Pêche en mer du Nord

À bord de l’Otter Bank – janvier 1983

Michel Hontarrède

Retrouvez l’ensemble des photos sur Flickr

Embarquement

Vendredi 14 janvier 1983

« *Allô, l'armement Nord-Pêcheries ? Ici, Michel Hontarrède, ingénieur météo. Je vous appelle au sujet de l'embarquement sur l'un de vos chalutiers. Vous savez, cela avait été convenu avec ma collègue, Agnès, cet été. Elle vous a prévenu qu'elle ne peut pas embarquer parce qu'elle est enceinte. Je prends sa place. On avait parlé d'un départ éventuellement la semaine prochaine.*

- Ah … euh ... oui ! Je me souviens… ! La semaine prochaine ? Euh… L'Otter Bank part demain matin à 10 h. Ce serait bien que vous embarquiez sur ce bateau plutôt qu'un autre. Je vous le conseille vivement. C'est son commandant qui a rencontré votre collègue cet été et qui a proposé de l'emmener. Vous pouvez être là demain, un peu avant 10 h ? C'est OK ? je préviens le commandant ? »

Un peu surpris, ma décision est vite prise. C'est une occasion à ne pas manquer. Je préfère effectivement être avec le patron qui a proposé l'embarquement. Je sais qu'il aime emmener du monde à bord et que la météo l'intéresse. Il faut dire que je ne suis pas en mission ; je n'y vais pas pour travailler (il n'y a aucun matériel météo à bord) ; je suis en vacance, j'y vais par pure curiosité, par envie de connaître le monde de la pêche industrielle. Le temps de poser mes congés pour les deux semaines à venir et je rappelle pour confirmer.

Maintenant, il s'agit de faire vite. Tout d'abord les horaires des trains. Entre le train de banlieue et le Corail Paris-Boulogne, impossible d'être au port à 8 h demain matin. Il faut partir ce soir et dormir quelque part. Je rentre à la maison préparer mon sac. Au fait, qu'est-ce que j'emmène ? Appareil photo et pellicules : heureusement, j'ai du stock au frigo, c'est OK. Mais comment s'habiller ? D'un côté, mer du Nord, en janvier, il ne va pas faire très chaud ; de l'autre, sur un chalutier de pêche industrielle, on ne doit pas être souvent dehors. Et puis, c'est propre un chalutier ? Si c'est pour rentrer en sentant le poisson et le fuel, pas la peine d'emmener la tenue de soirée. Méfiance quand même ! Quand on est invité à la table du commandant, il faut faire honneur. À bord d'un navire de guerre, n'en parlons pas : c'est porcelaine, couverts en argent et maître d'hôtel à tous les repas ce qui implique au minimum souliers de ville, chemise et veste pour passer à table. Dans la Marchande, c'est moins guindé mais pas question pour autant d'entrer dans le carré en bottes. Je l'ai appris l'été dernier à bord du *Pêcheur Breton*, le petit cargo affrété pour la campagne de pêche au thon. Les marins aiment bien dissocier le lieu de travail, avec sa tenue, et le lieu de détente, avec la sienne. Sur un navire de pêche, ça doit être plus difficile, mais l'esprit reste sûrement le même.

Il faudrait peut-être que j'emmène aussi quelques bonnes bouteilles, cognac, pineau des Charentes, histoire d'offrir un pot à l'équipage. Mais je n'ai pas le temps d'organiser ça. Et puis, ce sera sûrement comme à bord du *Pêcheur Breton* : une bonne cave, surveillée pour éviter les abus, mais où on peut acheter tout l'alcool qu'on veut.

Arrivé à Boulogne, première impression en descendant du train, ça sent le poisson ! Pas de doute, je suis bien dans un port de pêche.

Le chauffeur de taxi qui m'emmène connaît bien le port et me conduit directement au quai de l'armement Nord Pêcheries, bassin Loubet. Le premier chalutier est tout rouillé mais, ouf ! ce n'est pas le mien. Puis on passe devant le *Viking Bank*, le *Dogger Bank*, le *Fisher Bank* et enfin l'*Otter*

Bank. Pendant que le taxi m'attend, je vais voir si il y a quelqu'un à bord et si je peux y passer la nuit. Le gardien m'accueille. Il n'est pas au courant de ma venue mais il ne fait aucune difficulté pour m'héberger dans sa cabine pour la nuit. C'est un marin pêcheur à la retraite. Il vit à bord quand le chalutier est à quai. Il n'est pas encore couché car il attend le mécanicien de l'armement qui doit passer inspecter le bateau avant le départ. Il compte sur lui pour rétablir l'électricité qui a disjoncté. Le gars est sympathique, causant. Il me met un peu au courant de ce qui m'attend. J'apprends qu'en cette saison l'*Otter Bank* pêche soit le hareng, soit le lieu noir et que, l'année dernière, il a eu le « ruban bleu » de la pêche industrielle. C'est une distinction accordée au navire qui a ramené le plus de poisson.

A 23 h, le mécanicien n'est pas passé. On se couche dans le noir.

Mal de mer

Samedi 15 janvier

A 5 h, un mécaniciens vient mettre en route la machine pour la chauffer.

A 6 h, mon sympathique gardien se lève et j'en fais autant.

A 7 h, nous partons avec un 3e larron boire un coup dans le café de son fils. Je prends un grand crème et lui un café-cognac. Puis un autre, un autre... et encore un autre. En tout 5 café-cognac.

De retour à bord, on casse une petite croûte. Pour trois personnes, une omelette de 10 œufs fera l'affaire.

Un responsable de l'armement vient inspecter le navire. J'en profite pour le visiter. L'*Otter Bank* est l'un des 7 chalutiers pêche arrière de l'armement Nord Pêcherie. De 50 m de long, il emmène 22 hommes d'équipage. La passerelle est très en avant, occupe toute la largeur du navire et revient sur l'arrière en forme de U, dégageant ainsi un espace de travail bien protégé. Tout à l'arrière se trouve la rampe du chalut, surmontée d'un portique. Le pont est encombré de poulies, de treuils, de câbles. Des poissons morts traînent un peu partout, mais ça ne sent pas trop car ce matin l'air est plutôt frais, même froid. En avant de la passerelle, changement de décor. Là, tout est parfaitement propre, nu, lisse, avec un énorme brise-lame. On voit bien qu'une fois sorti du port, le lieu sera balayé par les lames et qu'il ne fera pas bon y séjourner.

