojo Martin ou Claude Neveu. C'était difficile mais c'est grâce à eux que j'ai appris le métier.

Acette époque, pour les anciens Groisillons, un jeune qui avait son "capitaine de pêche" et qui commandait à Terre-Neuve, c'était quelqu'un de bien. Ils demandaient toujours de mes nouvelles à mon père. Pour lui, c'était plutôt une fierté que son fils commande à Terre-Neuve car il y avait alors très peu de capitaines de pêche. Toutes les semaines il y avait sur "Le Marin", que lisaient la plupart des Groisillons, le nom du bateau, du capitaine, tant de tonnes par semaine... si bien que la "Ville de Fécamp" était connue de tous les Groisillons.

J'avais vingt-sept ans à mon premier commandement en Mer de Barents. J'étais alors, au dernier voyage, fait porteur sur la "Ville de Fécamp", avec Claude Neveu, mais, là, j'ai pas tellement apprécié... On était tombé en panne en Norvège, une voie d'eau par l'étambot et on était donc rentré jusqu'à Dieppe en remorque d'un bateau allemand en traversant tous les fjords de Norvège. En arrivant, Claude Neveu a été hospitalisé, si bien qu'il n'a pas pu repartir. On m'a alors dit : "Tu vas le remplacer." J'avais un peu d'appréhension parce que c'était un deuxième voyage et les bateaux allaient en Mer Blanche, dans le nord de la Norvège; mais j'ai dit : "Nous aussi, on va y aller."

On a quitté Fécamp à 5 heures du matin et nous avons eu de la chance car en trois semaines on a fait trois cent cinquante

tonnes de morue salée, près de huit cent cinquante tonnes de poisson pêché. J'ai pensé : "Il va me laisser le voyage entier comme patron, il y a moyen de faire un plein." Mais il a pris "La Jeune Française" pour rejoindre la "Ville de Fécamp", alors que j'aurais bien aimé qu'il reste tout le voyage à la maison. Si bien que je n'ai commandé qu'à peine la moitié du voyage. J'ai pas tellement apprécié, on aurait fait un voyage super, mais un jeune qui veut se lancer ne peut rien dire, même s'il garde un peu de rancœur. On était monté à deux bateaux mais mon ami Daniel Ébran n'a pas eu de chance non plus. Il était sur le "Bois Rosé" avec un radar pourri, à l'époque de la brume. Il a dû partir à terre pendant qu'en une semaine on faisait cent tonnes de morue salée et tranchée sur le banc de Skolpen.



Le chien "Skolpen" en bas de la passerelle. - Photo. André Tonnerre

Sur la plupart des bateaux il y avait des chiens. J'en avais un, né à bord - à la passerelle - d'un vrai terre-neuvas qui avait bien fait une vingtaine de voyages! En souvenir de ce voyage quand même très bien réussi, je l'ai appelé Skolpen... Claude Neveu aurait pu me laisser finir le voyage...

Comme j'avais bien marché lors de ce demi-voyage - Claude Neveu étant parti sur le "Jupiter" - celui qui le commandait a "eu son sac", on m'a donné le commandement de la "Ville de Fécamp".

La "Ville de Fécamp"

La "Ville de Fécamp", chalutier classique qui ne faisait que la morue salée (on rejetait tout ce qui n'en était pas - le faux poisson - quel gaspillage!), était le dernier bateau d'une conception ancienne : il n'y avait pas

d'abri pour travailler le poisson. C'était la grosse différence. Quand il faisait beau, pas de problème, mais quand il faisait -15° , -20° , on était obligé de couvrir le poisson, autrement il gelait et devenait raide comme un bout de bois. Pour les gars, c'était pareil : ils se payaient cinq, six heures sans bouger à travailler le poisson. Juste une demi-heure pour



La passerelle de la "Ville de Fécamp" en début de campagne (à gauche), et en milieu de campagne (à droite). Sur la première photo, la passerelle est encore fraîchement repeinte, on voit en haut à gauche sur le balcon inférieur, le chef saleur "Liberge", et en haut à droite le deuxième saleur. En bas à gauche Jean-Claude Dessol, chef ramendeur, avec André Argentin, chef de bordée. Au milieu, de dos, Alain Labbé, matelot, au premier plan Gérard Osti également matelot. A l'arrière-plan, courbé, on voit le matelot Michel Deschamps. Au treuil, Yvon Neveu, lieutenant (avec une casquette "jockey"). Le cliché de droite, pris en fin de voyage, montre la passerelle couverte de traînées de rouille dûes aux intempéries, et les panneaux de réserve sont ramassés sur le pont, avec un chalut de rechange semi-pélagique devant la passerelle. La caisse en fer au premier plan servait à des rangements divers (manilles, câbles, etc...) Photographie André Tonnerre.

manger et, s'il y avait du poisson, il fallait repiquer pour cinq, six heures à nouveau. Par la suite, une autre bordée prenait la relève. Il y avait trois bordées de matelots et deux bordées tout le temps au boulot. Dès que les chefs de bordées s'arrangeaient entre eux, il n'y avait pas de problème d'esprit de clan ou de rivalités. Je n'ai jamais vu une bordée laisser le boulot à l'autre. Il y avait d'autres bateaux classiques, mais ils avaient quand même un pont couvert pour travailler le poisson. Donc, une fois le chalut remis à l'eau, les gars travaillaient à l'abri quand même, et puis ils étaient au chaud, alors qu'ici ce n'était pas le cas. La "Ville de Fécamp" pouvait porter entre mille et mille cinquante tonnes de morue salée, soit trois milles tonnes pêchées par le chalut. Mais avant de mettre en pêche dans ces conditions, il fallait d'abord traverser l'Atlantique Nord au départ de Fécamp.

La traversée

La traversée durait huit jours, avec du beau temps, pour les pêche arrière qui bancaient (*) au Labrador. Pour les classiques comme nous, ce n'était pas toujours évident de commencer par le Labrador car les glaces arrivaient toujours par là. On était obligé d'aller dans le sud de Saint-Pierre, du côté de Scatari, et d'attendre de pouvoir monter dans le golfe du Saint-Laurent. Il fallait compter huit, dix jours de traversée avec un temps potable. S'il y avait des vents debout, fallait mettre deux ou trois jours de plus. Au premier voyage, c'était rare d'aller droit. Les vents dominants, au mois de janvier, c'est ouest-ouest suroît, donc on les avait en plein dedans, en plein dans le nez.

On allait directement sur les lieux de pêche, le bateau au ras de l'eau. Auparavant certains allaient souter en Angleterre, mais nous jamais, tout était fait avant le départ. On partait avec trois cents tonnes d'eau, le plein de gaz-oil,

cinq ou six cents tonnes de sel, vous voyez le bateau... Fallait pas avoir un coup de vent en partant, et pourtant, malgré cela, fallait tout préparer et disposer le pont. C'était pas toujours évident. La première journée, il n'y avait rien de défini, il fallait laisser le temps de décoincer, de décompresser.

Le lendemain, c'était le branle-bas à 7 heures du matin, travail à 7 heures 30 jusqu'à 11 heures 30. Ils allaient casser la croûte, une petite sieste jusqu'à 14 heures et au travail jusqu'à 18 heures, et toute la traversée c'était comme ça. Quand on avait fini de gréer le matériel il était pratiquement temps de mettre en pêche. En attendant, il y avait du boulot : faire les câbles, monter les chaluts, gréer tout le pont, préparer le matériel d'avance, préparer la cale, il y avait de quoi s'occuper. Encore, pour les chaluts, on était à l'abri dans la cale à sel, mais les câbles, les bras, le matériel de pêche, tout ça, on le faisait sur le pont. On faisait deux



Le "Névé", en pêche, passe devant la "Ville de Fécamp", également en pêche. On voit le chalut de rechange à bord. A gauche, deux matelots font des épissures dans les câbles. - Photo. André Tonnerre

voyages de cinq mois dans l'année, avec un mois et demi entre. Avant on avait essayé un voyage de cinq mois et deux de trois, mais cela n'a pas tellement bien marché sur les classiques. Par contre, ça marchait sur les pêche arrière, sur les congélateurs.***) Au premier voyage, du 15 janvier au 15 juin, on commençait par le Labrador, ensuite on se dirigeait vers le Saint-Laurent, on prenait le Bonnet Flamand et on remontait vers le Groënland.

(*) *Banquer* : mettre en pêche.

(**) *Les congélateurs* faisaient uniquement trois voyages de trois mois, ou quelques fois moins suivant la pêche.

Le premier voyage finissait souvent au Groënland, avec parfois une étape au Labrador car les glaces avaient fondu un petit peu, on pouvait travailler. On peut dire que sur la "Ville de Fécamp" le premier voyage était un voyage de misère, par des températures de -15° , -20° , de 6 heures 30 à 18 heures le soir sur le pont. Certains jours, ils auraient été mieux en prison... Le premier voyage était un métier de misère mais, malgré tout, c'était un beau métier. Personne ne regrette.

Pour le deuxième voyage, de fin juillet au 15 décembre, on allait, à mes début, à Terre-Neuve, mais ensuite le poisson avait diminué et les bateaux montaient plutôt en mer Blanche, en mer de Norvège, en commençant par le Cap Nord, puis on faisait le tour et tout l'intérieur, jusqu'à toucher Mourmansk. En ce temps-là, on pouvait travailler à douze milles de la côte. Maintenant ce n'est plus le cas, c'est deux cent milles dans les eaux communautaires.

Les eaux territoriales

Je n'ai pas beaucoup pêché dans les eaux territoriales car il fallait faire très attention, il ne s'agissait pas de rigoler. En Norvège, lorsqu'on se faisait attraper, tout était confisqué et on avait une amende en plus. Je ne sais même pas si l'armement aurait pu payer : le bateau serait resté là-bas. Si on allait dans les eaux territoriales pour faire une bonne marée, l'armement disait : "C'est bien", mais si on s'y faisait coincer il disait : "Vous n'auriez pas dû y aller." C'est valable pour la pêche fraîche à Lorient, c'est partout pareil. Le premier nom de la "Ville de Fécamp" était "Geneviève Le Borgne". Il a changé de nom suite à un petit litige en Norvège. Il avait réussi à s'enfuir devant les garde-côtes. Mais, maintenant, ils ont des moyens, des hélicoptères et ce n'est pas le moment de jouer les rigolos. La surveillance était dure en Norvège, ils ne faisaient pas de cadeau.



Petit Inuit - Photographie Pierre Calloch

Quand j'ai quitté Terre-Neuve, les Canadiens faisaient leur travail, mais sans plus. Ils n'étaient pas pointilleux comme ils le sont devenus ensuite. On n'avait pas du tout de problème avec eux. Ils venaient à bord, contrôlaient et c'était tout. Maintenant, ils cherchent davantage. Mais je n'ai pas tellement connu ce problème-là pour la bonne raison qu'on n'a jamais essayé de frauder, alors qu'un pêche-arrière le pouvait. La limite c'était douze milles ou six milles. S'il venait à zéro mille cinq en dedans et si quelqu'un signalait le garde-côte, il virait son chalut, puis la route... En cinq minutes c'était fait. Mais un classique, c'est autre chose pour virer ! Il peut virer en catastrophe mais il y a toujours quelque chose qui croche pour ralentir la remontée...

Le travail du poisson.

Le poisson était entièrement travaillé sur le pont. Il y avait trois parcs : celui des morues, celui des ébrouilleurs qui éviscèrent le poisson (ils enlèvent les tripes, la "brouille", comme ils disent à Fécamp) et celui des décolleurs (comme les précédents, ce sont de simples matelots), les tables des quatre trancheurs (c'est déjà une spécialité; il ne suffit pas de bien savoir trancher, il faut encore trancher assez vite) et les mousses. Les foies de morue sont mis dans une gouttière qui vient dans la "gogotte".



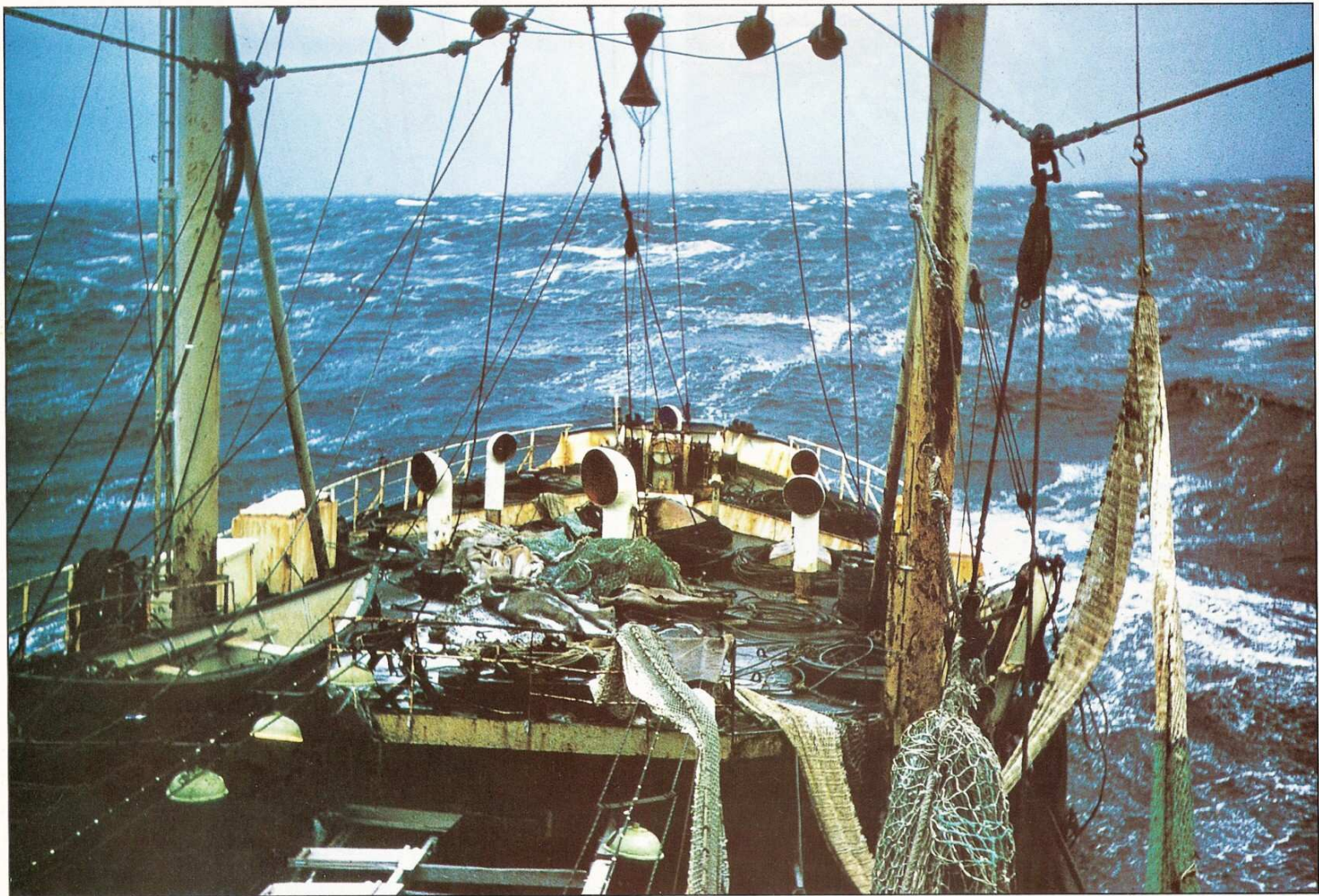
Coucher de soleil sur les glaces, à Terre-Neuve. Photographie André Tonnerre.



1 - «Ella de Elcano» tenant en route dans la tempête. On découvre à peine l'avant du navire. Photographie André Tinnere



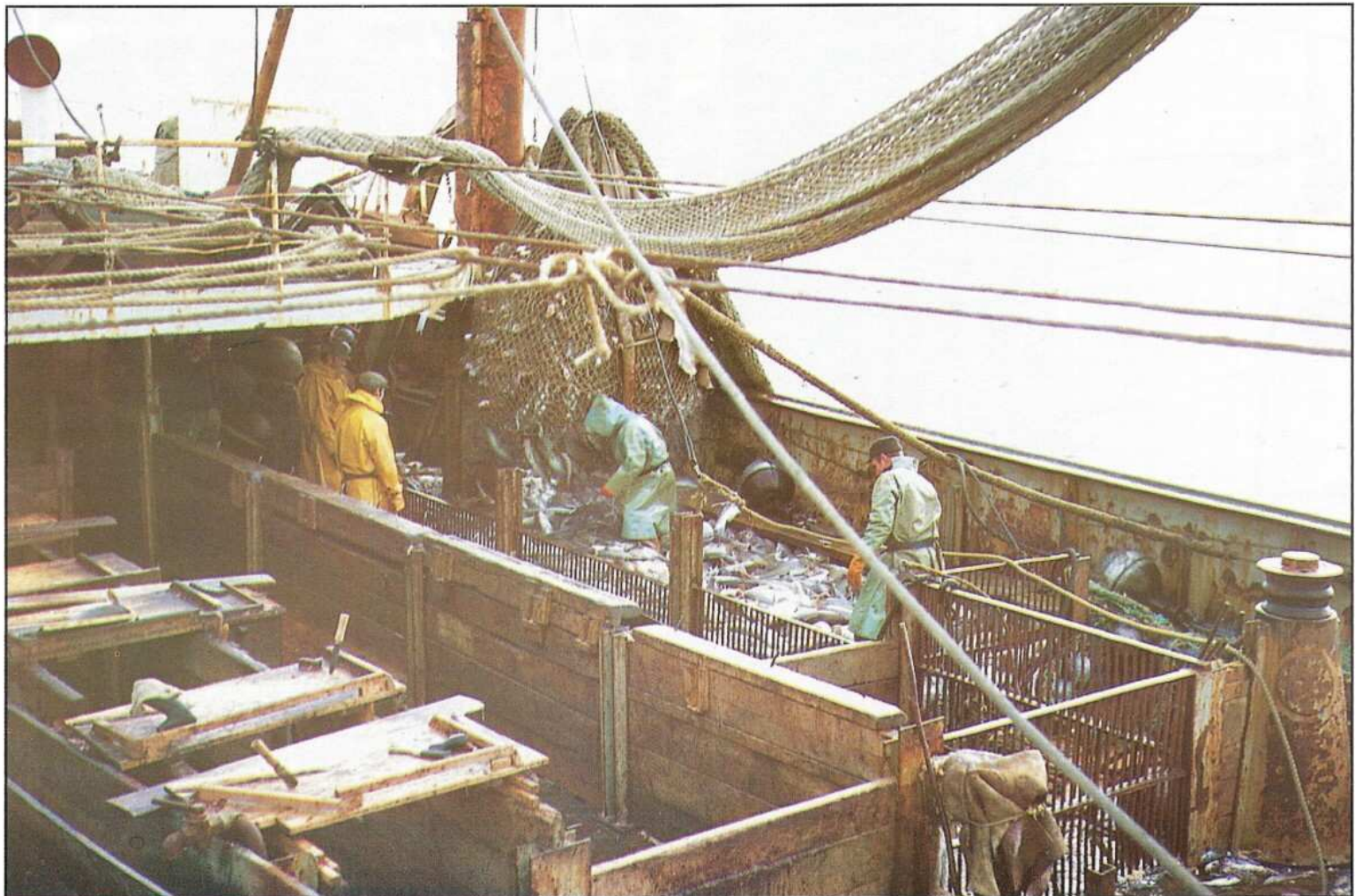
1 - "E.H. de Elzanne" tractant en cours dans la passerelle. On découvre à peine l'avant du millard. Photographie André Timmers



La "Ville de Fécamp" en cape par gros temps. Photographie André Tonnerre



Les étapes de l'embarquement d'une palanquée : En haut à gauche (1), celle-ci monte le long du bord. L'étrangleur qui reste en permanence sur le chalut est relié avec un filin à la corde de dos. En haut à droite (2), la palanquée est embarquée, un marin va larguer le cul. En bas (3), la palanquée est déversée sur le pont. Photographie André Tonnerre.

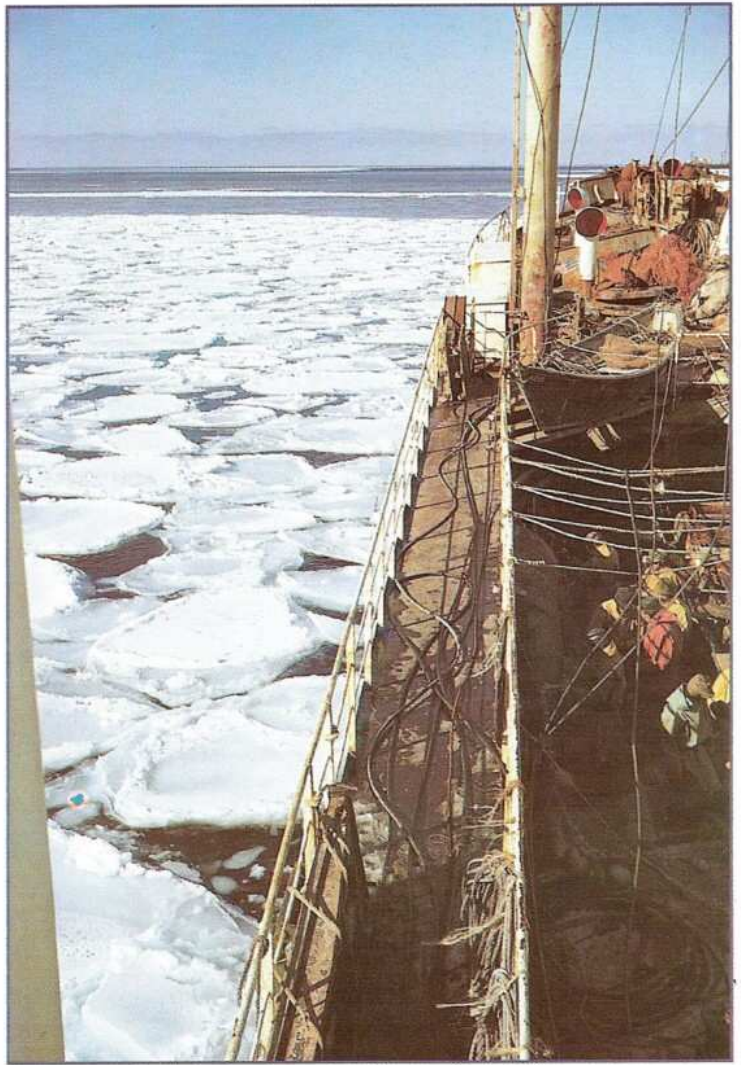




Le gaillard de la "Ville de Fécamp" par mauvais temps - Photographie André Tonnerre



Growlers épars (Particulièrement dangereux, surtout en route). Photographie André Tonnerre.



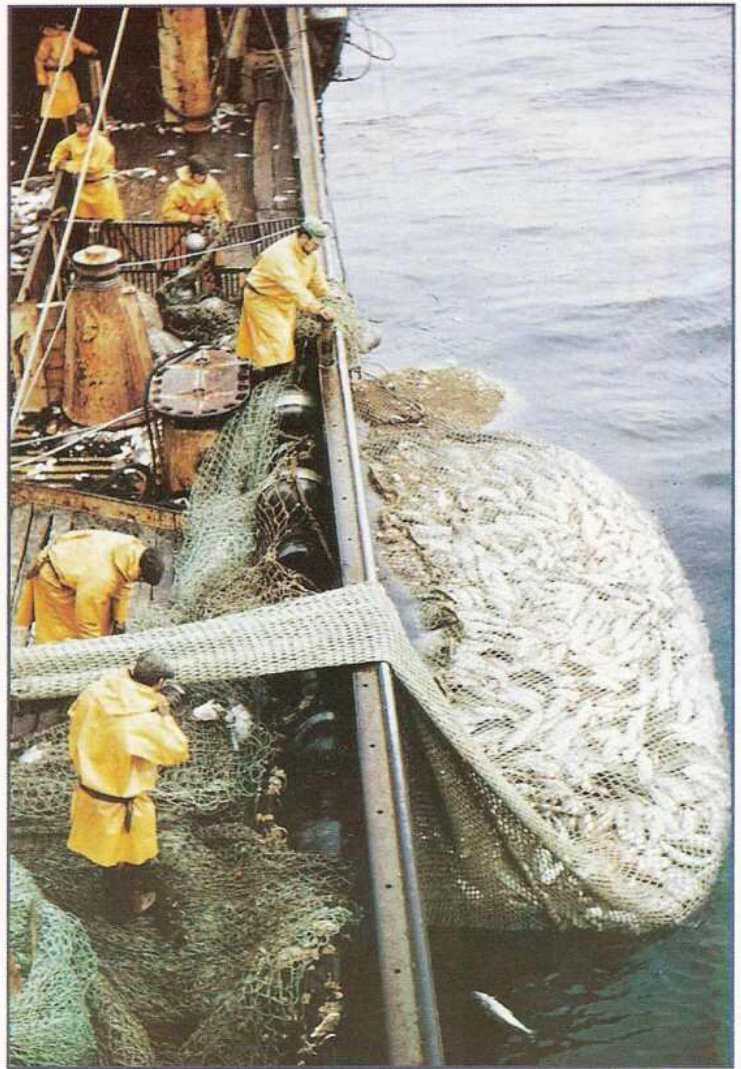
Les "néphars" se soudent. Photographie André Tonnerre.



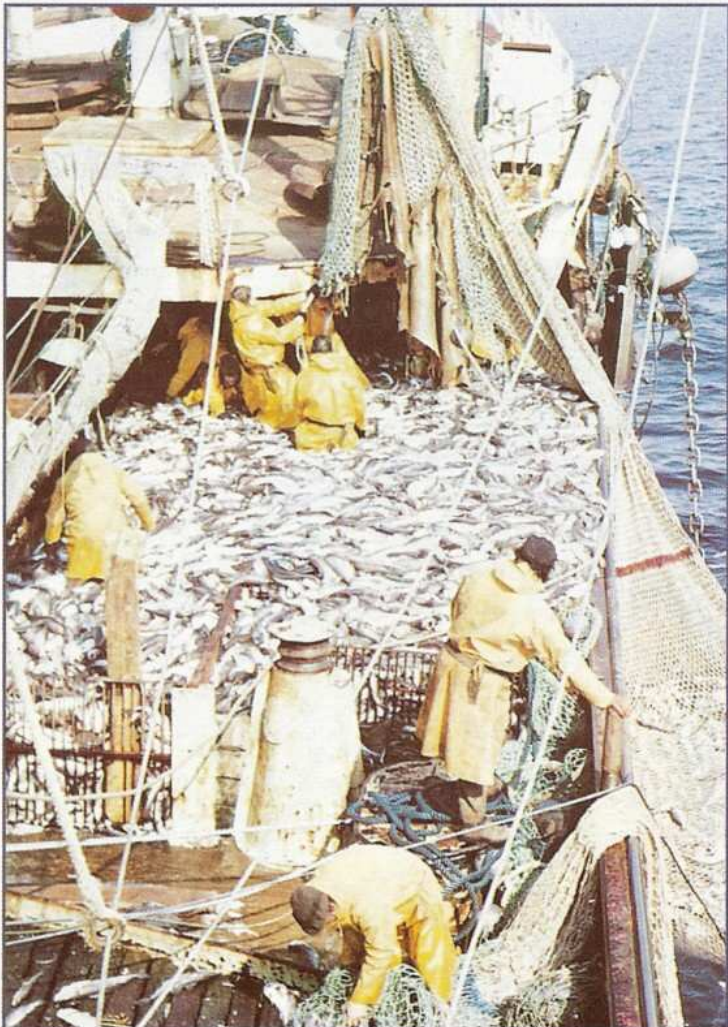
En pêche, près de la banquise. Photographie André Tonnerre.



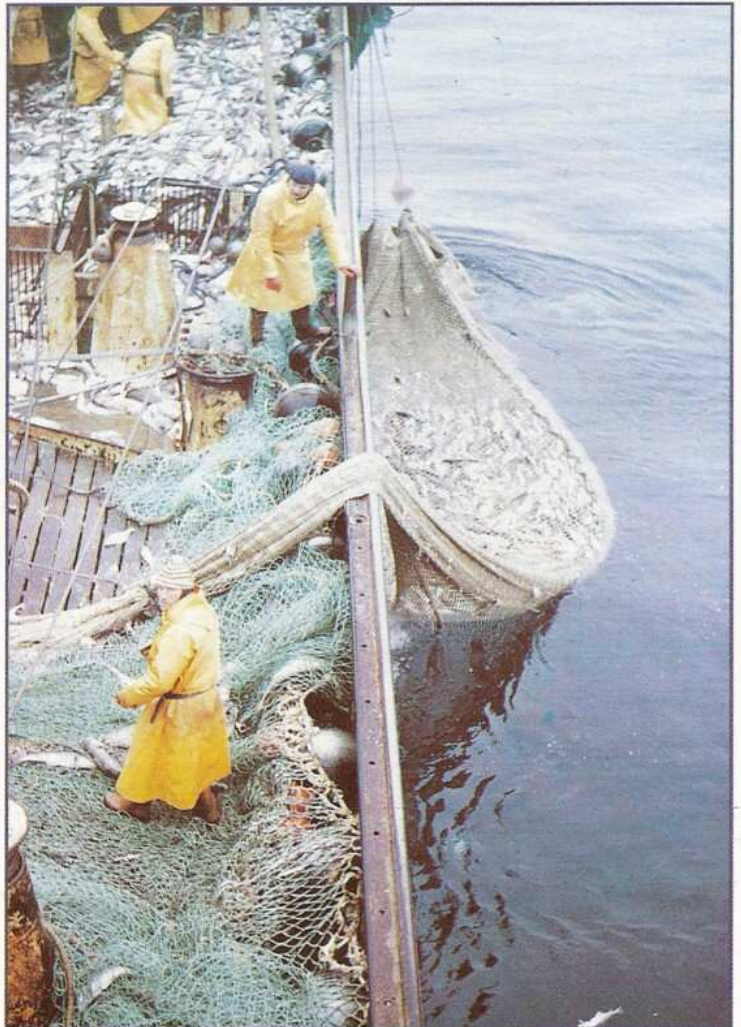
Les hommes tirent sur le chalut. Photographie André Tonnerre.



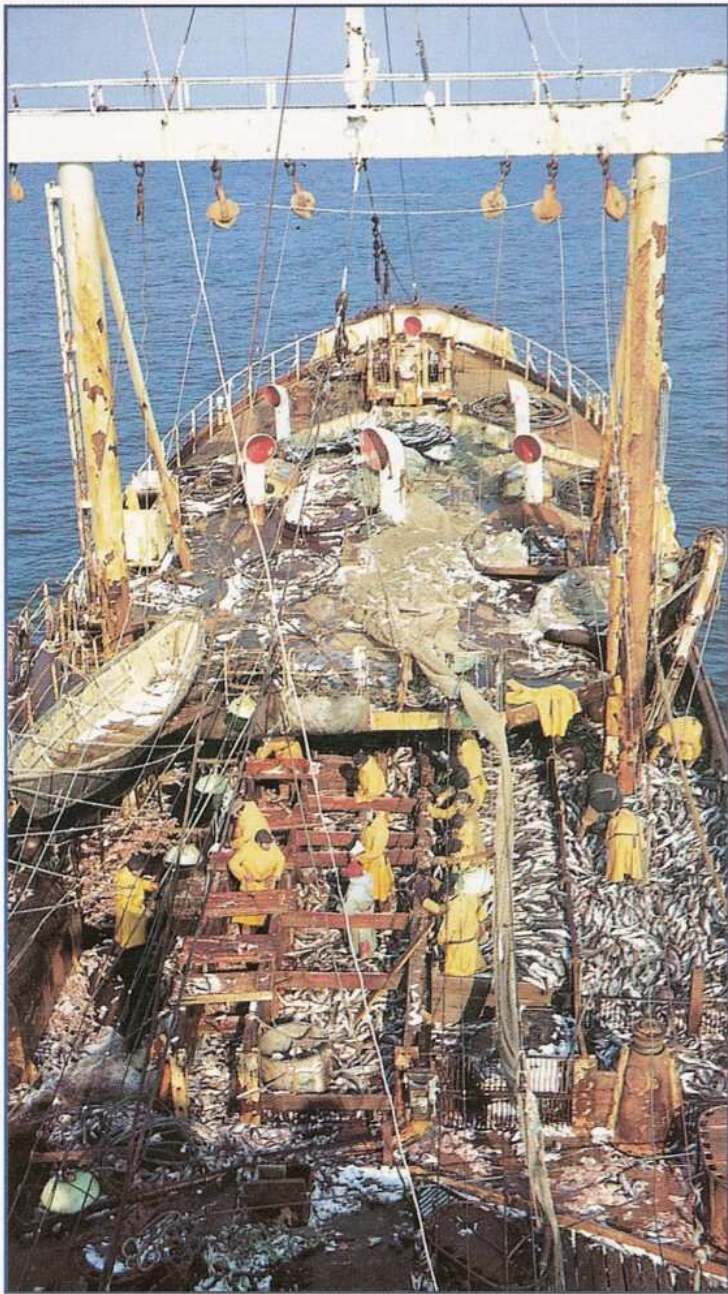
L'équipage commence à embarquer la palanquée. Photographie André Tonnerre.