Sous le pont arrière, c'est la machine. Un lieu chaud et bruyant, comme toujours. Sous le pont avant, c'est l'usine à poisson, encombrée de tapis roulants en tous sens et de caisses arrimées un peu partout. Au-dessous, c'est la cale qui s'étend sur toute la longueur du navire. Elle peut contenir plus de 200 tonnes de poisson. Mon guide est tout fier de me dire qu'à chaque retour de marée, elle est entièrement nettoyée à l'eau sous pression. Moi je trouve l'odeur insupportable. J'ai du mal à réprimer des haut-le-cœur. Qu'est-ce ça va être tout à l'heure au large. La visite se termine par les cabines, les salles à manger (officiers et équipage) et la cuisine, qui sont de part et d'autre du pont, dans les deux branches du U.

9 h. Les mécaniciens arrivent à bord.

10 h. Un bus amène l'équipage et le commandant. Un quart d'heure plus tard, tous se sont changé et ont revêtu la tenue de travail : cuissardes, ciré descendant jusqu'aux genoux et, à la ceinture, un étui contenant couteau et pierre à aiguiser. Chacun prend son poste.

Moi, je suis à la passerelle. C'est à peine si j'ai eu le temps de me présenter au commandant. Dès que celui-ci a obtenu l'autorisation de s'engager dans le sas de l'écluse qui ferme le bassin, les amarres sont larguées. Passé l'écluse, avant même d'avoir franchi les digues de l'avant-port, le bateau commence à tanguer. Dehors, il souffle un bon force 6 et il y a déjà 1,5 m de creux près de terre. Comme on taille la route à 10-12 nœuds contre le vent, les mouvements du bateau sont assez violents, avec des quasi arrêts brutaux dans la lame.

A midi, je mange au carré des officiers en compagnie du patron, du chef mécanicien, d'un autre mécano et du cuistot. La salle à manger des officiers n'est pas plus grande qu'un compartiment de train : 2 banquettes en skaï de part et d'autre d'une table solidement boulonnée. Des baguettes vissées à la table délimitent des carrés individuels d'où l'assiette ne peut glisser. Au milieu, deux carrés de contreplaqué avec 8 trous permettent de caler les verres de chacun. Au menu : harengs

marinés, steak et nouilles. Première gaffe : je complimente le cuistot sur la préparation de ses maquereaux ! Je suis bien le parigot qui débarque et qui ne connaît rien au poisson ! Au dessert : gâteau et champagne car c'est l'anniversaire du cuistot.

L'après-midi, l'équipage prépare le chalut. Les énormes panneaux divergents sont mis en place, tout à l'arrière, à l'extrémité des câbles. Le chalut est gréé. Tout ça se fait à l'aide des treuils. Je reste sur le pont, évitant d'aller à la passerelle. La-haut, les mouvements sont amplifiés par la hauteur, il y fait très chaud… et les harengs ont du mal à passer.

Au repas du soir, je n'ai pas très faim. Je me contente d'une soupe, d'une salade et d'une part de galette des rois, laissant de côté le plat de boudin et purée. On finit à nouveau avec du champagne car on a appris dans l'après-midi, par un message radio, que le cuistot avait gagné une voiture, une Fiat Panda, à une loterie. C'est le sujet de plaisanterie de la soirée car c'est sa troisième voiture et, comme beaucoup de marins, … il n'a pas le permis de conduire.

Après le repas, on discute un peu. Le patron est sympa et bavard. On parle du mal de mer. Tous comprennent très bien que je ne sois pas très en forme. Surtout le patron à qui il arrive encore aujourd'hui d'être malade quand il reprend la mer. Il me raconte ses débuts à la pêche, sur les bancs de Terre-Neuve. À l'époque, sur les chalutiers classiques, l'équipage dormait à l'avant, là où ça secoue le plus. Pendant les 14 jours de traversée pour rejoindre les bancs, la plupart des mousses étaient malades. Quand, arrivés sur zone, le travail du poisson commençait, ils étaient complètement affaiblis, sous-alimentés. Le second m'a avoué avoir eu le mal de mer pendant plus de 10 ans, à chaque départ pour Terre-Neuve. Presque tous les anciens du bord, ceux qui naviguaient avant 1970, ont connu la pêche sur les bancs. Apparemment, ils ont tous souffert du mal de mer tant les conditions de mer et de vie à bord des chalutiers classiques étaient dures. Ça a duré

jusqu'aux années soixante-dix, jusqu'à ce que Fécamp désarme tous ses chalutiers classiques (il n'y a plus qu'un seul grand chalutier à Fécamp). Tous les pêcheurs de Fécamp ont alors été reclassés dans la pêche industrielle de Boulogne. C'est pourquoi, à bord, tout l'équipage est de Fécamp, sauf « ceux de la machine ».

La conversation continue sur les conditions de vie à Terre-Neuve. Ce sont les mêmes histoires, les mêmes avis, que ce que raconte Jean Richer dans son livre *Le grand métier*. D'ailleurs, ils le connaissent tous personnellement.

Dimanche 16 janvier

J'ai passé une très bonne nuit, mais une fois debout ça ne va pas fort. Je prends une pilule contre le mal de mer et saute le petit déjeuner. Après un petit tour à la passerelle et sur le pont, je retourne me coucher. La nautamine me fait dormir.

Je me lève pour le repas de midi. En entrée, nous avons des asperges. Après, je ne sais pas car j'ai préféré retourner à ma couchette. Je dors une bonne partie de l'après-midi. J'ai la chance de n'avoir jamais connu le vrai mal de mer, celui où on voudrait être à terre, où on regrette d'être venu, celui où « *au début on a peur de mourir, après, on préférerait mourir* ». Au contraire. J'enrage d'être cloué au lit quand l'équipage s'active sur le pont, éclairé par un pâle soleil d'hiver qui m'aurait permis de faire quelques photos. De temps en temps, je me lève faire un tour. Mais je ne peux rester debout longtemps. À la passerelle, il y fait une chaleur insupportable, on étouffe. Sur le pont, il fait plutôt froid et, de toute façon, partout ça bouge. En revanche, une fois couché, ça va.

Je loge avec le radio, dans une petite cabine. Sur le côté, deux lits superposés ; en face, deux armoires ; sur la troisième cloison, un lavabo ; le tout éclairé par deux hublots qui donnent sur le pont, à l'intérieur du U. Pas de table, pas de banquette. Les cloisons sont en contreplaqué vernis, il y a de la moquette au sol. Chaque lit ferme complètement par des rideaux. Des planches coulissent entre le matelas et le rebord de la couchette pour se caler les fesses et éviter de tomber dans un coup de roulis. Il y a une lampe individuelle au-dessus de l'oreiller et un petit équipet sur le côté pour les affaires individuelles. Malheureusement, le mien a été arraché. Une des armoires contient les affaires personnelles du radio et l'autre, c'est l'armoire à pharmacie du bord. Le sol est bien encombré. On y trouve toutes mes affaires - mon gros sac en toile, mon ciré, mes bottes, la sacoche photo… - ainsi que les chaussures du radio et tout ce qui est tombé des couchettes, du porte-manteau ou de la tablette du lavabo. Autant dire qu'il règne un certain désordre, accentué par le fait que les lits sont toujours défaits. Mais le désordre n'est qu'apparent, le rangement est en fait très fonctionnel. Le radio, homme d'expérience s'il en est – plus de 25 ans à la mer – ne range dans son armoire que les choses qui ne servent que rarement. Un choix judicieux car dès qu'on ouvre une porte de placard, c'est une avalanche d'objets hétéroclites.