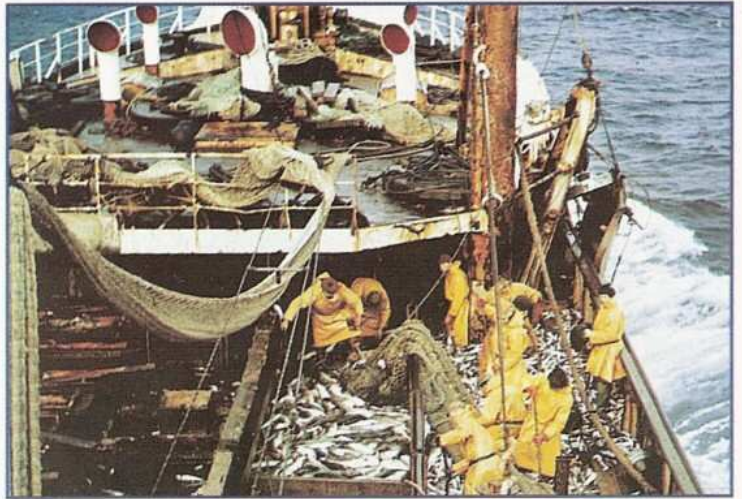
Le parc est rempli, le cul du chalut vient d'être largué, et l'on va le jeter à l'eau pour embarquer le restant du poisson. Au premier plan, ramendeurs au travail. A gauche, un homme commence à dégager les poissons. Photographie André Tonnerre.



Embarquement d'une nouvelle palanquée. En bas, au premier plan, Auguste Yvon, de Groix, chef de bordée, est en train de ramener. Photographie André Tonnerre.



Travail du pont. Photographie André Tonnerre.



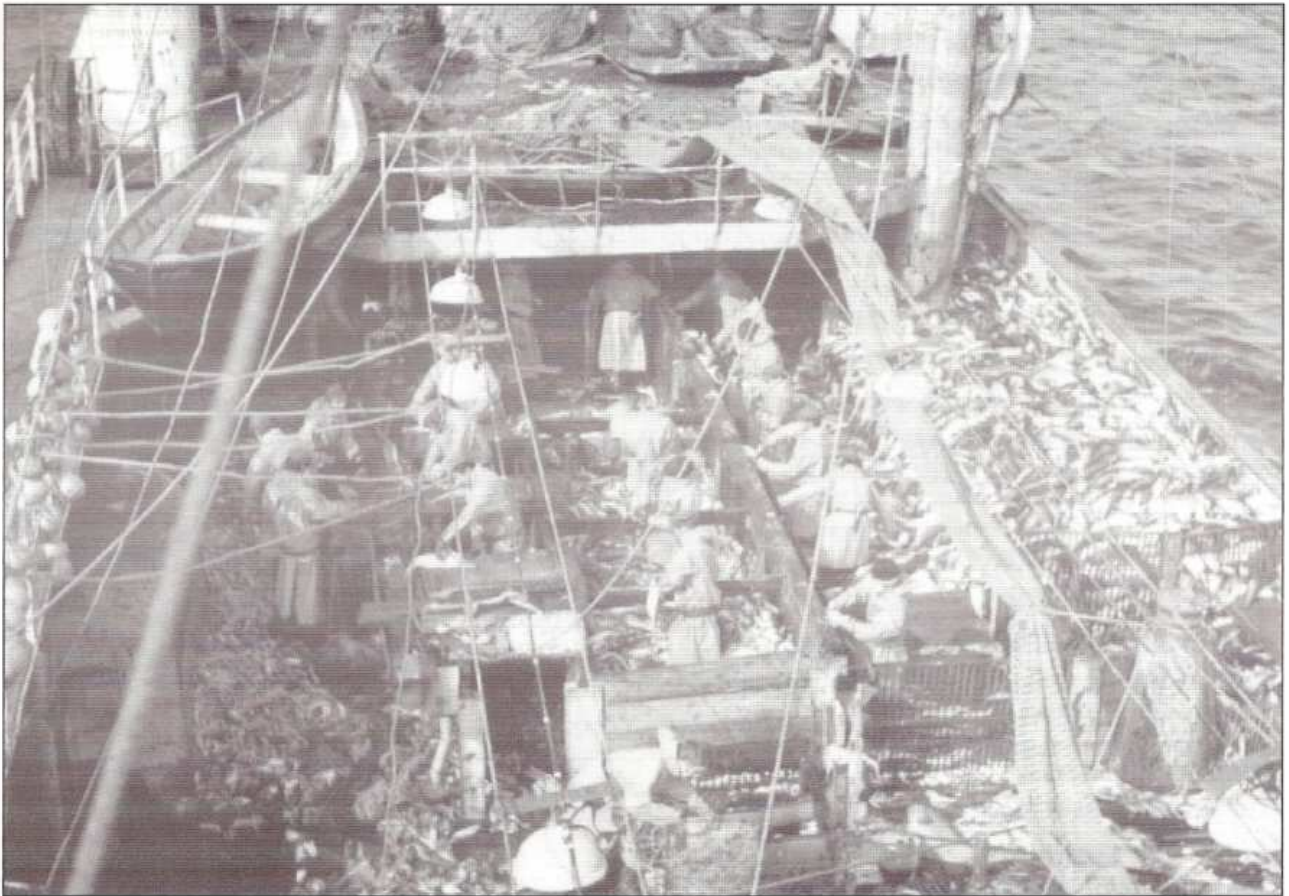
Pendant que la "Ville de Fécamp" fait un peu de route, deux hommes à gauche rebouchent le cul du chalut, tandis que d'autres à droite tient le parc à poissons avec des fourches. Photographie André Tonnerre.



Travail du pont. Photographie André Tonnerre.

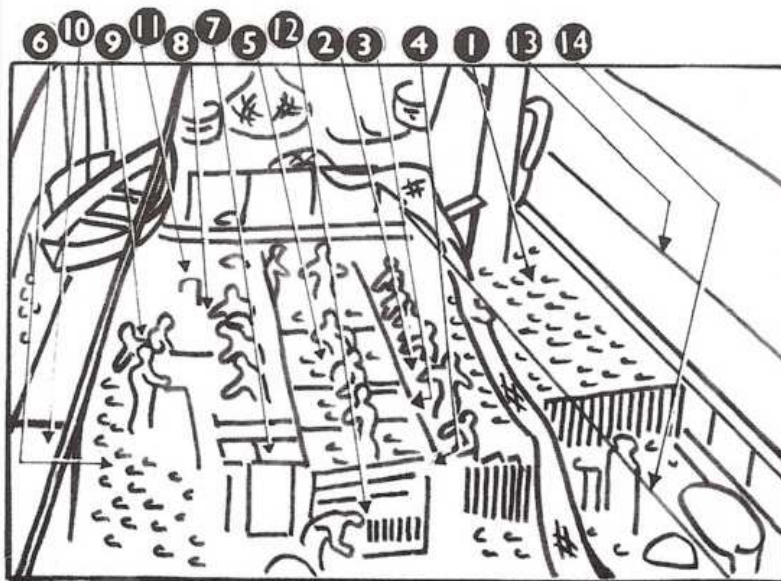


Le mousse Alain Thieuleunt ébrouille une grosse morue. Au premier plan un "papillon" a été accroché à un pic. Au fond, Alain Labbé. Photographie André Tonnerre.



Les deux bordées au travail, par beau temps. Photographie André Tonnerre

PLAN DE REPARTITION DU TRAVAIL SUR LE PONT



1- Parc à poisson

2- Les ébrouilleurs, qui éviscèrent la morue, et le parc à ébrouiller. Le deuxième et le troisième à partir du fond viennent des Côtes-d'Armor, tandis que le quatrième est Michel Deschamps.

3- Les pics auxquels on accroche les morues pour les ébrouiller.

4- La goulotte par laquelle les foies, extraits par les ébrouilleurs, sont amenés à l'usine en-dessous pour être transformés en huile.

5- Les décolleurs, chargés de décoller la tête de la morue, et le parc à décoller. Le troisième homme à partir du fond est M. Osti. Au premier plan, Alain Labbé.

6- Les têtes de morues décollées.

7- Les langues de morue, mises de côté par un décolleur pour être conservées dans le sel, dans un tonneau en bois ou en ferraille, et revendues en fin de voyage à son profit. On peut voir que l'on est en début de voyage, car les langues ne

sont pas encore stockées sur le gaillard. Une fois de retour de Terre-Neuve, les fûts de langues ne sont pas vendus à Fécamp, mais là où cela rapporte le plus (dans les Côtes-d'Armor, etc...).

8- Les trancheurs, qui tranchent la morue en retirant une bonne partie de l'arête du milieu, et le parc à trancher. On reconnaît au fond André Argentin et Yvon Bodini. Au premier plan, Christian Leduey.

9- Les mousses, qui lavent les morues dans les bailles, pour enlever les taches de sang.

10- La machine à laver, pour le deuxième lavage du poisson.

11- La machine à trancher, de fabrication Bådeer (qui ne marchait pas lorsqu'il faisait froid, et qui était pratiquement tout le temps en panne quand il y avait du poisson). Un homme y récupère le poisson.

12- La descente de cale, où l'on dépose la morue pour qu'elle y soit salée.

13- Le câble avant du chalut.

14- Le câble arrière du chalut.

La morue est mise dans la machine à laver, puis dans des mannes - des paniers - et envoyée dans la cale. Le saleur est très important, il ne faut pas saler la morue n'importe comment avec les cinq ou six cents tonnes de sel que l'on emportait. Il y avait le chef saleur, le sous-chef et quatre autres qui travaillaient à deux par bordées. Ils étaient tout le temps à l'abri, il pouvait faire -15° sur le pont, c'était une place recherchée, c'était la place tranquille.

La morue de Terre-Neuve est tachetée, ici elle est beaucoup plus claire. Elle change de couleur selon les lieux, les fonds. Les différences de goût entre les morues de Terre-Neuve et celle d'ici (Mer du Nord, Manche) sont, à mon avis, une question de salage : durée, etc. On les mettait en piles de six tonnes, alors celles qui étaient en dessous... Moi j'ai pas trouvé de différence entre la morue de Terre-Neuve et celle d'Écosse. Celle de Terre-Neuve on la mangeait salée, celle d'ici on fait un peu de tout avec...

Les cas où nous étions obligés d'interrompre la pêche - quand il y avait vraiment trop de poisson, que c'était plein partout - étaient rares. Les gars arrivaient à travailler le poisson avant de remplir le parc à nouveau, ou encore on lançait un coup de chalut un peu plus lent de façon à tout finir et que tout soit clair. Lorsqu'il y avait mauvais temps c'était une journée perdue pour le capitaine. Pour l'équipage, lorsque pendant cinq ou six jours les gars avaient donné un bon coup de collier, ils n'attendaient que cela : un bon coup de mauvais temps pour aller se reposer. On ne voyait alors personne traîner sur le pont, tout le monde étant à l'abri et on n'avait pas de problème avec eux... Je ne me souviens pas du terme qu'ils employaient pour cela. A Fécamp, c'était la "marée de Paradis."

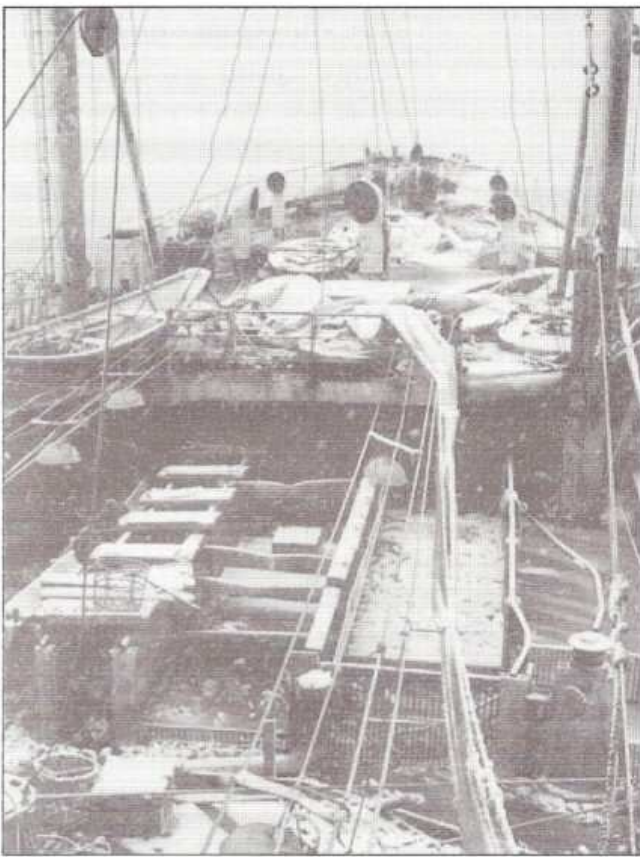


Le "Jupiter" et la "Ville de Fécamp", tous deux destinés à la casse par la "Havraise de pêche", attendant leur départ dans le port de Fécamp.
Photographie Pierre Lefebvre.

Le déchargement

On déchargeait à Fécamp. Les cours étaient donnés au début ou au milieu de la première campagne, un peu comme pour le thon maintenant. Le prix du poisson, qui changeait chaque année, était fixé et accepté par les syndicats. On nous achetait à ce prix, mais on ne savait pas combien c'était revendu après. On avait le prix pour les différentes catégories : très gros, gros, moyen, petit et papillon. C'était difficile de vraiment contrôler la pesée par les armateurs. Comme lieutenant je surveillais, mais si j'étais bien là, c'était vraiment pour dire qu'il y avait un surveillant...

Tout était débarqué sur des palettes; on a dû se faire trander plus d'une fois sur le poids ou sur la taille. Plus d'une fois on est rentré en disant : "On a du beau poisson!" Mais quand on voyait le détail, il y avait pas mal de papillons! Le déchargement était fait par une majorité de femmes dans la cale, avec seulement quelques dockers. Il fallait faire le plus gros du tri : "Ça c'est une morue de deux kilos, ça de trois", etc., les mettre



La "Ville de Fécamp" en pêche sous la neige. Comme il n'y a plus de poisson à travailler, l'équipage est au repos. Le chalut de rechange est prêt sur le pont. - Photo. André Tonnerre

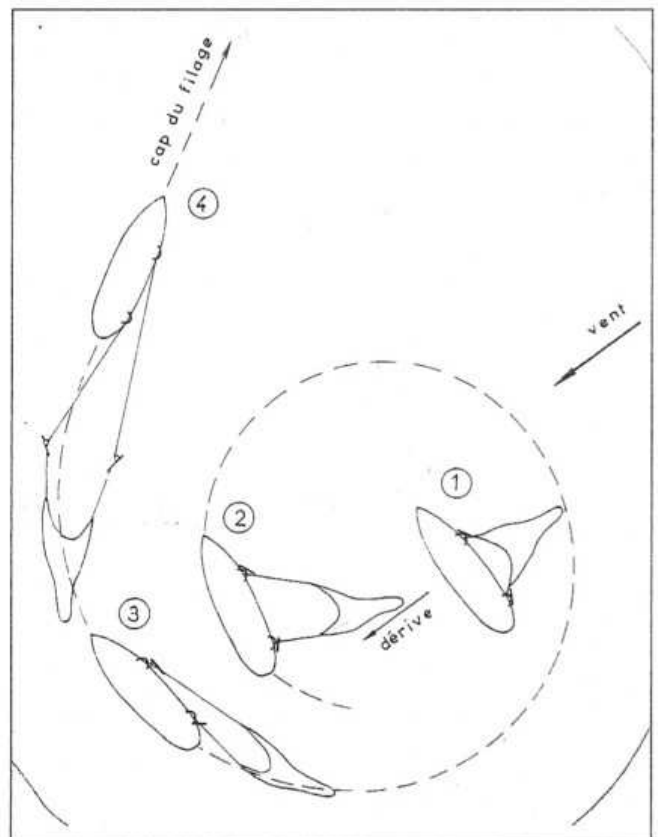
par catégories. Le matelot ne débarquait pas la pêche : arrivé, à la maison et terminé! J'ai ramené tant de tonnes, et voilà! Moi je restais deux jours pour déposer le rapport au Tribunal de Commerce, faire la commande pour le voyage suivant et je revenais quarante-huit heures avant de partir. Entre-temps, s'il manquait du monde, j'avais refait une partie de l'équipage.