Le soir, je me lève pour le repas. À la deuxième cuillerée de soupe, je pars précipitamment nourrir les poissons. Enfin, c'est une expression, car à bord de ce navire bien défendu contre la mer, pas facile de se pencher par dessus-bord. On vomit où on peut.

De retour dans ma couchette, j'en conclus que la nautamine fait dormir et n'empêche pas le mal de mer.

Lundi 17 janvier

J'ai très mal dormi, mais ça va mieux. Pour le petit déjeuner, j'aurais aimé du thé, mais il n'y en a pas à bord. Je me contente donc de café tiède et de lait froid. Puis je rencontre le chef mécanicien et nous discutons voiture, moto, informatique. Il aime aussi les jeux mathématiques. On poursuit la conversation dans sa cabine où il me soumet un problème de géométrie. L'énoncé est très simple, une histoire d'échelle posée contre un mur. La solution me semble simple même si elle conduit très vite à de longues équations. Pendant que je cherche à résoudre le problème, il me parle du patron, réfractaire à toutes les nouvelles techniques, à tout ce qui demande un peu de calcul. Même la navigation astro lui est totalement étrangère, parait-il, à tel point qu'il n'y aurait pas de sextant à bord, toujours d'après le chef mécano. Il n'y a que le système Decca[1] et la gonio[2] pour faire le point. Dommage, j'aurais bien fait quelques droites de hauteur au sextant pour m'entraîner.

Au bout d'une heure de discussion et de calculs sur son problème d'échelle, je commence à me sentir un peu malade. Je sors prendre l'air et vomis mon café au lait tiède. Voilà maintenant 48 heures que je n'ai rien mangé d'autres que les biscuits secs que j'avais pris soin d'emporter. J'espère que cet état ne va pas durer toute la semaine.

Heureusement, dehors, il y a du spectacle. Nous passons tout près d'une plate-forme pétrolière, cathédrale de poutrelles métalliques munie d'un long bras au bout duquel flambe une torchère. Je fais plusieurs photos malgré la visibilité réduite par bruine. Puis je rentre dans ma cabine et termine le problème de géométrie.

À midi, je recommence à m'alimenter progressivement : carottes râpées et thon et une pomme. Ça va mieux. Après une petite sieste, je vais voir ce qui se passe à la passerelle. Là, seuls sont présents le patron et le radio. Le radio est dans son recoin, il bouquine, toujours prêt à recevoir ou à émettre un message. Le patron est dans son fauteuil. La traque du poisson a commencé. Nous sommes dans les eaux territoriales britanniques, au large d'Édimbourg, sur un des lieux de pêche fréquentés par

1 Decca : système permettant de connaître en permanence sa position grâce à un réseau d'émetteurs radio disposés à terre et effectuant une triangulation. Système très développé en Manche et mer du Nord.

2 Goniométrie : système de positionnement par relèvement d'une émission radio. Système manuel très répandu avant l'arrivée du GPS.

notre patron. Il a sous les yeux son échosondeur préféré, le dernier modèle tout en couleurs. L'écran représente la colonne d'eau sous le bateau : en haut la surface, en bas, le fond de la mer ; entre les deux, sur un fond bleu, la couleur des échos varie du blanc au jaune puis au rouge, selon leur intensité. On distingue bien les bancs de poisson, même s'ils sont près du fond. Il y a aussi un échosondeur enregistreur, les anciens échosondeurs en noir et blanc, toujours là au cas où, un sonar. Le patron dispose à sa gauche de la manette des gaz et de la commande du pilote automatique, à sa droite, du traceur de route couplé au Decca qui lui permet de repasser au même endroit à 10 mètres près. Il surveille constamment son échosondeur et note de temps à autre, au crayon, sur la bande papier du traceur de route, la présence d'un écho qui lui paraît intéressant. Il pourra ainsi y revenir ultérieurement. Au-dessus de lui s'alignent les appareils radio. Combiné en main, il discute beaucoup avec les autres pêcheurs qui sont sur la même zone. En fait, il écoute plus qu'il ne parle. C'est un métier où il vaut mieux ne pas être trop bavard, pour ne pas dévoiler aux autres ses bons coups.

On tourne en rond autour d'une plate-forme pétrolière. Il paraît que le poisson aime bien les structures des plates-formes, et les structures métalliques plus que le béton, où il peut se reproduire à l'abri des prédateurs. Le bateau qui nous précède ayant signalé un écho important, le chalut est mis à l'eau dans un fracas de chaînes, de câbles, de boules métalliques cognant et raguant sur le pont. Maintenant il fait nuit, la plate-forme est toute illuminée et sa torchère se réfléchit dans l'eau. Nous naviguons à la distance minimale autorisée : 500 m. La distance est surveillée au radar. Sur la plate-forme aussi, ils nous surveillent au radar : à moins de 500 m, c'est l'amende.

Le repas se passe dans un calme relatif. Le vent s'est établi à force 5 ou 6, les vagues ne dépassent pas 2 m. Étant en pêche, on navigue à 5 nœuds maximum et le chalut stabilise le bateau. Mais la pression est en forte baisse et la météo, toujours très écoutée, nous annonce une force 8 à 9 en cours ou imminent.

Chalutage et travail du poisson

Mardi 18 janvier

J'ai si bien dormi que je n'ai pas entendu qu'on relevait le chalut. Je ne me suis pas rendu compte non plus qu'on avait fait route vers le nord. Nous sommes maintenant par 61°N et 01°E, au nord-est des îles Shetlands, à la limite de la mer de Norvège. Bien nous en a pris car France-Inter signale un fort coup de vent force 9 ou tempête force 10 en cours sur toutes les zones de la mer du Nord. Les chalutiers restés près de la plate-forme seront obligés d'interrompre la pêche et de prendre la cape, ce qui arrive rarement sur des navires de cette taille. Quant à nous, nous sommes au cœur de la dépression et le vent ne dépasse pas force 7. Malheureusement, toute ma science météorologique n'y est pour rien. Peut-être la chance, plus sûrement le flair et l'expérience du patron. Je commence à me dire que si l'*Otter Bank* a eu le ruban bleu de la pêche l'année dernière, ce n'est peut-être pas un hasard. Non seulement la décision de faire route au nord nous évite le tempête mais, en outre, un beau coup de filet se prépare. Entre les échos vus sur le sondeur et la tractions des funes[3], le patron estime la prise à une vingtaine de tonnes. À remonter le chalut !

La remontée du chalut est un moment intense. La manœuvre est technique, il y a de la tension dans l'air. Il y a aussi du suspense : que nous réserve le chalut ?

Le patron a abandonné pour quelques temps les écrans de ses échosondeurs. Il est debout face à l'arrière, les commandes des treuils dans la main droite. La main gauche actionne la barre, en fait un minuscule levier qui permet de maintenir le bateau bien dans l'axe du chalut. Les câbles craquent, couinent, grincent et s'enroulent lentement sur les tambours au pied de la passerelle. Au bout d'un quart d'heure, les marins apparaissent sur le pont. Pas un ordre n'a été donné et ils sont tous là, chacun à son poste.

Quand les panneaux divergents[4] viennent se plaquer contre le portique, les bras qui les relient au chalut sont repris sur d'autres treuils. Et l'enroulement reprend. Puis apparaissent des flotteurs, des boules d'aluminium, des chaînes, des rouleaux d'usure. Tout ça ragues sur le pont et roule d'un bord sur l'autre au gré du roulis. Attention à ne pas se faire coincer un pied ou un bras, les fractures arrivent vite parait-il.

Après les ailes du filet, qui servent à canaliser le poisson vers le fond du chalut, arrive le filet lui-même. Quelques poissons sont pris dans les mailles. S'ils n'ont pas été écrasés, les marins les récupèrent et les jettent dans les passages sur les côtés du pont. Il faut maintenant remonter une grande longueur de filet avant d'arriver au cul du chalut qui contient le poisson. Pour cela, un marin passe un bout' autour du filet, fait un nœud coulant repris sur un palan, et on hisse à bord le maximum de longueur. Puis on répète la manœuvre autant de fois que nécessaire. À chaque fois, le marin essaie de passer le nœud coulant le plus en arrière possible, travaillant ainsi juste au sommet de la rampe. Un faux pas et c'est la glissade directe. Vu l'état de la mer, la température de l'eau, l'impossibilité de manœuvrer avec le chalut encore à l'eau, les chances de survie d'un homme à la mer sont bien faibles.

Enfin, on aperçoit une grosse bosse, flottant en surface, ballottée par les vagues, comme une énorme bête qui s'approche lentement. C'est alors que les centaines, les milliers d'oiseaux qui nous suivent

3 Funes : câbles servant à tracter le chalut

4 Panneaux divergents : panneaux d'acier placés à l'ouverture du chalut. Leur poids sert de l'est pour maintenir le chalut au fond et leur orientation sert à maintenir le filet ouvert.

toujours, sans jamais se poser sur le pont, qui ont surveillé attentivement toute la manœuvre, fondent sur le chalut. Il y a des mouettes, des goélands, des fous de Bassan, ça vole en tous sens, ça crie, ça plonge, et ça se bagarre pour les entrailles d'un poisson écrasé dans les mailles du filet. L'ambiance est extraordinaire. La scène est éclairée par un soleil très bas, perçant entre deux cumulonimbus. Cette lumière irréelle fait claquer le jaune des cirés des pêcheurs. La mer est d'un vert profond ; de temps à autre, une vague éclate en un rouleau d'écume bien blanche d'où s'échappent des traînées d'embruns arrachés par le vent. Et dans ce spectacle, la partie sonore n'est pas en reste : craquements du filet, cris des oiseaux, sifflement du vent… Dantesque !

Enfin, le cul du chalut est hissé, une trappe s'ouvre au milieu du pont, un marin largue le nœud qui ferme le cul du chalut et le poisson tombe directement à l'étage au-dessous.

Avant de tout remettre à l'eau, les inévitables déchirures du filet sont réparées rapidement. S'il n'y a pas trop de « raccommodage », il s'écoule une petite heure entre le début de la manœuvre et la remise à l'eau du chalut. Mais l'heure du repos n'a pas encore sonné. Sous le pont, un autre travail commence.

Il faut maintenant vider tous les poissons, des lieux noirs en l'occurrence, avant la remontée du prochain « trait ». Sous le pont, un tapis roulant emmène le poisson depuis la « chambre » où il est tombé par la trappe jusqu'à l'usine. Un marin est là, tout crotté d'écailles de poisson, pataugeant parmi les corps gluants, les aidant à monter sur le tapis. Après avoir parcouru la coursive qui longe la salle des machines, les poissons arrivent à l'avant. Là, les marins sont debout de part et d'autre du tapis roulant. Ils ont gardé leur ciré et leurs cuissardes. Chacun prend un lieu noir, le pose sur sa tablette de travail, lui tranche la tête, l'ouvre et jette les entrailles par terre, à ses pieds. Des jets d'eau de mer arrosent en permanence le sol, entraînant les « breuilles », les entrailles, à la mer. Mais

le débit des pêcheurs est largement supérieur à celui des dalots[5]. Très vite, les caillebotis sont entièrement recouverts. L'eau, le sang, les entrailles forment une masse rouge et gluante, roulant d'un bord sur l'autre, aspergeant tout avant de s'évacuer. Les corps qui gigotent encore, bien qu'ouverts en deux, sont descendus à la cale par un ascenseur. Celle-ci est remplie de glace, il y fait -2°C. Il y règne un grand silence qui contraste avec l'usine au-dessus, les bruits sont atténués, les mouvements du bateau y sont plus doux. On y serait presque bien si ce n'était la température et l'odeur. Là, la pêche est stockée, soit en vrac (lieux noirs destinés à l'usine à croquette, le lieu prendra alors l'appellation commerciale de colin), soit en caisse pour les plus belles pièces.

Au bout de 2 ou 3 heures, les 20 tonnes sont vidées. Mais pendant ce temps, le patron là-haut a fait son boulot, tournant en rond à la poursuite des bancs, traquant les taches sur l'écran du sondeur. Dès que les pêcheurs ont fini, les hauts-parleurs appellent tout le monde sur le pont et le virage du chalut recommence. Cette fois, le trait est exceptionnel. Il atteint 40 tonnes, il faut gréer l'énorme palan pour hisser le chalut. La chambre ne peut contenir tous les poissons. Beaucoup passent par-dessus bord, à jamais perdus, car remontés rapidement du fond ils n'ont pas eu le temps de décompresser.