Filer et virer le chalut

Le chalutage, c'est la pêche par le système dit classique. Le chalut est viré par le côté, contrairement au pêche-arrière où tout vient pratiquement seul à bord, en même temps. Sinon, c'est le même chalut mais il est beaucoup moins facile de le ramener à bord. Nous avons trois chaluts : un de service, un de rechange et un sur le gaillard, et nous en utilisons de deux types. Sur la "Ville de Fécamp", on avait des chaluts ordinaires, ou chaluts de fond, et des semi-pélagiques, à

plus grande ouverture. Sur les classiques, on n'avait pas de chalut pélagique car ils ne sont pas adaptés, à la différence des pêche-arrière. Pour les pélagiques, il faut avoir des panneaux spéciaux - suberkrupp - qui nous auraient donné trop de problèmes pour les filer et encore plus pour virer car les treuils n'étaient pas assez puissants.

On travaillait le plus souvent au chalut ordinaire, qui a trente-huit mètres de corde de dos et quatre ou cinq de hauteur d'ouverture. En fait, on utilisait l'un ou l'autre selon l'apparence de la détection au sondeur : on mettait le chalut de fond si elle était bien collée, et le semi-pélagique si elle était décollée ou un peu, ce qui était également bon la nuit quand le poisson décollait. A part les bourrelets, les dessous du chalut, c'étaient les mêmes chaluts qu'à Lorient; à Terre-Neuve on emploie des sphères, et plutôt des bourrelets en caoutchouc à Lorient.



Extrait de "Le Chalut" par C. Nedelec et L. Libert, 2ème édition, 1964. Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes

Pour filer le chalut il faut d'abord avoir de la place; quand il y a de la glace partout, c'est impossible, il faut trouver un endroit où c'est clair et, comme on le file du côté tribord, il faut mettre le bateau tribord au vent. Il ne faut pas le mettre sous le vent car le chalut va sous le bateau et risque d'aller dans l'hélice. A mesure que vous allez commencer à filer le chalut, avec la dérive il va déborder et s'éloigner du bord. A ce moment, quand vous voyez que tout est clair, avec un peu de barre et un peu de vitesse, vous commencez à faire votre giration, tout doucement en filant les bras du chalut. Il faut calculer qu'avec le temps de filer les bras et que les panneaux soient "maillés", vous soyez arrivé à la fin de votre giration, prêt à prendre le "cap de filage".

Une fois que le chalut est bien parti, vous mettez un peu de vitesse avec un petit peu de barre à droite, car avec ces bateaux-là il faut toujours prendre la giration sur la droite et vous vous arrangez pour faire le cercle le plus grand possible. Lorsque les bras du chalut sont filés, les panneaux, les divergents sont maillés et, à ce moment-là, on vient chercher le cap de filage. Il faut faire attention que les deux câbles débordent parce que le câble de l'avant va toujours déborder, mais celui de l'arrière peut venir dans l'hélice également. C'est pour cela qu'il faut toujours faire la giration.

Quand tout déborde, on met en route; huit, neuf nœuds et on file le chalut et les câbles. Une fois que vous êtes arrivés au cap, les panneaux affalés, la vitesse un peu plus forte, on dit au treuilliste : "File!", et il commence à filer les câbles. Cent mètres avant que la distance de câble ne soit filée, le treuilliste vous prévient : "Accrochez!"; alors, vous ralentissez le bateau avec un petit peu de barre, vous crochez le câble de

l'avant avec un croc qui vient sur le treuil et vous vous arrangez pour qu'il attrape celui de l'arrière, et les deux câbles sont fixés dans le chien. Alors le gars de l'arrière vous dit de parer et vous prenez la vitesse de traîne, trois nœuds, ou trois et demi. Il faut trouver la vitesse appropriée au bateau. Si vous n'allez pas assez vite, le chalut ne sera pas bien écarté, si vous allez trop vite, il n'aura pas beaucoup d'ouverture verticale.

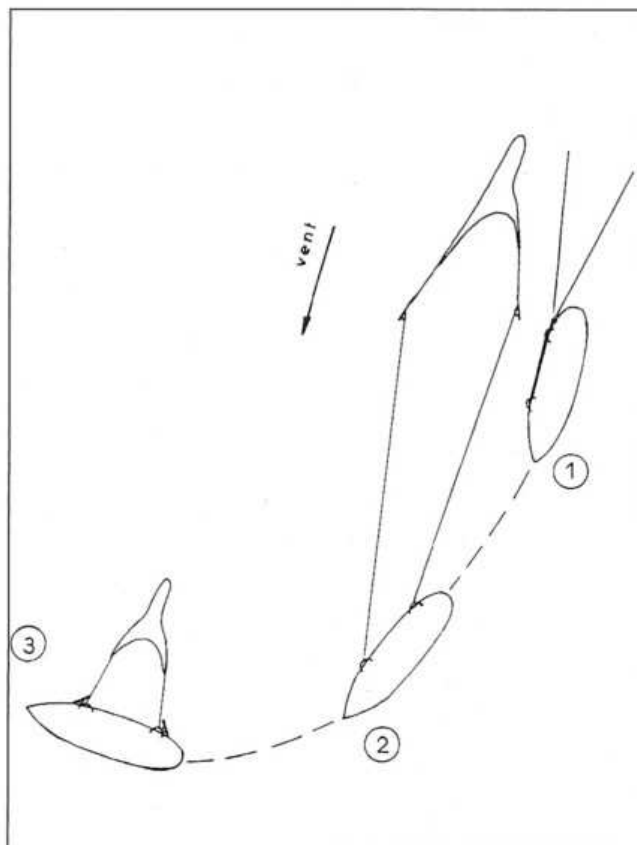
Les premiers terre-neuvas classiques travaillaient des deux côtés. Mais on s'est rendu compte qu'en recouvrant la partie gauche, il y avait un peu d'abri, et qu'en travaillant du côté tribord on travaillait tout le temps de la même façon. Les gars avaient pris leurs habitudes du côté tribord, ils le faisaient machinalement. A bâbord, les automatismes ne sont pas les mêmes. Quand on est droitier, c'est plus facile de travailler à tribord qu'à bâbord. Quand un chalut était avarié, on le mettait en abord, on avait juste à mailler l'autre et c'était prêt à repartir à nouveau. La mise à l'eau du chalut nécessitait deux bordées. Tout le monde avait son poste, toujours le même, sinon c'était une vraie pagaille. Il fallait faire très attention, il ne fallait pas s'embrouiller. La durée d'un trait variait selon la détection; cela pouvait aller d'une demi-heure, une heure, jusqu'à quatre heures et, s'il y avait d'autres bateaux qui pêchaient avec nous, selon ce qu'ils viraient ou s'ils avaient de beaux traits, nous réduisions notre temps de pêche.

Les moyens de détection étaient très différents sur la "*Ville de Fécamp*", il y a vingt ans, de ceux que j'avais en dernier sur le "*Chevalier d'Assas*", à Lorient. Sur la "*Ville de Fécamp*" on avait un vieux "Simrad" à papier (1) et une loupe tandis que sur le "d'Assas" on en était rendu au sondeur de grand fond, très sophistiqué. Le

dernier sondeur qu'ils nous avaient mis coûtait quarante millions de centimes et, à mille cinq cent mètres de profondeur, on voyait une butte de cinq mètres. Cependant, dans le Saint-Laurent, une fois que le poisson était trouvé, il y avait, de nuit, une hauteur de détection jusqu'à 20 à 30 mètres, il n'y avait qu'à passer dedans. Un sondeur ultrasophistiqué pour trouver le poisson était donc inutile. Les pêche arrière "Névé" et "Marie de Grâce" étaient beaucoup mieux équipés que la "Ville de Fécamp" - que l'armement allait déclasser. Maintenant il y a des sondeurs en couleur, et avec le système "Scanmar", ils savent parfaitement ce qu'ils ont dans le chalut, s'il y a des incidents, de la casse, ou si la détection trouvée n'est pas bonne.

Quand le filage est fini, les deux câbles sont agrippés derrière avec un appareil, le chien. Pour relever le chalut - le virer - il faut lâcher le chien et stopper l'aire du bateau. Ensuite, soit vous vous laissez en travers au vent et vous laissez le treuil virer, soit vous donnez un coup de main au treuil et revenez doucement sur le chalut. Là, il faut faire attention de pas masquer, de ne pas faire un tour, il faut toujours garder tribord au vent. Le corps du chalut arrive bien au milieu. Autrement, si vous manœuvrez mal et qu'au lieu de prendre le bateau au vent, vous le prenez sous le vent, le chalut va aller sous le bateau et il risque d'aller dans l'hélice. A la fin on faisait tout cela machinalement comme si de rien n'était.

Quand il y avait trop de poisson dans le chalut, on en laissait le long du bord, le temps de dégager le pont. Sur un pêche arrière, tout ce qui est dans le cul vient en même temps à bord, ce qui est impossible sur un classique. Au fond du cul, sur les classiques, il y a un étrangleur qui sert à faire les palanquées. C'est une gorge qu'on fait dans le chalut : soit environ trois tonnes,



Extrait de "Le Chalut" par C. Nedelec et L. Libert, 2^{ème} édition 1964. Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes.

quand c'est plein... c'est une facilité pour embarquer le poisson en plusieurs fois. Le plus que j'ai vu sur les classiques, c'est vingt et une ou vingt-deux palanquées, soit environ soixante-cinq tonnes de poisson. Une tonne pêchée, il faut la diviser par trois car, avec le sel, elle perd beaucoup de son eau.(*). Sur la "Ville de Fécamp" on ne faisait que de la morue salée. Ce qu'on pêchait d'autre - le faux poisson - était rejeté. Une fois tout le poisson sur le pont, ce qui compte c'est de refiler le chalut à l'eau le plus vite possible et de commencer à travailler le poisson.

Les principaux incidents de chalut n'étaient pas tant les roches (il était alors difficile à remonter, presque foutu) qu'une butte, un caillou, ou la vase - une grosse

(1) Nom de marque du sondeur.

(*) Plus les tripes (la "breuille"), la tête et l'arête du milieu.

palanquée de vase est très lourde. Les trois quarts du temps, c'était le dessous du chalut qui partait. Ou le cul qui crevait en se déchirant le long du bord, avec la houle, par mauvais temps, quand il y avait trop de poisson.

Avec le mauvais temps, j'ai vu perdre tout le poisson le long du bord, le bateau était tellement lourd... Par beau temps, il n'y avait pas de problème, surtout qu'on virait palanquée par palanquée. Par contre, sur les pêche-arrière on pouvait tout perdre à la fois, en crevant le cul, car tout vient en même temps. Pour filer, il fallait aussi faire attention de ne pas prendre un morceau de glace dans le chalut, ou qu'un panneau ne tombe pas sur la glace, car alors le chalut ne descend pas et reste toujours à la surface.

Le froid était notre blé noir

Ici, à Groix, on ne se rend pas compte de ce qu'est la glace, de ce que cela implique de travailler dans le froid. Quand il faisait très froid, il fallait éviter de faire route car les embruns embarquent sur le bateau et ça gèle à mesure, tout croche sur la passerelle, sur les haubans, sur les rambardes, et là, ça prend des proportions énormes. Même au niveau du treuil, des câbles, des roulements, tout était bloqué, plus rien ne marchait. Avant le filage, il fallait faire attention que le chalut ne soit pas sur le pont car tous les embruns qui embarquaient à bord glaçaient à mesure et, à la fin, le pont et le chalut étaient soudés. Il était alors impossible de le mettre à l'eau, à moins de le casser à la masse, et encore...

C'étaient les conditions climatiques au premier voyage, de janvier à mars. Quand on arrivait sur les côtes de Terre-Neuve, surtout quand on allait dans le Saint-Laurent, le froid était là. Au début dans le Saint-Laurent, la glace était petite et on pouvait tra-

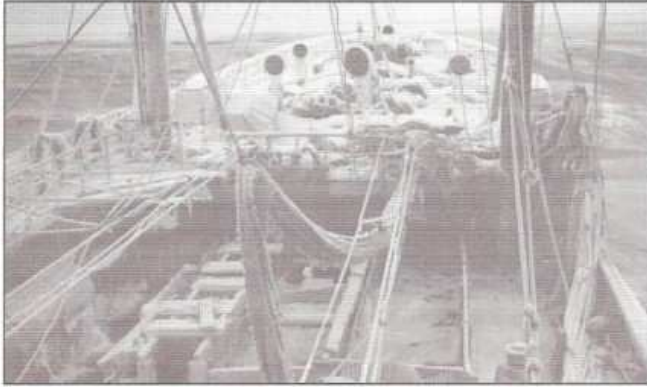
vailer, mais plus il fait froid, plus elle durcit dans des proportions où, pour les classiques, ça devient impossible de travailler, contrairement aux pêche-arrière qui arrivent toujours à se débrouiller. On pouvait porter mille ou mille cinquante tonnes par voyage, mais en dernier on ne les faisait pas. Quand on pouvait rentrer six ou sept cents tonnes c'était bon. Il y avait un bon coup dans le Saint-Laurent mais, à certaines époques, il y avait tellement de glace qu'on pouvait pas rester, on était obligé de dégager. Ensuite il fallait redescendre et quelquefois c'était la grosse galère pour finir le voyage, surtout en dernier. On descendait alors dans la région de Scatari.

On ne pouvait pas faire travailler les gars dix-huit heures comme certains le voulaient. Il fallait se mettre à leur place, les pieds dans la glace, à faire gaffe de ne pas avoir les mains ou les oreilles gelées... On ne pouvait pas faire grand chose... Attendre... C'est incroyable les plaies que cela fait ensuite. Il fallait aussi faire attention à ne pas mettre les mains sur la ferraille car elles restaient collées dessus. La barbe, avec toujours un peu de morve sous le nez, tout cela était glacé.

Les mousses, les laveurs avaient tout le temps les mains dans l'eau glacée. Les chaluts, c'était pareil, il fallait casser la glace à coup de masse. Des bateaux ont coulé, déstabilisés par le poids de la glace. Le gaillard était un monticule de glace. Il ne fallait pas jouer avec cela. J'ai vu mettre des chiffons de gaz-oil enflammés dans la machine à laver pour la dégeler et tous les chaluts étaient surélevés pour les protéger un peu.

Les périodes de grands froids duraient jusqu'en mars; avril était déjà beaucoup mieux. En mai, c'est bien, il fait beau, alors on montait au Groënland, mais il fallait faire attention aux icebergs qu'on voyait nettement au radar. On faisait des plans de pêche provisoires

avec les gros car ils sont posés sur le fond, c'étaient des points fixes. On était donc dans la glace jusqu'à début avril ou mai. Dès que le poisson tombait sur le pont, il fallait le protéger avec de grandes bâches, autrement, une heure après c'était un bout de bois. Le poisson était ainsi stocké, autrement c'était pas la peine de



Photographie de couverture - Le gaillard de la "Ville de Fécamp" sous la glace - Photographie André Tonnerre

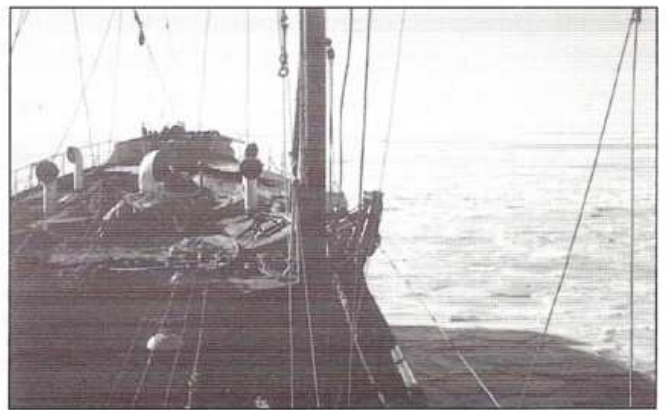
refiler une seconde fois. C'est pour cela qu'on perdait beaucoup de temps par rapport aux pêche arrières. Les mains des gars étaient quand même plus ou moins protégées car elles étaient toujours en action pour ébreuiller, étripper, décoller puis trancher; les gars bougeaient toujours un petit peu quand même. Les mains brûlées par le froid (faut faire attention : quand on les sent brûlées, c'est déjà trop tard; les oreilles c'est pareil), on les soignait comme on pouvait, avec des pommades et avec le temps... Mais ça faisait un homme en moins sur le pont...

A -15°, -20°, là-bas, c'était un froid sec, supportable, mais pas comme un -15° ici. On ne voyait pas de grippe, rien du tout. Quand il faisait vraiment froid, on laissait tomber un quart d'heure : "Allez boire un coup de café pour vous réchauffer un peu." Le froid était notre blé noir. On faisait ce qu'on pouvait!

Les bateaux étant assez lourds, dès que le vent soufflait à 50 km/h on était obligé de stopper. On aurait blessé ou même perdu du monde. Quand un paquet se brisait sur le bateau, ça faisait comme un rocher, le temps que le bateau revienne... Quand il faisait froid,

on mettait le côté bâbord, le plus protégé, en travers au vent (90° au vent). Les gars travaillaient un peu à l'abri.

Quand le chalut était gelé, le principal était de le jeter à l'eau, alors il se dégelait. La mer gèle à -3°. Elle devient laiteuse, puis les nénuphars se forment, ça grossit et ça devient le pack complet. On n'attendait pas. Dès qu'il y avait une demi-heure de libre : tout le monde à la masse, il fallait recommencer tout le temps. Dès qu'un coup de vent était signalé, on se mettait à l'abri de la banquise - la mer y était calme - ou dans un petit trou, une petite clairière, comme on disait, et tout le monde prenait masses et pelles pour déglacer le bateau.... Mais il fallait faire attention de ne pas se faire attraper là-dedans; parfois on avait de la peine à s'en sortir. L'un derrière l'autre, on s'est toujours débrouillé par nos propres moyens sans faire appel au brise-glace. C'est dans l'ouest de Terre-Neuve, dans le port de Corner Brook, que j'ai eu le plus de problèmes. Il y avait de la glace partout, on ne pouvait pas accoster pour le ravitaillement. Je disais au pilote : "En donnant des petits coups de butoir, on va approcher du quai." Mais il ne voulait pas en prendre la responsabilité : "Prenez la manœuvre!" Un peu d'élan, un coup de barre, et ainsi de suite jusqu'à approcher du quai... Pour sortir, ça a été pareil. J'ai donné une bouteille de cognac au commandant d'un cargo canadien : "Quand vous allez sortir, je vais prendre la route derrière vous..."



La banquise est en formation, mais ne pose pas encore de problème pour la traverser en pêche (on voit à droite le câble avant du chalut qui a été filé). - Photo. André Tonnerre



La passerelle de la "Ville de Fécamp". A gauche, le capitaine André Tonnerre; au milieu, le maître d'hôtel Levaray; à droite, "Fofa", considéré comme le meilleur barreur de Fécamp; au premier plan, le giro-compass; à l'arrière-plan à gauche, un radar.

L'équipage

L'équipage, au premier voyage, comprenait cinquante à cinquante-trois personnes. Au deuxième voyage, quand le poisson a diminué, l'armateur en a aussi diminué une partie et nous sommes passés à quarante-huit. A la fin, nous étions quarante-deux à quarante-six, dont neuf en repos quand c'était le plein travail. Mais un équipage complet de pêche-arrière c'est soixante à soixante-deux personnes. Il y avait, à la passerelle, le capitaine, le second, un lieutenant et un radio. Le capitaine porteur est capitaine sur le rôle, il est capitaine du bateau, mais il n'est pas responsable de la pêche. Autrement, il fait le boulot du second capitaine. A la machine, il y avait le chef, les second, troisième et quatrième mécaniciens - ce dernier était aussi l'électricien, et trois graisseurs. Cela faisait sept à la machine. En plus, un cuistot, un boulanger, qui préparait aussi le casse-croûte de minuit, un aide de cuisine et un maître d'hôtel qui servait les officiers et faisait les cabines.

Autrement, il y avait le chef ramendeur - chef sur le pont - qui commandait les trois chefs de bordée et avait une bordée

pour lui. Il y avait ensuite des ramendeurs, les simples matelots et cinq ou six mousses (deux par bordée). Les novices étaient appelés mousses. Le mousse était le débutant de quinze ans, alors que le novice en avait seize ou dix-sept. Il n'était plus mousse mais il était encore trop jeune pour faire matelot. Le plus dur c'était quand même pour les mousses qui arrivaient là sans rien connaître du métier. On les mettait à laver la morue pendant douze heures.

Une fois, il y en a un qui est venu à la passerelle, pratiquement brûlé de partout. Il faisait froid, il était fatigué et, comme il urinait dans ses bottes au lieu de le faire ailleurs, il avait des rougeurs partout. Le "martyre" des mousses dépendait des équipages. S'il y avait quelqu'un pour les défendre c'était bien, mais on a vu des fois où ce n'était pas facile, il fallait se mettre à leur place. Nous, de la passerelle on ne voyait pas ce qui se passait sous le gaillard. Je trouvais dur que des gosses partent, comme ça, pour cinq mois, en laissant leur famille derrière eux, sans trop savoir où ils allaient. Avec un peu de recul, je n'aurais pas aimé que mes enfants fassent pareil.

Ce qui faisait un bon capitaine, c'était la façon de commander et si les gars gagnaient bien leur croûte. Il faut être juste avec eux, ne pas trop crier sur eux, même si parfois on est obligé de les remuer. Pendant mon temps sur la "*Ville de Fécamp*", la majeure partie de l'équipage, ceux qui dirigeaient le pont, est restée stable; on avait le noyau de l'équipage à peu près bon, mais pour le reste on embarquait des gars qu'on ne connaissait pas.

Les matelots changeaient tout le temps, sauf quand ils avaient mangé toute leur solde et qu'on les retrouvait au voyage suivant. Les matelots, sauf quelques uns, n'étaient pas de familles de pêcheurs, à la différence des officiers et des capitaines qui étaient souvent fils de marins - comme je le suis - depuis des générations. C'était très cosmopolite. Des Fécampoïses, quelques Havrais aussi, mais on avait du mal avec eux - on les appelait des "malplaques". Les gars du Havre n'étaient pas des marins, c'était des gars...

Les jeunes étaient beaucoup des gosses venant de la D.A.S.S., comme on dit maintenant. On a eu des durs de Fécamp. Ainsi "B." qui cassait tout quand il était à terre... Qu'est-ce qu'il a pu faire comme bêtises! Une fois il s'est présenté la tête toute bandée, il s'était fait tabasser par les flics; il était connu à Fécamp. Je serais curieux de savoir ce que sont devenus tous ces gars. En mer, c'était un très bon matelot, on pouvait discuter, le raisonner, mais à terre... Je savais faire avec lui, je savais l'amadouer en lui donnant une petite responsabilité; en dernier, il était treuilliste, c'était bien. L'armement proposait quelques matelots qu'il connaissait déjà et le reste du recrutement se faisait du côté de Saint-Malo, d'un peu partout.

Il y avait très peu de fils de marins : c'étaient des gars qui travaillaient dans les fermes, qui s'embarquaient comme ça. Ceux

qu'il fallait récupérer de bien, c'étaient les chefs de bordée, les gars qui commandent sur le pont, et les ramendeurs. Par la suite, pour les matelots, on prenait un peu n'importe qui, ceux qui n'avaient pas été pris sur les pêche arrières, mais ils se mettaient vite à la coule : pour la manœuvre du chalut ils avaient cette place-là et pendant plusieurs mois ils étaient à cette place-là. Au départ c'était pas évident de mettre en pêche mais, au bout de deux ou trois jours, tout le monde avait sa place.

Avec de bons chefs de bordées le capitaine n'avait pas de problèmes. S'ils n'étaient pas à la hauteur, ils avaient du mal à commander les gars qui en profitaient : "Toi, tu bois un coup, tu connais pas ton boulot, t'es bon à rien." Mais si c'était un chef de bordée ou un chef ramendeur à qui il n'y avait rien à dire, les autres suivaient, même les fortes têtes. L'autorité, c'était pas évident. Il fallait ne pas être trop vache, ni trop coulant non plus. A un certain point, il fallait savoir dire : "Viens à la passerelle, on va mettre ça au clair." Les fortes têtes étaient souvent ceux qui travaillaient le moins bien sur le pont. La plupart du temps les autres ne les suivaient pas.

En repos à Groix, je n'avais pas de lien avec les terre-neuvas, je rompais tout. Une semaine ou deux avant de repartir, je me remettait dans le bain pour former l'équipage : il y avait deux célèbres recruteurs dans l'arrière-pays, de part et d'autre de la vallée de la Rance. C'était des commerçants qui avaient leur petit café, épicerie du village où ils vendaient de tout. Ils embauchaient à condition que les gars leur achètent tout leur équipement, et même quelquefois plus : deux paires de bottes, deux ou trois cirés, etc. Les premières avances du gars, tout le premier mois de paie, partaient dans la poche du recruteur... C'étaient uniquement des marchands d'hommes qui casaient du monde pour vendre plus qu'un

sac complet. L'un d'eux vendait même des robes de mariée : "Je vous trouve un embarquement, mais si vous vous mariez à l'arrivée, vous m'achetez tout ce qu'il faut." On venait chez eux de partout, même de Bordeaux - mais moins de Fécamp car on y connaissait des gars sur place, dans le célèbre quartier du Ramponneau. "Ils vous en faut combien ? Je connais du monde, je vais vous donner des bons matelots." Nous, on savait bien que les bons étaient partis sur les pêche-arrière ; on avait le fond du pot. On avait quelquefois de bonnes surprises, mais souvent des mauvaises.

Le capitaine était au pourcentage (3 ou 4% selon l'ancienneté), avec un minimum - comme pour tout le monde - qui n'allait pas bien loin : environ sept mille francs pour le capitaine. Un jeune capitaine qui débutait avait 3% de la vente brute. La deuxième année, j'ai eu 3,5%. Le second avait quatre parts, le chef mécanicien six, le capitaine porteur sept parts, le matelot une, le ramendeur une et demie, le chef de bordée deux, le lieutenant deux à trois selon qu'il était bien vu ou non du capitaine, le cuisinier deux. Le chef saleur deux parts et demie, puis deux pour le deuxième saleur, puis une pour les aides. Il ne fallait pas dépasser un certain nombre de parts : vous en aviez un certain nombre à partager et c'était au capitaine de se débrouiller pour trouver son équipage avec ces parts.

C'était pas la peine de faire l'équipage un mois à l'avance. Le gars signait un contrat - la sécurité de l'emploi en premier - sur un classique et, entre-temps, s'il trouvait de l'embauche sur un pêche-arrière, il signait un deuxième contrat et partait en mer. Les pêche-arrière rapportaient beaucoup plus, ils faisaient des voyages de trois mois, et comme ils avaient plus de facilité pour travailler dans les glaces, ils pêchaient beaucoup mieux. Tandis que nous, si on faisait un beau trait, on

était obligé de rester à la chaule (*) jusqu'à ce que le poisson soit travaillé. Eux, ce n'était pas le cas, tant qu'il y avait de la place en bas, il fallait charger l'usine. La paie sur les pêche arrière était au moins le double des classiques, et les conditions de travail plus faciles.

Alors les matelots attendaient le dernier moment pour signer un vrai contrat. Pour les classiques, le premier contrat était plus ou moins fictif, les armateurs le savaient. Ce qui les arrangeait, c'est que leurs bateaux partent avec un effectif complet. Et puis, voilà... fallait aussi se mettre à la place des gars. Alors on allait voir les recruteurs. Ils trouvaient du monde... dans les fermes...

Responsabilités... et discipline

Le capitaine avait beaucoup de responsabilités avec des bateaux de cinquante-cinq personnes. Il fallait faire attention à tout, cuisine, santé, si le mécanicien avait un problème, ou un gars un problème de famille... sacrée responsabilité... et la pêche en plus... On essayait de faire pour le mieux. Tandis qu'à Lorient, pour des marées de quinze jours, c'est l'armement qui décide de tout. Faut avoir un caractère solide pour prendre un bateau comme ça, où vous avez toutes les responsabilités. J'étais l'un des plus jeunes capitaines, avec Daniel Ébran, sur le "*Bois Rosé*", qui avait le même âge que moi.

Il y avait souvent des coups de gueule sur le pont, mais en ce temps-là, j'avais vingt-sept ans, fallait pas montrer la moindre faiblesse. Contrairement à Lorient, sur les terre-neuvas tout le monde respectait le capitaine. Je ne peux pas dire que durant le temps que

(*) Arrêter la pêche pour travailler le poisson.



Le "Commandant Bourdais" devant un iceberg. Photographie Pierre Calloch

j'ai commandé à Terre-Neuve, il y ait un gars qui m'ait manqué de respect en quoi que ce soit. C'était capitaine, capitaine !

Au niveau de l'équipage, c'était beaucoup plus de soucis. On essayait d'arranger nous-même les problèmes de discipline. Quelquefois il fallait montrer son autorité, sinon certains en auraient profité. "C'est moi le capitaine, et c'est tout..." J'étais jeune capitaine mais j'avais été à la bonne école avec Claude Neveu. Il réglait ses problèmes assez facilement, je savais comment il pratiquait. Quand il y en avait deux ou trois qui faisaient le "con", ça dégénérait partout. Si le "Commandant Bourdais" - le bateaux d'assistance français - passait dans le coin on pouvait les liquider en vitesse; mais quelquefois on s'est vu garder des engins comme ça pendant un mois, un mois et demi. Cependant je n'ai pas eu de gros problèmes.

Je me souviens qu'une fois, en rentrant à Fécamp, la pilotine qui vient déposer le pilote à bord amène aussi cinq ou six inspecteurs qui se pointent sur le bateau et montent me voir à la passerelle : "- Qu'est-ce qui se passe?" "- Il y a un de vos gars qui a fait une grosse bêtise avant de partir à Terre-Neuve et

on vient le chercher." Il venait de faire cinq mois à Terre-Neuve et il repiquait en taule!

Une fois, en sortant d'escale, il y avait un peu d'alcool et toutes les conséquences que cela comporte : un matelot a giflé le lieutenant qui n'a pas voulu laisser passer cette affaire. On a été obligés d'appeler le "Commandant Bourdais" (c'est la seule fois où je l'ai fait pour cela) qui l'a emmené comme disciplinaire. Comme c'était en début de voyage on l'a débarqué sur le Canada et on l'a renvoyé en France. Ainsi les autres gars ont fait attention par la suite, sinon, surtout en début de voyage, si vous gardez un gars comme ça, ça risque de s'envenimer. Pour les gars aussi, cela a dû être un soulagement. S'il y en avait un qui faisait le "con", fallait le débarquer tout de suite pour qu'il ne montre pas le mauvais exemple.

Une fois, une forte tête a refusé le boulot et n'a plus voulu monter sur le pont : "Je suis plus malin que les autres, je ne travaille plus." Au début, j'ai essayé de le raisonner un peu. Puis j'ai dit: "Il n'y a qu'à laisser pourrir la situation, le laisser comme cela." Autrement on a toujours ça dans la tête et on a autre chose à penser. Un mois après il est remonté sur le pont mais le voyage était presque terminé.

Loisirs et confort : quasiment nuls

Les syndicats existaient, mais à Fécamp je n'en ai jamais vu de représentant sur le quai. Même si certains ont eu des problèmes avec les syndicats qui voulaient empêcher le départ, je n'en ai jamais vu un monter à bord. Dès le départ, la limite du voyage était fixée à cinq mois, cent cinquante jours. Il fallait que vous soyez rentré le 150^e jour. Le rythme de travail était douze heures de travail et six de repos. Lorsqu'il y avait du poisson, branlebas à 5 heures 30 pour le déjeuner, six heures au boulot jusqu'à 11 heures - 11 heures 30, sans s'arrêter, puis une demi-heure pour manger et ils retournaient jusqu'à 17 heures 30. Donc, pratiquement onze heures de travail ininterrompu. A 18 heures, le temps de manger et tout était fini vers 19 heures. Ils allaient se reposer jusqu'à 23 heures 30, et puis au boulot à nouveau. Mais, quand il n'y avait pas de poisson ou pendant une "marée de cape" - une journée de mauvais temps - ils avaient le temps de se reposer.