Inutile de remettre le chalut à l'eau, les marins n'arriveraient pas à étaler. Il reste donc sur le pont pendant que tout le monde va travailler à l'usine, y compris le second, le radio, les mécaniciens et le cuistot. Seuls le patron qui assure la veille, et le passager qui n'a pas trop envie de se salir les mains, ne participent pas à la corvée générale. Dès que le travail a permis de libérer un peu de place, on finit de vider le chalut et on le remet à l'eau. Si il y a beaucoup de poissons, il peut arriver que les pêcheurs continuent ainsi, sans interruption, jusqu'à ce que la cale soit pleine. Si un marin ne tient plus debout, il va se reposer une heure ou deux, puis il revient à son poste. Il leur arrive parfois de

5 Dalot : ouvertures dans la coque, au niveau du pont, permettant à l'eau de mer embarquée de s'évacuer.

passer ainsi jusqu'à 48 heures sans dormir. De telles conditions de travail semblent incroyables de nos jours. Mais quand on sait qu'ils sont payés au pourcentage de la vente totale, et plutôt bien payés, on comprend mieux leur acceptation.

Pendant que tout le monde travaille du couteau, je discute avec le patron, tout seul à sa passerelle. Je le fais parler sur la concurrence entre les bateaux. Il m'a semblé que tout le monde s'exprimait librement à la radio, à la VHF bien sûre, sa portée limitée étant bien commode pour les confidences loin de l'armateur. En fait, les patrons ne se communiquent leur pêche que s'ils sont sur la même zone. Un bateau seul dans son coin qui ferait une bonne pêche n'irait pas le clamer sur les ondes. Les choses vont même beaucoup plus loin. Pour pouvoir communiquer avec un bateau sans être compris des autres, des codes sont mis au point. Les commandants s'échangent des disques de carton permettant de permuter les lettres des messages transmis par radio. Le patron m'ouvre un des tiroirs du bureau du radio : il est plein de ces disques, il y en a un par bateau avec lequel on souhaite échanger des données sensibles. On dit d'ailleurs « *faire code avec quelqu'un* ». Mais le code le plus sophistiqué est celui réservé aux communications avec l'armateur. C'est un véritable dictionnaire. Chaque mot, nom de lieu, nom de poisson, chaque expression fréquemment utilisée, sont remplacées par une combinaison de 3 lettres, combinaison qui change avec le jour de la semaine pour mieux brouiller les pistes. En outre, le « dictionnaire » est refait régulièrement. C'est dire le soin apporté à la codification. C'est dire aussi la somme de travail « inutile » que cela représente. D'après le patron, c'est maintenant devenu la seule raison d'être du radio. Avec les progrès accomplis par les télécommunications en phonie (langage parlé), il n'est plus nécessaire de savoir décoder le morse à l'oreille. La concurrence étant de plus en plus âpre, il y a longtemps que les armateurs auraient débarqué le radio s'il n'y avait pas cet important travail de codage et de décodage.

Puis la discussion enchaîne sur le corporatisme, l'esprit de clan, qui règne dans le milieu des patrons de pêche industrielle. Il m'explique qu'un « étranger », c'est-à-dire quelqu'un qui ne serait pas connu ou pas apprécié des patrons de Fécamp, ne pourrait pas s'en sortir s'il prenait le commandement d'un chalutier. Personne ne ferait code avec lui, et surtout, personne ne lui prêterait ses « bandes ». Les bandes sont les rouleaux de papiers de la table traçante couplée au Decca sur lesquelles le patron consigne tous les événements rencontrés lors de la route du bateau : bancs de poisson, bonnes prises, tête de roche dangereuse pour le chalut, épave… Les bandes constituent toute l'expérience et le savoir d'un patron. Un nouveau venu ne pouvant bénéficier de l'expérience d'un ancien, ses premières pêches seraient nécessairement mauvaises et il serait rapidement viré par l'armateur. Et quelle que soit la qualité des relations entre le patron et l'équipage, ce dernier ne lèverait pas le petit doigt pour le défendre, personne ne souhaitant embarquer avec un patron qui ne pêche pas, sympa ou pas. Un patron pêcheur ne peut donc être que du milieu, soit un ancien matelot de la pêche industrielle, comme mon interlocuteur, soit le fils d'un patron déjà bien en place.

À ce que j'entends, les armateurs me semblent être des chefs d'entreprise n'hésitant pas à licencier. Parmi les marins, passe encore : la syndicalisation y est assez forte, ils savent se défendre. Mais la position des commandants est plutôt inconfortable, coincés qu'ils sont entre leur armateur et leur équipage, ni l'un ni l'autre ne leur faisant de cadeau en cas de marée insuffisante. Peu nombreux, inorganisés syndicalement, les patrons sont seuls face à leurs responsabilités.

Du coup, cette situation bloque souvent la carrière des seconds. Logiquement appelés à succéder au patron, ils préfèrent souvent rester le second du bord plutôt que de risquer leur place en prenant le commandement. C'est le cas de notre second. Il a déjà remplacé plusieurs fois le patron, quand celui-ci prend des congés par exemple. À chaque fois, la marée a été plutôt mauvaise. Par malchance sans doute car, contrairement à ce qui se pratique sur certains bateaux, le patron lui laisse toujours ses bandes quand il débarque. Ce fut justement le cas au cours de la marée

précédente. Ils ont subit un temps épouvantable, comme on en voit rarement aux dires des anciens. Ils sont restés trois jours à la cape, donc sans pêcher. Et les cales étaient loin d'être pleines quand ils sont rentrés. Un autre chalutier du même type a failli être en difficulté, étant resté quelques instants travers à la lame suite à un arrêt du moteur. Dans ces conditions, c'était déjà bien de ramener le bateau sans avarie et tout l'équipage, mais pour l'armateur, c'est largement insuffisant. Le second n'a donc pas la cote et s'il prenait un commandement, on ne lui ferait pas de cadeau. Il préfère donc rester second plutôt que de risquer sa place, même pour un salaire 2 ou 3 fois plus élevé. C'est dommage pour l'équipage car il a la réputation d'être moins dur que le patron, plus décontracté, plus ouvert, plus attentionné. À moins que ce ne soit justement pour ça qu'il pêche moins que les autres.

Gros temps et conditions de travail

Mercredi 19 janvier

La nuit a été très agitée. Il semblerait qu'on ait eu force 9. Le bateau a été pas mal secoué. J'ai compris l'utilité des deux petites planches qui se glissent entre le matelas et le bord du lit. Dans la journée, on les pousse aux extrémités de la couchette pour qu'elles ne gênent pas. Le soir, une fois au lit, on les ramène au milieu. Si ça bouge, on peut essayer de dormir en chien de fusil, les fesses appuyées sur les planches et les genoux contre la paroi opposée. Mais le lit est un peu trop large pour moi. Mal calé, je n'ai pratiquement pas dormi.