Sur la "Ville de Fécamp" il y avait deux postes d'équipage de vingt, chacun sa couchette, sous le gaillard. Ils aménageaient leur couchette comme ils pouvaient avec des cartons partout, la literie était fournie par l'armateur. Le réfectoire pour tous se trouvait derrière, avec la cuisine, sauf les officiers qui avaient leur carré. Il y avait quand même du chauffage et une douche devant mais les trois quarts du temps l'eau était coupée.

Pour économiser l'eau, un jour où la pêche était très bonne, j'avais coupé le chauffage... Au moment de virer le chalut, à l'appel, ils ne voulaient plus travailler, il n'y avait plus personne... Tandis que sur les pêche arrière ils avaient de l'eau à volonté. S'ils voulaient se laver, pas de problème, ils avaient un bouilleur, et ils étaient logés en cabine, par quatre. Les officiers, capitaine,

second, lieutenant et radio, avaient leur cabine à l'étage de la passerelle, sauf les chefs de bordée et chefs sauteurs qui dormaient par deux.

Il n'y avait quasiment rien comme loisirs, sauf quelques bouquins embarqués au départ; pas de radio, pas de vidéo. L'escale était le seul loisir, ainsi que dormir (et encore, même s'ils ne voulaient pas faire de bruit, quand une bordée se levait, elle réveillait l'autre) et bien manger. Mais il n'y avait pas de problème, même s'il fallait faire attention en fin de voyage; nous avions du pain frais tous les jours. En fait, loisirs et confort étaient à mettre au même rang : quasiment nuls. De temps en temps, les gars chantaient sur le pont, mais pas beaucoup, ils ne connaissaient même plus les chansons. Là aussi ça s'est terminé avec les pêche arrière alors qu'il fut un temps où ils chantaient tous en travaillant le poisson.

Les communications avec la terre, le courrier

Sur les bateaux d'assistance, il y avait parfois des journaux mais il fallait connaître quelqu'un à bord. Sinon, dans les colis, la famille mettait parfois des vieux journaux. Moi je partais pour cinq mois et les nouvelles, je ne m'en occupais pas. En plus, j'étais célibataire, ce qui comptait c'était la pêche et que tout se passe bien. "1968" n'a rien changé, on était sur les bancs, on était à peine au courant, sans radio. A Lorient, il y a eu changement de mentalité, les mousses disaient "tu" au patron; pas à Terre-Neuve où je n'ai rien remarqué.

On communiquait surtout en morse avec "Saint-Lys Radio". Quand on envoyait à la famille, en morse : " Tout va bien à bord, bons baisers à tous", c'était tout, ter-

miné. Je le faisais tous les quinze jours. Il n'y avait pas la "B.L.U.", ni rien comme maintenant. Même sur le "Névé", qui était à cette époque l'un des plus modernes, tout se faisait en morse, il n'y avait pas les appareils de communication comme on a aujourd'hui. Avec les armateurs on n'avait pratiquement pas de contacts non plus, sauf quand ils nous envoyaient un "S.L.T.", un radiotélégramme. Sinon on leur faisait une lettre pour expliquer ce qui s'était passé et on la remettait au "Commandant Bourdais". C'était tout; à moins d'être à proximité de Saint-Pierre : alors, avec la "V.H.F.", on pouvait entrer en contact avec la station à terre et on pouvait avoir l'armement et nos familles. Mais quand tout allait bien, pas de contact. Toutes les semaines, on signalait la pêche et les parages où on se trouvait et c'était tout.

Nous n'avions donc pratiquement pas de contact par radio avec l'extérieur. C'est seulement à proximité de Saint-Pierre que l'on captait la radio française. Et du courrier seulement quand le "*Commandant Bourdais*" venait, ce qui constituait le moment fort. Parfois aussi d'autres chalutiers faisaient escale et prenaient le courrier pour tous les autres bateaux. Celui qui avait du courrier, ça allait, mais celui qui n'en avait pas...

J'avais un petit vieux, ça n'allait pas tellement bien chez lui; pendant tout le voyage il n'a pas eu une lettre, rien du tout. Celui qui n'avait pas de courrier avait aussitôt le moral dans les chaussettes. Celui qui était assez fort de caractère pouvait le surmonter mais d'autres se laissaient aller, et s'ils pouvaient tomber sur une bouteille... Pendant un jour ou deux, il ne fallait pas compter sur eux. Il suffisait qu'un copain ait un colis avec deux ou trois bouteilles dedans, c'était la "java" et qui dit "java" dit que celui qui buvait restait sur sa

couchette au lieu d'aller au boulot. C'était interdit mais on ne pouvait pas voir ce qu'il y avait dans les colis.

Certains capitaines essayaient de retarder au maximum la remise des colis et du courrier. Mais les gars n'étaient pas bêtes, ils voyaient bien si le bateau d'assistance était là, il fallait pas tarder à y aller sinon il y en a un qui montait à la passerelle : "Si vous n'allez pas chercher le courrier on refuse de mettre en pêche." On était intéressé aussi, on n'avait pas de relation avec la terre, on attendait aussi le courrier. Quant à moi, j'étais le premier à y aller et on n'en parlait plus. Quatre ou cinq fois pendant le voyage, toutes les trois semaines à peu près. On lui donnait aussi le courrier à envoyer, préparé à l'avance, mais on ne répondait pas tout de suite, on n'allait pas perdre un coup de chalut. Dans les colis il y avait aussi quelques friandises pour les plus jeunes, mais pour la majorité on savait très bien ce qu'il y avait dedans...

Le problème, c'est que des jeunes qui ne buvaient pas en embarquant, je ne sais pas si c'est la question de l'éloignement, mais, au moment de débarquer, ils ne loupaient pas l'occasion de boire un petit coup. Des jeunes qui n'auraient pas bu une goutte avant! Je ne pense pas que le "grand métier" était une incitation à boire. Ils avaient leur ration, chacun un litre de vin par jour, et le matin un coup de "boujaron" (10 cl de tafia, du gros rhum pas raffiné) et c'est tout, même si certains s'arrangeaient avec les mousses ou ceux qui ne buvaient pas : "Ma part de dessert contre ta part de pinard." Il y avait toujours une réserve au départ mais quand tout était bu il n'y avait plus rien, il fallait attendre le voyage suivant... C'était le cuistot qui s'occupait de la distribution sous le contrôle du second ou du capitaine. Il fallait s'arranger pour faire tout le voyage avec 7 000 litres de vin rouge et du cidre.

On gardait aussi toujours un peu de “rab” emmagasiné d’un voyage à l’autre. Les vins fins étaient pour les officiers qui avaient droit à une bouteille ou deux le dimanche. Nous avions également cent-vingt flacons d’eau de Cologne. A Lorient, sur les bateaux de pêche on a toujours eu droit à une bouteille par marée, en exportation. Elle ne nous servait pas de monnaie d’échange, mais c’est sûr aussi qu’elle rendait souvent service, avec les pilotes étrangers...

Tous les samedis, le cuisinier venait à la passerelle et nous faisons le menu de la semaine. Il fallait bien gérer, pour trois mois. Pour le tabac il fallait surtout bien donner les rations, sinon ça n’allait pas bien loin. Je crois qu’ils avaient droit à une caisse ou une demi-caisse de bière par mois. Ils achetaient plutôt de l’alcool à Saint-Pierre; ils savaient qu’ils avaient des cigarettes à bord du bateau.

Amidi, c’était correct, il y avait un hors-d’œuvre, un plat de viande que préparait un bon cuistot, un boulanger, et certains boulangers faisaient même des gâteaux. Le casse-croûte de minuit et 6 heures c’était la “morue-pommes de terres”, à l’huile et au vinaigre. Disons que c’était préparé à la façon terre-neuvas, et c’était bon. Le cabillaud c’est la morue fraîche mais on n’employait jamais le mot sur les classiques. A une époque, la morue salée c’était le poisson des pauvres.

Maladies et accidents

Pour la santé, je ne vous dis pas : le capitaine, c’était le médecin. Pour une fracture, si le “Commandant Bourdais” n’était pas là, on disait “Tu attendras”. Une bonne bande, et puis ça y était. J’ai vu des mains gelées... On essayait de faire avec le peu de connaissance qu’on avait. J’ai fait des centaines de piqûres, j’avais pas appris mais j’en ai fait. Il

y avait le coffre de pharmacie du bord supervisé par le médecin de Marine avant chaque voyage. Certains étaient toujours malades. “Allez, on va te faire une piqûre”; c’était du sérum physiologique ! Sur le “Névé” j’ai fait deux piqûres par jour, pendant trois mois au chef mécanicien. Il avait des problèmes d’estomac, c’est moi qui faisais l’infirmier. Sur les pêche arrière, sur le “Névé”, il y avait une infirmerie où on pouvait isoler les malades. Mais rien de cela sur les classiques. A la fin on se met à la coule. Tel ou tel truc, c’est tel ou tel médicament qu’il faut donner.

Si on ne savait pas trop, on demandait à Jean Recher - “Jeannot” - le capitaine de “La Jeune Française” qu’entre nous on appelait le “médecin des bancs”, parce que “Saint-Lys” en morse... La chose qui était bien, c’est quand le “Commandant Bourdais” venait à proximité. Si les gars étaient assez valides, ils y allaient en consultation, sinon le médecin venait à bord. A part un décès et les fractures et des choses comme ça, j’ai eu la chance - par rapport à beaucoup d’autres capitaines - de ne jamais perdre d’hommes, de ne pas avoir de gros accidents. Les problèmes psychologiques, c’était la durée du voyage. Avec le recul, cinq mois, faut le faire...

Lors du dernier voyage sur la “Ville de Fécamp”, ça c’est très mal passé. Par 25° de longitude, un matelot, Victor Coquerel, est décédé d’une crise cardiaque. J’étais parti faire une petite sieste quand le second m’a appelé : “Il y a un gars qui vient de tomber sur le pont.” J’y suis allé tout de suite, mais j’ai bien vu que c’était fini. Alors, pour le garder à bord, il n’y avait pas trente-six solutions : on a fait une caisse, on a mis le gars dedans et on l’a plus ou moins enterré dans le sel. Mais le réflexe fut d’abord de le mettre sur sa couchette dans le poste avant; on ne l’a pas mis directement dans la cale mais dans le poste, le temps de le préparer.

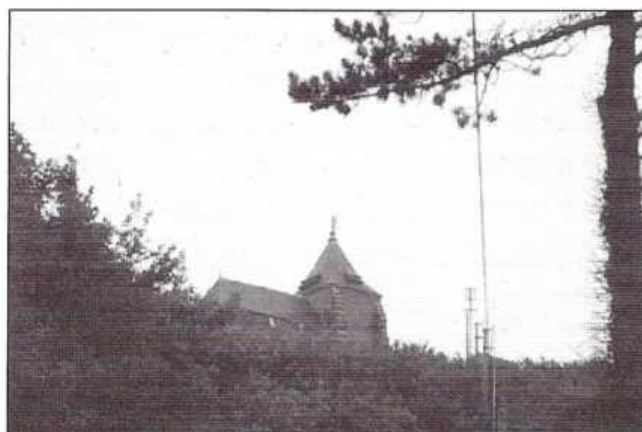
Dans ce cas il n'y a pas tellement de volontaires non plus, il faut bien que le capitaine prenne ses responsabilités... Après, vingt-quatre heures dans la cale, et le restant, dans le trou qu'on avait fait dans le sel... On pouvait pas le mettre dans la chambre froide avec la viande! Je me rappellerai tout le temps de cela parce que, quand on l'a mis dans le cercueil, j'ai réuni tout l'équipage dans la cale à saler et, même avec ceux qui n'étaient pas bien croyants, on a fait une petite prière : on s'est dit "au revoir".

On a creusé le trou, on l'a mis dans la caisse, fermé le couvercle et recouvert de sel. Quand on pense à ça... Un gars d'Étretat... C'est un fait que je n'oublierai jamais. On a dû le garder huit jours, jusqu'à Saint-Pierre. On a eu les vents debout, les vents dominants : quand on part en janvier c'est tout le temps des vents d'ouest, de suroît et, en arrivant à attraper les fonds sur les côtes de Terre-Neuve, il y a eu la banquise partout. On n'a donc pas pu faire une route directe, on a été obligé de tout contourner par le Sud, si bien qu'on a perdu beaucoup de temps. Les gars, rien que de savoir que le copain était en bas, ont été tranquilles tout le voyage. A Saint-Pierre, j'ai dit : "On ne va pas le laisser comme ça." On a fait dire une messe à l'église et ça aussi je me le rappellerai toujours. Le curé était sûrement breton car il a dit : "Sainte-Anne, patronne des Bretons, priez pour nous." Il ne devait pas connaître les autres...

Il reste toujours une croyance

Il y avait des durs à bord, mais personne n'aurait loupé la messe dite par ce vieux curé. C'est qu'il reste toujours une croyance. Ainsi il y avait aussi, à Fécamp, la Saint-Pierre des Marins mais, comme j'habitais Groix, la date ne tombait jamais bien, je préférais rester à la maison. C'était une gran-

de fête. Tous les marins participaient, surtout à la messe. Aucun capitaine de Fécamp ne manquait cela. En passant les jetées de Fécamp, je donnais comme eux trois coups de sirène pour saluer Notre-Dame du Salut, et chaque fois que j'en avais le temps, avant de partir, je montais jusqu'à cette chapelle située sur les hauteurs. Une espèce de pèlerinage que je ne voulais pas manquer. Les matelots étaient croyants comme tout le monde mais ils ne pratiquaient pas beaucoup. Pendant toute ma navigation j'ai toujours eu ma petite statue, "Notre-Dame de Lourdes", qui m'a suivi dans tous mes embarquements; maintenant elle a sa place dans mon canot. Je ne serais pas parti sans elle. Aujourd'hui, quand j'en parle avec des jeunes qui naviguent, ils font semblant d'être indifférents...



Chapelle de Notre Dame du Salut

Le "Commandant Bourdais", navire d'assistance à la grande pêche

Comme bateaux d'assistance, j'ai connu le "Commandant Bourdais" puis, brièvement, le "Rhône" et, en dernier, le remorqueur "Le Tenace"; mais c'était déjà le déclin. On avait hâte de les voir, surtout pour le courrier, pour avoir les nouvelles de la maison, et pour les malades aussi. On avait surtout des contacts avec l'officier des pêches car il s'occupait de toute la pêcherie, de tout ce qui est relation avec les bateaux, de tous les problèmes des chalutiers, mais il n'avait pas, à cette époque, de fonction de contrôle des

pêches. Il venait en visite à bord pour demander si tout allait bien. Et de même avec le médecin s'il y avait quelque chose. Ça dépendait aussi du commandant qu'il y avait (il faisait deux ans à bord). Avec certains ça se passait bien, ils prenaient leur métier à cœur, mais il y en avait d'autres qui n'étaient pas tellement à notre portée. Ils considéraient un peu les jeunes capitaines comme des... Il y a parfois eu des rouspétances entre capitaines, souvent lorsque nous avions vraiment besoin du "Commandant Bourdais", il n'était pas sur zone. Les commandants, c'est comme partout... Il y en a qui étaient bien, d'autres...



A Saint-Pierre, un cargo congélateur au quai frigorifique.
Photo. André Tonnerre

Je me rappelle, une fois, la "Ville de Fécamp" fumait beaucoup, ce qui fait que, derrière, on ne distinguait plus les couleurs du pavillon. Le commandant du "Bourdais" m'appelle : "M. Tonnerre, vous représentez mal la France. Attention au prochain ravitaillement!" J'ai dit au chef mécanicien : "Tu vas faire un rectangle en tôle et bleu, blanc, rouge, avec un piquet!" Et chaque fois que le "Bourdais" arrivait : "Allez, plante derrière!" C'est sûr que ces bateaux-là faisaient plus de représentation dans les ports canadiens que de présence avec les terre-neuvas. Quand il y avait des gros problèmes, ils n'étaient pas là. Ils distribuaient le courrier, s'occupaient des malades, et après on était quinze jours sans les voir.

Il y avait aussi une coopérative pour qui voulait commander, tout le nécessaire de toilette, un peu de tout. Ils ne s'aventuraient pas à traverser la glace déjà épaisse, ils n'étaient pas construits pour cela, si bien que pour se ravitailler, nous étions obligés d'aller en dehors de la banquise. Nous avions parfois recours au "Frithjof" - le bateau d'assistance allemand à l'étrave renforcée - et à un Portugais quand ils étaient dans les parages. Le remorqueur "Le Tenace" - l'un des derniers bateaux d'assistance français - était plus adapté à traverser la banquise.

Escales...