Je monte à la passerelle dire bonjour au patron. Là, comme toujours, les mouvements sont amplifiés. Je me poste derrière les carreaux pour regarder les vagues. Le vent est un peu tombé mais la mer a de beaux restes, bien qu'elle ne déferle plus. Les vagues font 7 à 8 m et sont assez courtes. Mais il faut attendre 9 h du matin pour pouvoir distinguer les lames. C'est l'inconvénient du mois de janvier à cette latitude. Je ne peux pratiquement faire des photo qu'entre 11 h et 15 h, malgré les pellicules sensibles que j'ai emmenées. Dès que la lumière est suffisante, je sors mon appareil, mais la mer s'est bien calmée. Et puis je suis obligé de photographier à travers les carreaux qui sont sales et rayés. J'essaierais bien de monter sur le toit de la passerelle, mais c'est assez dangereux. Un coup de roulis un peu violent pourrait m'envoyer par dessus bord. La rambarde n'est pas très haute, je ne suis pas sûr qu'elle me retiendrait. Il faudrait que je m'attache. J'y suis déjà monté par temps

maniable, à peine force 7, et visiblement le patron était très inquiet de me savoir là-haut. Il sortait régulièrement par la porte arrière de la passerelle pour voir si j'étais toujours là. Je n'ai pas insisté.

Quant à sortir sur le pont, à l'avant de la passerelle, c'est exclu. Les paquets de mer s'y abattent avec force. D'ailleurs, les deux portes d'accès sont boulonnées. À l'arrière, c'est différent. Sur les côtés, on est bien protégés du vent et de la mer, mais on est juste sous les funes, les deux câbles qui tractent le chalut. En cas de rupture, ça pourrait faire très mal. Au milieu, il n'y a rien pour se tenir et le pont mène tout droit à la rampe. Trop dangereux. La meilleure solution est de passer sous les câbles très vite et de se réfugier tout à l'arrière, au pied du portique… ou bien de rester à la passerelle. Un chalutier, c'est pas fait pour bronzer au soleil, ni même pour faire des photos. Même se servir du sextant serait difficile. De ce point de vue, le *Pêcheur breton*, le petit cargo sur lequel j'ai embarqué en septembre, avec ses ailerons de passerelle dont le pavois arrivait à mi-poitrine, était beaucoup plus adapté pour passer du temps hors de la passerelle.

Je passe donc pratiquement ma journée à l'intérieur, collé aux carreaux, à regarder la mer. Je rêve. À l'avant du brise-lame, il y a deux trous par où passent les chaînes d'ancre. À chaque plongée du bateau dans un creux, deux jets d'eau jaillissent de ces trous, sur une hauteur de 3 ou 4 mètres. Ça me fait penser à la respiration d'une baleine. Oui, c'est ça, l'*Otter Bank* est une grosse baleine couleur minium.

Le patron me parle de tous les passagers qu'il a eus à son bord :

- des administrateurs maritimes qui sont tenus d'effectuer chaque année une marée ;

- des chercheurs de l'institut des pêches maritimes qui vident les poissons avec les marins et mettent les entrailles dans des bocaux de formol ;

- un photographe professionnel ;

- le jeune gagnant d'un concours radiophonique qui voulait venir voir. Il a été malade à crever pendant toute la marée ;

- un pêcheur côtier amateur qui croyait être un vrai marin. Il s'est ennuyé à mourir et a fini au bord de la crise de nerfs.

Entre ceux qui sont malades et ceux qui s'ennuient, rares ont été les passagers qui ont aimé leur séjour en mer. Il y en a eu, mais le patron n'est pas loin de les considérer comme un peu fêlés, à l'image de ce professeur d'université, fasciné par le poisson, qui passait ses journées entières dans la chambre sous la rampe, examinant les différentes espèces. Je me demande dans quelle catégorie il me range, moi qui arrive à passer des heures à regarder les vagues.

J'aime beaucoup être à la passerelle. Si la machine est le cœur du bateau, la passerelle est son cerveau. Toutes les informations y aboutissent, qu'elles viennent de l'extérieur par radio, de l'intérieur par l'interphone ou des instruments qui nous renseignent sur la position et le déplacement du bateau, la nature des fonds… On y est au courant de tout. Qu'il se passe la moindre chose à bord et ceux de la passerelle en sont immédiatement avertis. Et l'écoute de la VHF est toujours instructive. Les conversations y sont en général d'un niveau élevé. Rien à voir avec le style chansons et blagues paillardes des petits thoniers pour lesquels j'assurais l'assistance météo l'été dernier à bord du *Pêcheur breton*. Certes, on retrouve toujours les lamentations sur le mauvais temps mais les discussions portent le plus souvent sur le prix du colin, les dernières décisions de la Communauté européenne, « l'Europe bleue », en matière de pêche, les quotas alloués aux différents pays, le droit historique de pêche pour la France dans les eaux du Canada, etc. À ce propos, j'ai appris que les Canadiens avaient été très gênés dans leurs exportations de peaux de phoques, suite à

la campagne de Brigitte Bardot sur les bébés phoques. Ils ne renouvelleront notre droit de pêche qui si on les autorise à venir exploiter le pétrole dans nos eaux de Saint-Pierre et Miquelon.

J'ai eu ce matin une discussion très intéressante avec les autres patrons-pêcheurs à propos des bulletins météo. Visiblement notre bulletin diffusé par France-Inter est très apprécié. « *Quand Chantal annonce force 8, en général, c'est du sérieux. Pas comme la BBC. Si leurs prévisions étaient bonnes, on ne pêcherait jamais* ! » Il est vrai que les Anglais annoncent systématiquement 2 degrés Beaufort de plus que nous. Quant aux bulletins rédigés par les services régionaux de la Météorologie nationale et diffusés par Le Conquet radio ou Boulogne radio, ils les trouvent moins bons. De toute façon, l'été, quand il fait jour au moment de la diffusion, les fréquences utilisées par ces stations se propagent moins bien. Ils ne peuvent plus les écouter. Tandis que France-Inter grandes ondes est reçu sur toute la mer du Nord avec n'importe quel récepteur radio grand public. S'agissant des horaires de diffusion, ils les trouvent bien adaptés. Avant 8 h du matin, ils sont occupés à communiquer avec leurs armateurs. À 8 h, ils écoutent les infos et dans la foulée le bulletin de météo marine. La ponctualité de la diffusion leur importe peu, à la différence des plaisanciers qui n'aiment pas rester longtemps à l'écoute de la radio à attendre le bulletin.

Entre pêcheurs et plaisanciers, les besoins ne sont pas les mêmes. Un grand chalutier encaisse sans problème un force 10. Il restera à la cape au lieu de pêcher. Les prévisions météo leur servent à choisir un lieu de pêche moins agité donc potentiellement plus productif, ou encore à décider de rentrer plus tôt que prévu. Il peut s'avérer plus rentable de rentrer avant les autres et vendre ainsi plus cher que de rester sur place pour finir de remplir la cale, en risquant de pêcher peu et de faire route à vitesse réduite suite au mauvais temps. En revanche, une journée de bonne pêche perdue à cause d'un coup de vent annoncé qui n'a pas eu lieu est une réelle perte économique. Il leur faut donc une prévision au plus juste, sans pessimisme excessif, quitte à encaisser de temps en temps un force 8 ou même force 10 non prévu. Rien à voir avec le monde de la plaisance où les conséquences d'un coup de vent estival non prévu peuvent être dramatiques. Là, il vaut mieux n'en rater aucun quitte à obliger de temps à autre les plaisanciers à rester au port pour rien.

Les pêcheurs aimeraient aussi avoir deux zones de plus tout au nord de l'Écosse pour mieux couvrir leur zone de pêche. Je note leur demande que j'essaierai de faire aboutir, ainsi que toutes leurs remarques. Elles me serviront lors des négociations avec France-Inter qui souhaite sortir le bulletin de météo marine hors de la tranche horaire de grande écoute 7 h - 10 h.

Dans l'après-midi, je fais une petite sieste pour compenser le manque de sommeil de la nuit dernière. Et comme tous les jours, vers 15 h, une forte odeur de sardine grillée envahit la cabine. J'apprendrai par la suite qu'un des marins aime se faire griller quelques poissons sur les plaques de la cuisine lors des pauses. J'avais déjà remarqué cette odeur la nuit, vers 3 h du matin. L'odeur s'explique par la présence de la prise d'air du circuit d'aération juste à côté de la sortie d'air de la cuisine. De plus, l'entrée d'air est située dans un recoin du pont où pissent les marins et où s'entassent les poissons écrasés. Il paraît que l'été, quand il fait beau, qu'il n'y a pas de paquets de mer pour rincer le pont et que le soleil tape, il faut choisir entre une chaleur étouffante dans la cabine et une aération à l'odeur fétide. C'est le radio qui le dit.

En soirée, alors que la mer est encore forte et que le bateau, travers à la lame, roule terriblement, je décide de prendre une douche pour voir ce que ça donne. Il n'y a pas de douchette amovible, juste une pomme de douche solidement fixée au plafond. Avec le roulis, l'eau s'écoule tantôt sur la cloison bâbord, tantôt sur la cloison tribord, jamais sur moi ! Dans les coups de gîte les plus violents, une sirène retentit. Curieux cette alarme, comme si on ne le sentait pas que ça gîte ! Elle signale simplement que le moteur n'est plus lubrifié correctement et que si ça dure, il faudra le stopper.

Jeudi 20 janvier

3 h du matin. Je dors profondément quand le second vient réveiller le radio. « *Viens vite, il y a du poisson plein le pont* ». Sans doute un trait particulièrement fructueux, comme l'autre jour. On a besoin de tout le monde pour vider les bêtes et remettre à l'eau le plus rapidement possible. J'ai mauvaise conscience. Il faudrait que je me lève moi aussi, que j'aille voir, que j'empoigne un couteau et que j'aille travailler avec eux, chose que je n'ai pas encore faite malgré mes bonnes résolutions. Mais j'ai beau me traiter de tous les noms, ces nobles pensées ne m'empêchent pas de me rendormir.

À 7 h, bien reposé, je vais aux nouvelles. Comme d'habitude, le radio vient de prendre son service. Il est passé directement de l'usine à son minuscule local, sans prendre de repos. Il m'explique. En hissant à bord un filet archi plein, celui-ci s'est déchiré. Tout le poisson s'est répandu sur le pont. L'expression du second « *il y a du poisson plein le pont* » n'était pas une image. Tout le monde pataugeait dans 80 cm de corps froids gluants, 40 tonnes ballottées d'un bord à l'autre. Le plus grave, c'est que 20 ou 30 tonnes de lieux noirs sont repartis à la mer, 20 ou 30 tonnes perdues pour tous car un poisson que l'on remonte rapidement du fond à la surface meurt peu de temps après des suites de la décompression brutale.

Dans l'après-midi, le vent se lève à nouveau, force 7 à 8, mer de 4 à 5 m. Il n'y a pas de déferlantes, mais comme on a remis en route vers le sud-ouest, à 10 nœuds, les mouvements du bateau sont extrêmement violents. Malgré ses 800 tonnes, on a l'impression que chaque vague l'arrête. Même bien amariné, on se lasse vite de ces conditions. Je préfère un bon roulis à ces coups de butoir. En outre, le chalut resté sur le pont fait un bruit infernal : les boules d'alu s'entrechoquent, les chaînes raclent sur l'acier du pont, des câbles couinent…

La passerelle est constamment noyée sous les embruns, l'essuie-glace ne sert à rien et on fonce véritablement dans le brouillard. En plus, on est en panne de radar. Ce qui tourmente sérieusement le patron. Pas de radar en mer du Nord, au mois de janvier, voilà qui complique la navigation ! Ce qui l'ennuie le plus, c'est qu'il ne peut plus pêcher à proximité des plates-formes pétrolières. Sans radar, impossible de surveiller la limite des 500 m.

Le soir, après le repas, j'ai encore eu une de ces discussions avec le patron qui n'en finissent plus et dont j'ai horreur. À l'origine de ces discussions, mon vote à gauche lors des dernières élections présidentielles[6]. J'ai eu le malheur de le lui dire. Ce n'était pourtant que la réponse à sa question. Mais quelle histoire ! Ce soir là, j'aurais mieux fait d'avoir le mal de mer et d'aller me coucher sans manger. Maintenant, il veut toujours parler politique, me prouver qu'on va à la catastrophe économique, etc. Pourtant, il m'a avoué que depuis que la gauche est au pouvoir, la pêche industrielle n'a jamais eu autant de subventions, suite aux promesses électorales - moi, je trouve que des promesses électorales tenues, c'est déjà bien – et que, justement à cause de ces subventions qui ont permis entre autres de moderniser l'équipement, la pêche allait péricliter par manque de motivation ou je ne sais quoi. Bref, on nage dans la contradiction, on patauge dans la mauvaise foi, moi tout comme lui, et je ne sais comment en finir. Quant aux autres convives, j'ai compris leur tactique : ou ils sont d'accord, ou ils se taisent, et dans l'ensemble, ils ne parlent pas beaucoup, voire pas du tout. Quelle vie ! 24 heures sur 24 , 10 jours sur 12 en présence d'une personne à qui on ne parle pas, c'est pire qu'un couple qui se fait la gueule ! Voilà 6 jours que je suis en sa présence et j'en ai déjà marre de l'entendre ramener sur le tapis toujours les mêmes sujets. Ceux qui naviguent avec lui depuis longtemps m'ont expliqué que ça peut durer des années. Visiblement, il

6 Élections de mai 1981 qui virent la victoire de François Mitterrand, candidat de l'union de la gauche.

ne supporte pas le moindre désaccord et se considère comme le seul maître à bord après Dieu. Ils m'ont raconté l'histoire du jeune officier de la machine. Le patron, ne supportant pas qu'il vive en couple sans être marié, a tout fait pour le persuader de cesser de vivre dans le pêché. Résultat, ils continuent de naviguer ensemble mais ne se parlent plus depuis des années, jamais un mot. Et tout le monde de rigoler car maintenant c'est la propre fille du patron qui vit en concubinage. À Fécamp, tout se sait !