Ma première escale à Saint-Pierre fut quand Jeannot Recher a été fait citoyen d'honneur. Il aimait bien y aller. On a été reçus à la Mairie par le Conseil Municipal et le soir on a eu un petit gueuleton. Cela s'est très bien passé. Les marins voulaient aller à Saint-Pierre depuis longtemps mais les armateurs et les capitaines n'étaient pas chauds, on n'y allait pas. Les gars, s'estimant privés d'alcool, s'en servaient copieusement, faisaient leurs provisions, chargeaient le bateau (après trois mois il n'y avait plus rien à bord).

Par la suite, cela occasionnait des problèmes et des soucis en plus pour le capitaine. Pour les armateurs l'escale préférée était Saint-Jean, plus tranquille et moins chère. A un moment, c'était impératif : escale à Saint-Jean - la plus redoutée des équipages, et consigne de ne pas relâcher à Saint-Pierre, interdit aux équipages. Mais pour nous, c'était pareil : Saint-Pierre était un endroit où nous parlions français, où on pouvait boire un coup, où on s'était fait des copains, alors qu'à Saint-Jean de Terre-Neuve c'est froid, il n'y a pas grand chose... Il n'y avait qu'une boîte où tout le monde se retrouvait le soir, avec, en descendant, un restaurant où l'on pouvait casser la croûte.



Entrée de Saint-Jean de Terre-Neuve. Photographie André Tonnerre



Port de Saint-Jean. Photographie André Tonnerre

Un jour, il y avait là de belles serveuses et, devant nous, un plateau de côtes de porc. Alors, je dis à un vieux chef de bordée : “Tu regardes les belles serveuses.” “Non, me répond-il, je regarde les côtes.” Ce gars-là a tout le temps fait Terre-Neuve et il me disait : “Depuis que j’ai débuté, je n’ai jamais vu les arbres fleurir au printemps.” Il avait cinquante-trois ans environ, c’est dire qu’il n’a pas tellement profité de la vie. C’était un Fécampoïis bon vivant, un très bon copain - Henri Pontillon.

Nous sommes allés à Saint-Pierre quand les bateaux ont travaillé dans le Sud, parce que Saint-Jean c’est quand même l’Est de Terre-Neuve, ça faisait beaucoup de route. Il y avait beaucoup d’énervement avant de débarquer, les gars étaient sur les nerfs. L’escale de Saint-Pierre était toujours très attendue : tout le monde parlait français, il y avait les bistrots, la bagarre. Saint-Pierre était un lieu de défoulement important. C’est pas non plus le même alcool que chez nous, je me demande même s’il n’est pas plus fort...

En escale, on s’arrangeait pour arriver vers 6, 7 heures le matin et on repartait de bonne heure le lendemain matin... Les plus valides larguaient les amarres, et puis route pêche après! En partant le soir il aurait manqué la moitié de l’équipage. Sur les pêche arrière, ils auraient peut-être récupéré leur personnel, mais sur les classiques, non, c’est pas la peine... Quand le gars est décédé et qu’on l’a déposé à Saint-Pierre, j’étais jeune, je voulais du rendement. J’avais voulu laisser le corps le matin, puis repartir le soir. J’avais dit : “On repartira ce soir.” Mais, à Saint-Pierre, il n’y a pas moyen. Le soir, personne; il a fallu attendre le lendemain matin. Sur les pêche arrière, l’équipage était bien meilleur, les gars voulaient garder leur place, mais sur les classiques ils s’en moquaient un peu : “Ce sera le dernier voyage, et tant pis!”

Par contre, après ce décès, pour la fin du voyage, il n’y a pas eu un problème, au niveau alcool ou autre, rien, tranquille... Ils se sont rattrapés après la messe. Il y en avait déjà qui ne pouvaient plus rejoindre le bateau par leurs propres moyens. Ils étaient revenus en camion, la moitié ne pouvait pas descendre... Alors, j’ai dit : “C’est pas le moment qu’il y ait des histoires à bord, on va attendre et repartir demain matin, ça me permettra d’avoir une bonne nuit et de récupérer un peu.”

On avait souvent la visite des gendarmes qui venaient nous prévenir que des gars étaient en cabane. Mais ils nous connaissaient et on leur passait la consigne : “Ils sont bien là, vous les gardez chez vous jusqu’à demain matin et puis vous les lâchez à 6 heures.” Le capitaine allait les chercher le lendemain matin. C’étaient surtout des hommes soûls et des histoires de bagarres, principalement avec des Saint-Pierrais, avec ceux qu’ils trouvaient. Il n’y a jamais eu de suite. Ce n’est peut-être plus pareil maintenant.

Une fois, au Yacht Club, la moitié de l'équipage de la "Ville de Fécamp" a descendu l'escalier sur le derrière... Je me trouvais en bas avec un collègue d'un autre bateau. Je lui ai dit : "On s'en occupe pas, on dégage!" Plus tard, quand je suis parti à Saint-Pierre commander la "Goélette", j'ai connu "L'Etoile". Tous les samedis c'était la fête à l'accordéon. Tout le monde venait là-dedans, même les personnes d'un certain âge. Qu'est-ce qu'on a pu rigoler... On y a passé des bons moments... J'allais quand même pas rester dans ma chambre après quinze jours de mer!

Outre Saint-Pierre, évidemment, et Saint-Jean, on faisait aussi escale à Corner Brook quand on travaillait dans le Saint-Laurent. C'était sympathique mais il fallait entrer dans les terres. Une fois je m'y suis retrouvé prisonnier des glaces. Il y avait un gros cargo. Je suis allé voir le commandant avec une bouteille de cognac : "Si vous pouvez m'arranger, quand vous allez sortir, je vais me mettre derrière vous", et c'est comme ça qu'on est sorti. Son étrave avait cassé un peu la glace... Vu l'épaisseur de la glace qui se formait, pendant vingt-quatre heures je n'avais pas dormi, inquiet à l'idée de rester coincé dans ce port pendant un mois... Dans le sud de Terre-Neuve, il y avait aussi Port-aux-Français, mais uniquement pour faire de l'eau. En escale, pour le ravitaillement, c'est le consignataire qui s'occupait de tout. Nous en avions aussi besoin en cas de problème.

À Scatari, lors du dernier voyage, on travaillait dans la banquise (on essayait toujours d'y pêcher au maximum), lorsqu'un bloc de glace a touché l'hélice. Plus de traction, plus rien du tout, une pale était complètement recourbée et on a défoncé l'étrave, déchirée sur environ un mètre. Au chantier naval de Marystown, au sud de Terre-Neuve, ils ont essayé de soulager le bateau, trop lourd, le dock n'était pas assez costaud. On

est donc reparti quelques jours en pêche pour essayer de travailler comme on pouvait et on n'est vraiment monté sur le dock qu'à Halifax, où l'on a redressé la pale de l'hélice en la chauffant. Donc il fallait tout le temps se débrouiller comme on pouvait. Avec des pêche arrière, ce problème arrivait moins souvent.



La "Ville de Fécamp" cherche à joindre une "clairière" (visible au fond) en travaillant dans la banquise. Photographie André Tonnerre.

En Islande, on y allait très peu - je n'ai dû y faire que deux traits - et on avait pas le droit de faire escale en Union Soviétique. En Norvège, c'était à Honningsvåg, derrière le Cap Nord. Il y a eu des histoires incroyables. Une fois, en mai, on y fait escale. Il faisait très beau et les gens en profitaient pour sortir et aérer toutes les affaires qu'ils ont à la maison, devant chez eux, comme ça, sur la route qui mène au port. Alors, certains gars - pas mal même - ont pensé qu'elles étaient destinées à la poubelle. Je me rappelle qu'il y avait des saleurs qui avaient entassé toutes sortes de choses derrière, jusqu'à des canapés. Certains ne s'étaient pas privés, ils venaient chargés comme des bourricots. Dans la soirée, les gendarmes sont venus à bord. C'était plus pareil. Ils ont dit : "Interdiction de sortir, les gars, interdiction d'aller à terre et une fois que tout est fini : gaz-oil, eau, vivres : "Ville de Fécamp" dehors." En Norvège il n'y a pas d'alcool, c'est très strict. Les gars y faisaient cependant de bons coups : ils vendaient du "cognac", du thé, mélangé à du tafia, aux Norvégiens qui récla-

maient du cognac : en ce temps-là, ils en étaient friands. “Cognac, cognac...” “Vous allez être servis!” Ils le payaient assez cher ! Les pilotes norvégiens demandaient avant tout de l’alcool. Cela ne se voyait pas au Canada.

Pendant les escales, le soir, le capitaine, le second, le radio et le lieutenant allaient parfois manger au restaurant, et terminé. Il valait mieux garder ses distances, on n’essayait pas de côtoyer les matelots qui sortaient en bandes, en groupes de copains; jamais tout l’équipage ensemble. Quand il y avait deux bateaux qui faisaient escale au même moment, on se rendait visite, on allait boire un apéritif ensemble, parce que souvent on se parlait en “V.H.F.” mais on ne se connaissait même pas. C’était l’occasion de faire connaissance. Dans les ports où on faisait escale, il n’y avait pas de réception, ils étaient habitués à nous voir. Moi j’en profitais pour me reposer, voir du monde ne me disait pas grand chose.

Les groupes de code, les relations entre capitaines

A l’époque où j’ai fait mon deuxième voyage sur le “Névé”, il y avait déjà, à “La Havraise de Pêche” le “*Marie de Grâce*”, commandé par E.J. Friboulet. Sur le “Névé”, le “*Marie de Grâce*” n’était pas considéré comme le meilleur. On ne s’en occupait pas. Plus tard, quand j’ai commandé la “*Ville de Fécamp*”, nous savions que Friboulet avait peu d’estime pour nous les jeunes capitaines. De toute façon on n’avait pas beaucoup de contacts avec lui. Par contre, Fernand Leborgne, qui était un gars qui avait fait aussi ses preuves, était plus proche de nous. Il communiquait avec nous et, s’il pouvait nous rendre service, il n’hésitait pas.

Tandis qu’un gars comme Friboulet, il ne fallait pas essayer de lui demander grand chose. Leborgne, qui est fécampois, naviguait à Saint-Malo où il commandait le “*Pierre Pleven*”. Il avait de très grandes qualités, il a tout le temps essayé de moderniser, si bien que les panneaux de pêche “Morgere” (du nom du chantier), les panneaux ovales que la plupart des chalutiers ont maintenant, c’est Leborgne qui en a fait les premiers essais, c’est lui qui les a mis au point. C’est un gars qui, lui, a apporté beaucoup à la grande pêche. C’était un chercheur, un pêcheur et un marin, à la différence de certains qui se disaient chasseurs. Mais des chasseurs qui avaient de bons fusils de chasse par rapport à ce qu’on avait, nous, parce que déjà, quand je commandais la “*Ville de Fécamp*”, on sentait que le poisson diminuait pas mal. Celui qui avait un pêche arrière, pour virer après être passé dans la détection, virait les câbles à nouveau, tournait, refilait son chalut et repassait une deuxième fois dans sa détection. Alors qu’avec un classique, il faut tourner; et pour peu qu’il y ait des bateaux à côté, d’un bord et de l’autre, vous loupez le poisson.

Avec les bateaux de notre groupe, nous étions en permanence en contact par “V.H.F.”, et les radios communiquaient aussi tout le temps par morse. Un groupe, ce sont plusieurs bateaux qui travaillent ensemble. Ils ont quatre ou cinq vacations par jour pour dire ce qu’ils ont viré, où ils se trouvent. Ça permet, si dans le secteur où vous êtes il n’y a pas de poisson, de vous diriger là où il se trouve. Comme j’étais avec un capitaine qui appartenait à un groupe, quand je l’ai remplacé, je lui ai demandé de parler en ma faveur et, de mon côté, j’ai également fait la demande. Il y avait deux groupes, celui à Leborgne et celui à Friboulet, mais avec lui ils n’étaient pas beaucoup de bateaux. Quand ils pouvaient se coincer, ils ne se loupèrent pas.

Il y avait compétition entre bateaux de notre catégorie; pas avec les pêche arrière : vous avez une brouette et une Mercédès... On s'arrangeait; pour ma part c'était avec un très bon copain - Daniel Ébran - décédé il y a quelques mois, qui commandait le "Bois Rosé". On signalait une tache de poisson surtout si c'était un copain qui se trouvait derrière, on n'allait pas le laisser comme ça. On était codés avec les pêche arrière également, moi c'était le groupe à Leborgne. Je ne garde pas tellement un bon souvenir de Friboulet : une fois j'avais la détection - en plus de la priorité de passage - j'ai continué devant lui. C'était à lui de se déranger, je passe devant... J'allais pas me déranger pour laisser passer Friboulet. "Tu m'as volé deux pals de poisson" m'a-t-il dit. Non mais... n'importe quoi!

Un gars qu'on aimait bien, c'était Jeannot Recher. Si on avait un renseignement à lui demander, aussitôt il répondait. Avec lui, tous les coups n'étaient pas permis, comme avec d'autres qui vous faisaient perdre une journée s'ils le pouvaient. Jean Recher, était un gars très près des jeunes capitaines. S'il pouvait rendre n'importe quel service, il faisait toujours le maximum. C'était un gars que j'aimais bien, il parlait toujours doucement. Si nous avions un malade, nous appelions Jeannot par "V.H.F.". Il disait : "Qu'est-ce qu'il a? Bon! Je te prescris ci, ça." Il faisait le médecin du monde. Dernièrement je suis allé à la réunion départementale de la S.N.S.M., à côté d'Étel. On y a passé un documentaire dans lequel j'ai vu Jeannot à bord du canot de sauvetage de Fécamp : il n'a pas changé.

J'étais à Saint-Pierre, où il était connu comme un loup blanc, quand il en a été fait citoyen d'honneur. Sa femme était venue là-bas. Moi, je ne commandais pas, j'étais porteur avec Claude Neveu, mais il m'avait invité aussi. On a été à la Mairie où il a été décoré devant tout le Conseil Municipal par

le Maire, Joseph Lehuenen. Il était sur "La Jeune Française". Il a dû arrêter un voyage avant ou un voyage après moi. Mais, après, il a commandé sur le "Shamrock". Il a sans doute fait toute sa carrière à Fécamp. Jeannot avait le coup pour raconter. Quand il a fallu arrêter, je suis sûr qu'il a trouvé ça dur. Ce sont des gars qui auraient pu durer si on les avait laissés...

Dans notre groupe, on avait des contacts privilégiés avec les bateaux de notre catégorie. Leborgne et Jojo Martin avaient aussi un code avec des bateaux étrangers : espagnols, polonais, un peu de tout. C'était leur groupe. Mais quand Jojo Martin, Claude et Jean-Paul Neveu, etc. avaient des nouvelles... Tous étaient des gars bien. Je les ai bien connus, j'ai été pris en main par eux, c'est grâce à eux que j'ai eu un commandement après.

Les gars de mon âge, on n'était pas rivaux mais plutôt collègues et copains. S'il y en avait un qui était dans la "mouise", qui ne trouvait pas de poisson, on s'arrangeait pour lui dire de venir là. On ne pouvait pas rivaliser avec les pêche arrière. Entre collègues commandant les mêmes bateaux, on était plutôt main dans la main; à part un ou deux de Saint-Malo qui étaient à part. Un de ces patrons était un peu spécial, on l'avait quasiment mis de côté, il a fini capitaine d'armement quelque part.

Mais, dans l'ensemble la coopération était plus forte à Terre-Neuve qu'à la pêche fraîche ici, où c'est à qui coïncera l'autre parce que les marées sont plus courtes. Vous faites un bon coup de chalut, vous le signalez le lendemain. Il y a intérêt à avoir du résultat parce que les armateurs de pêche industrielle ne vous font pas de cadeaux. Vous loupez une marée, on dit "Ça va!" ; vous loupez une seconde, on vous dit "Faites

attention!"; la troisième, on met un autre à votre place. Tandis que là-bas, on avait cinq mois pour faire la pêche, on était moins sous tension.

Avec les armateurs, je n'ai connu - à part Vidal qui m'a beaucoup déçu - que "La Havraise de Pêche" et Monsieur Spiess, son directeur. J'ai eu de très bons contacts avec eux. Un capitaine de pêche terre-neuvas était considéré par son armement, souvent compréhensif. Ils nous invitaient au restaurant pour se renseigner sur le déroulement du voyage, même après une pêche pas très bonne. Au départ, nous n'avions pas d'autres consignes que de pêcher le maximum. Certains collègues ont eu des problèmes avec leur armement mais je n'ai jamais vu un capitaine gagner contre un armateur. Pourtant il y en a eu des procès! Manque de résultats, c'est tout!

La fin de la "Ville de Fécamp", et de ma vie de terre-neuvas

J'ai passé quatre ans sur la "Ville de Fécamp". Ça c'est terminé en juin 1973 : c'était le premier voyage et il n'y avait pas eu de pêche. On sentait déjà que ça n'irait plus tellement loin. Il restait quatre ou cinq jours à faire mais j'avais demandé à débanquer. L'armateur a envoyé un télégramme : "Allez jusqu'au bout." Mais le lendemain on en a eu un second disant que c'était le dernier voyage du bateau, qu'il était vendu à la casse avec le "Jupiter", - le "Bois Rosé" l'avait été un voyage auparavant. Ils étaient envoyés à la casse en Espagne. Cela fait mal au cœur. Je regrette de n'avoir rien pris à bord, sauf la lampe du compas; je regrette la barre...

À la fin de la "Ville de Fécamp", il n'y avait plus beaucoup de classiques : "La Jeune Française" avait arrêté un voyage avant,

"Arnaud Legasse" et "Belle Normandie" ne naviguaient plus; il y avait "Zélande" et "Jutland" à Bordeaux, "Louis Girard" à Saint-Malo (mais par rapport à nous, c'était déjà un bateau moderne); "Alex Pleven", peut-être aussi. En pêche arrière, il y en avait davantage. A Fécamp, il y avait déjà le "Névé" et le "Marie de Grâce", le "Dauphin", le "Joseph Duhamel", en tout treize ou quatorze. Une quinzaine dans les trois ports.

Après, Friboulet étant parti sur le "Joseph Duhamel", le patron du "Jupiter" a pris le "Marie de Grâce" : j'ai fait un voyage avec lui comme porteur. Pendant ce voyage, une lettre de ma femme m'a averti de contacter l'armement Vidal. J'ai téléphoné à l'escale : on vous propose un pêche arrière! A priori je suis d'accord et je vais le voir à Bordeaux : "C'est le "Victoria", faites votre équipage." J'allais enfin pouvoir rivaliser avec les meilleurs! Je me dirige alors vers Pleslin, Saint-Malo, tout le secteur... Comme c'était un pêche arrière, j'avais tout le choix... On me dit : "Venez le prendre à son arrivée à Rochefort et ramenez le à Bordeaux après livraison." J'y vais, je fais le déchargement et je l'amène à Bordeaux. "On va vous contacter pour l'heure et la date de départ." Très bien, je rentre à la maison et je reçois un télégramme : "licenciés"!! Comme les entrepôts étaient pleins, ils laissaient tomber la rotation de trois équipages pour deux bateaux et ne gardaient que deux équipages.

On n'allait pas baisser les bras comme cela. Nous sommes allés voir Joseph Yvon, Maire de Groix, (*) qui nous a dit : "Allez-y, vous aurez raison partout." Mais quand on a étudié le contrat, on a vu un petit article qui stipulait qu'au moment du départ l'armateur pouvait licencier l'équipage. On a eu une réunion avec tout l'équipage.

(*) Ancien avocat.

Le député des Côtes d'Armor - Josselin - nous a dit : "On va s'occuper de vous." Il n'y a jamais eu de suites. Quand on a eu une réunion à Saint-Malo, l'administrateur des affaires maritimes nous a déclaré, je m'en rappellerai toujours : "Un conseil que je vous donne, cherchez autre chose, parce que, pour moi, la grande pêche c'est fini." Il avait raison. La fin de la grande pêche s'est passée comme cela se passe maintenant pour la fin de la pêche industrielle. (*) Personne ne dit rien et, petit à petit, les bateaux sont vendus; sans bruit. C'est un métier qui disparaît.

L'assurance chômage a dû commencer à cette époque mais, jusqu'alors, le gars licencié se retrouvait sans rien. Quand Vidal m'a contacté, un an après, pour prendre le "Pierre Vidal", alors que je commandais à nouveau à Lorient, après avoir redémarré à zéro, je lui ai répondu : "Après ce qui est arrivé, votre "Pierre Vidal", vous pouvez vous le "coller" où je pense." Et j'ai raccroché! Il n'a pas eu de chance car, peu de temps après, le "Victoria" a coulé dans le Saint-Laurent.

Après le licenciement, j'ai fait trois mois au "commerce", à "La Caennaise". Mais je ne m'y plaisais pas du tout, et je ne me voyais pas continuer dans ce genre de navigation. Je m'ennuyais, il n'y avait pas assez d'occupation. Un collègue - Adolphe Prenveille, de Cancale - qui me cherchait m'y a retrouvé : on cherchait un patron pour Saint-Pierre-et-Miquelon. Je suis alors parti faire un essai de quatre mois sur la "Goélette". Au premier voyage, en octobre ou novembre, on est tombé en panne de moteur et nous sommes restés deux jours à la dérive. Plus de lumière, plus de chauffage, plus de courant, on faisait le café au chalumeau... mais il fallait faire attention à économiser le gaz...

(**) Et semi-industrielle.

Par la suite, ça c'est bien passé, on pêchait bien. Le travail à Saint-Pierre ressemblait un peu au métier de pêche fraîche ici : tous les quinze jours à terre, deux ou trois jours pour débarquer la pêche. Il y avait alors la "Goélette", la "Normande" et la "Croix de Lorraine". Cependant, vu le cours du poisson, on ne dépassait jamais le minimum. A Saint-Pierre-et-Miquelon, il y avait de tout sur les chalutiers : Mexicain, Chinois, Miquelonnais, quelques Saint-Pierrais - les mécaniciens... Les Saint-Pierrais, même les capitaines, étaient désorientés quand ils ne voyaient plus Saint-Pierre. Il y avait une certaine animosité à mon égard; quelquefois, quand je sortais le soir, j'étais interpellé... Quand j'ai dit que je ne continuais pas, ils ont été contents. En plus, la morue étant revenue à proximité, autour de Saint-Pierre, ils n'avaient plus besoin d'aller loin...

Ma famille étant restée ici, je suis rentré. Je voulais retourner à Terre-Neuve, mais il n'y avait plus d'espoir; "La Havraise" avait tout vendu. J'ai quitté à contrecœur et j'ai changé à nouveau. Je suis venu à Lorient où j'ai fait Nord-Irlande et Nord-Écosse dans l'armement Jégo-Quééré, où j'ai très bien gagné ma vie, mais où je ne garde pas les mêmes souvenirs. J'ai eu ensuite la chance de terminer à l'armement Lucas, les cinq dernières années, comme patron sur le "Chevalier d'Assas" qui, après être passé chez Intermarché, s'appelle maintenant le "Claude Mounier".



Le "Chevalier d'Assas" pêche arrière commandé par André Tonnerre à la fin de sa carrière

Je ne regrette rien

Au total, j'ai passé huit ans à Terre-Neuve. L'ambiance était meilleure qu'à Lorient où c'est la course à qui fera le mieux. Peut-être parce que les gens partaient pour quatre ou cinq mois. A Terre-Neuve il n'y avait pas de compétition entre les classiques et les pêche arrière. Eux pouvaient passer et pêcher dans la glace, pas nous. Ils avaient tous les avantages, question pêche, question équipage. Ils travaillaient plus facilement que nous, n'importe où, dans la glace. Une fois que le poisson était sur le pont, il était mis dans la salle de travail, il y avait toute l'équipe pour travailler au chaud, en bas. Quand on faisait sept tonnes par jour, les pêche arrière en faisaient trente-cinq. Si bien qu'en dernier les classiques n'étaient plus du tout compétitifs : pour l'équipage, le bateau, les difficultés à travailler dans les glaces.

C'est sûr, les pêche arrière étaient toujours premiers sur le poisson; vous, avec votre classique, vous deviez trouver un petit coin. C'était plus comparable. Le gros problème de la disparition de la morue à Terre-Neuve c'est aussi, je crois, l'interdiction de la chasse aux phoques. Il faut bien qu'ils mangent. La surpêche a peut-être un peu joué également.

Pour moi, ce sont les thoniers océaniques qui ont pris la suite de la grande pêche. Les thoniers partent aussi pour des voyages assez longs mais ils ont souvent du beau temps; parfois en short; bien qu'ils aient tous les ans une période de mauvais temps aux Seychelles; ils ne travaillent pas la nuit, ils ont des nuits franches. Ce qui ressemble un peu à Terre-Neuve, c'est la durée du voyage, l'éloignement. (*) Mais, cela mis à part, c'est pas comparable. Et faut voir tout le confort qu'ils ont maintenant à bord de ces bateaux! C'est souvent mieux qu'à la mai-

son : vidéo et tout! J'ai fait deux remplacements en Afrique, quand j'étais à Lorient, sur le "*Capitaine Cook*" de Jégo-Quéré : c'est la vie rêvée, toujours du beau temps, pas comme ici, dans le Nord-Écosse.

Aujourd'hui, après avoir arrêté à cinquante et un ans - suite à un accident survenu en mer en mars 1987 - la pêche ne me manque pas du tout. Je ne regrette pas ce que j'ai fait, je ne me voyais pas faire autre chose. Je pensais que quand je verrais mon bateau partir cela me ferait un choc. Mais non, j'ai pris une décision et c'est tout, j'essaie de faire autre chose. Si j'ai un canot, je n'en suis pas fou, je ne sors que quand j'en ai envie, et s'il ne fait pas trop mauvais. J'ai eu ma part de mauvais temps dans le Nord-Écosse.

J'ai emmené mes deux fils en mer avec moi, dès l'âge de dix ans. André, l'aîné, a toujours été attiré par la mer. Nous avons pris une décision; moi cela ne me déplaisait pas trop mais ma femme n'était pas très contente. Il a eu son "lieutenant de pêche" il y a deux ans. Il navigue, en ce moment dans le secteur Ouest-Irlande et Nord-Écosse. Il essaiera de faire comme son père, cela ne sera déjà pas si mal. Mais vu les circonstances actuelles, ce sera peut-être plus difficile pour lui. Mon autre fils, Pierre, ne fera jamais un pêcheur, cela se voit. Il fait ses études. Jenny, ma fille, également. Elle a appris à aimer la mer lors de ses premières sorties en canot avec moi. Je vois bien qu'à Groix le secteur de la pêche est fini.**

(*) *Par contre, les équipages sont de moins en moins composés de marins français - les armateurs préférant les remplacer par des marins du Tiers-Monde.*

(**) *Même si la pêche n'est plus la première des activités de l'île, quelques jeunes se dirigent encore vers celle-ci, et je pense qu'ils ont raison parce qu'il faudra toujours des pêcheurs.*

Cela n'aurait pas déplu à ma femme d'aller en mer avec son mari. Sur le canot, elle fait comme moi; elle fait aussi bien, elle manœuvre le bateau, elle fait tout, mais elle a été habituée très tôt avec son père, Adolphe Le Dref.* D'ailleurs, quand je vais à la pêche (**), elle est tout le temps avec moi. Que je parte des mois n'était pas dans les habitudes de Groix. Les circonstances m'ont fait quitter Terre-Neuve, mais peut-être que cela ne lui a pas déplu, qu'elle était bien contente aussi... Mais elle ne me l'a jamais dit.

(* Adolphe Le Dref et Maurice Bouilly ont été les premiers patrons "lorientais" (de chalutiers lorientais) à pratiquer la pêche de Nord-Irlande à Nord-Écosse.

(**) A Groix, on dit qu'un chalutier va "en pêche" et qu'un canot va "à la pêche".



Mouillés à couple, deux héroïques vétérans terre-neuvas, la "Jeune Française" de Jean Recher et la "Ville Fécamp", attendent leur départ pour la casse en Espagne. Photographie Pierre Lefebvre, 1973.



André Tonnerre, après avoir rendu visite au commandant du "Bourdais" regagne la "Ville de Fécamp". Deux marins en ont profité pour consulter le médecin. Photographie prise par le radio du "Ville de Fécamp", Jacques Carré.



Difficile accostage d'un zodiac, par mer formée, le long du bord du "commandant Bourdais", le navire d'assistance aux pêches. Photographie Pierre Calloch.



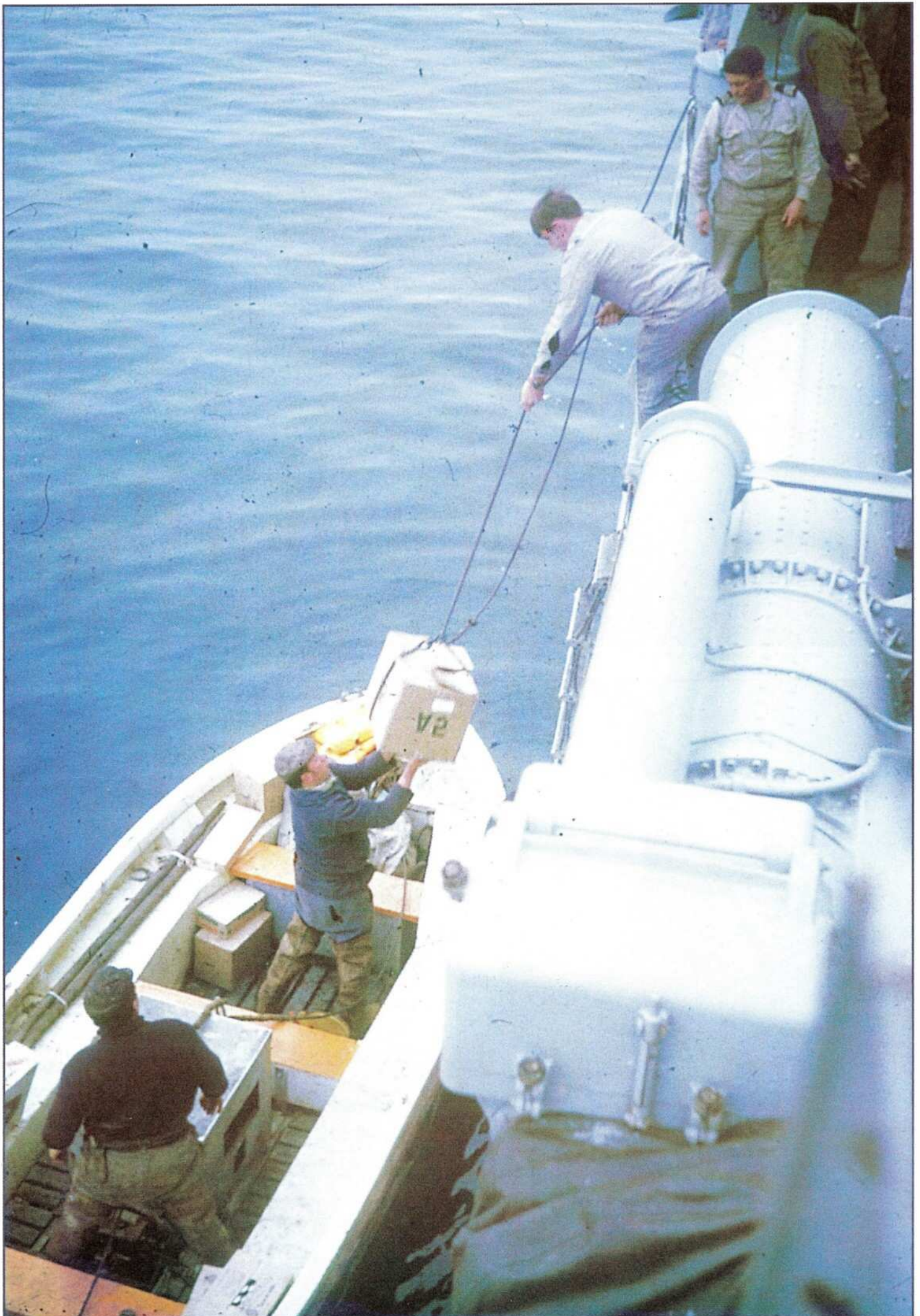
Un pêcheur blessé est amené à bord du navire d'assistance aux pêches "Commandant Bourdais" au moyen d'une "chaise", avec la grue servant à monter les torpilles. Photographie Pierre Calloch.



Morceaux de banquise épars, devant le "Commandant Bourdais" dont on voit les radeaux de sauvetage au premier plan. Photographie Pierre Calloch.



Le *"Louis Girard"* de Saint-Malo se rapproche du *"Commandant Bourdais"* pour un ravitaillement. Photographie Pierre Calloch.



Les colis sont remis aux hommes d'un chalutier par le "Commandant Bourdais". Photographie Pierre Calloch.