Vendredi 21 janvier

Ce matin, discussion avec des marins. On était sur le pont à attendre que le chalut soit remonté.

Le premier, un ancien très sympa :

« - *Foutu métier, 35 ans que ça dure. Enfin, dans 18 mois, la retraite.*

- *Et qu'est-ce que vous allez faire en retraite ?*

- *Oh ! J'ai un petit bateau, de quoi faire le bar à la traîne, les casiers à homards et peut-être un peu de chalut.* »

Le second, plus jeune, enchaîne :

« - *Moi, ce que j'aime, c'est faire mon jardin, regarder pousser mes légumes. Mais, à chaque vacance, ma femme veut qu'on parte.* »

Comme beaucoup de marins, c'est la femme qui dirige tout à la maison : le quotidien, l'éducation des enfants, les vacances. Pour l'été prochain, sa femme a déjà tout organisé. Il ne lui restera plus qu'à atteler la caravane en arrivant de la marée et à se laisser conduire. Car, comme beaucoup d'autres à bord, il n'a pas le permis de conduire.

« - *Et vous irez où en vacances ?*

- *À l'île de Ré. C'est surtout pour ma femme et les enfants. Moi, j'aime pas la plage. Je me reposerai et je ferai un peu de pêche, depuis le bord.* »

Il y a trois sortes d'hommes, disait Platon, les vivants, les morts et ceux qui vont en mer. Depuis Platon, rien n'a changé.

À midi, pendant le repas, brusquement, on sent des à-coups. C'est le chalut qui a croché au fond. Les à-coups sont dus au moteur qui débraye automatiquement. Aussitôt le patron monte à la passerelle prendre les commandes pour essayer de sauver le chalut. Je le suis. En passant près de l'escalier qui descend vers le pont, je m'aperçois que la lourde porte donnant sur l'extérieur, habituellement toujours ouverte, a été solidement fermée. On est stoppé, retenu par l'arrière. Le bateau s'est donc mis tout seul plein vent arrière et, comme il y a un petit force 8, les vagues nous assaillent par la partie la moins protégée. Elles remontent la rampe et viennent déferler à bord. Les vagues les plus grosses éclatent sur l'arrière, s'élèvent jusqu'à mi-hauteur du portique et s'abattent sur le pont, balayant tout sur leur passage. Sur le pont, le danger vient non seulement des paquets de mer mais aussi des funes. Les câbles d'acier qui circulent à 2 m de hauteur de chaque côté fouettent terriblement l'espace, se détendant à chaque à-coup, venant claquer au sol puis se retendant brutalement. Bien entendu, il n'y a personne dehors. Comme d'habitude, je n'ai pas entendu un ordre et toutes les portes donnant sur le pont ont été immédiatement bouclées par on ne sait qui ; chacun attend à l'abri que ça se passe. À la passerelle, le patron s'active. Il titille les manettes : un coup de treuil bâbord, un coup de treuil tribord, un coup de barre par ci, un coup de barre par là. Il

faut sauver le chalut. C’est probablement dans de telles conditions que la semaine dernière, le *Cité d’Aleth* a sombré en mer d’Irlande, entraînant tout son équipage par le fond. Pourtant, d’après nos informations météo, les conditions étaient maniables : force 6 et creux de 3 m. Mais il faut croire que l’eau a envahi l’intérieur avant qu’ils aient eu le temps de fermer les portes[7]. Nous, nos portes sont bien bouclées.

7 Le *Cité d’Aleth*, chalutier pêche arrière de 33 m de Lorient, a sombré le 12 janvier 1983, avec ses 10 hommes d’équipage. Comme souvent, l’hypothèse d’un sous-marin en exercice accrochant le chalut et entraînant le navire par le fond a été avancée. Mais des recherches ultérieures menées sur l’épave, avec prises de vue sous-marines prises par un robot, ont montré que le chalut était à moitié enfoui dans les sédiments, comme une ancre, et un chalumeau ayant servi à sectionner la fune bâbord a été retrouvé. Il est probable qu’au moment où la fune a cédé, le navire s’est mis travers à la lame sous la traction de la fune tribord et s’est couché, laissant l’eau pénétrer à l’intérieur.

Le temps que je finisse ma pellicule photo, le chalut s'est décroché. Je n'ai rien senti, pas entendu un ordre, et pourtant les marins sortent de tous les côtés et se postent pour virer le chalut. La manœuvre est effectuée rapidement ce qui nous permet de retourner à table. L'équipage, lui, mangera plus tard, quand ils auront fini de ravauder le filet, complètement ouvert en deux.

15 h. Je bouquine dans ma cabine qui, comme chaque jour, est envahie d'une odeur de sardine grillée. Je m'ennuie un peu mais je ne le dis pas. Trop peur qu'on me propose d'aller vider le poisson. Pour me rendre utile, je pense à passer l'aspirateur dans la cabine. Il y a plein d'écailles de poisson comme partout à bord. À chaque remontée du chalut, ces petites écaillent se collent sur les cirés, les cheveux. Une fois sèches, elles volent partout à bord. Mais le radio coupe court à mes bonnes résolutions en me disant que ce n'est pas le moment et qu'on le fera comme d'habitude le dernier jour avant de rentrer au port.

Je monte donc à la passerelle et engage une conversation sur l'organisation du travail. À la pêche industrielle, les marées durent de 10 à 12 jours, parfois un peu plus, parfois un peu moins, selon le rendement de la pêche, les conditions météo, l'humeur du patron, et surtout selon le prix de vente du poisson à la criée. Les prix varient de façon importante d'un jour à l'autre, jusqu'à 30 % d'écart. L'armateur surveille les marchés et donne ses recommandations. Rémunéré à la part, l'équipage verra ainsi son salaire varier très sensiblement selon qu'il rentre tel jour ou tel autre.

Après une marée, les marins ont droit à un repos à terre de 5h30 par jour de mer, soit 55 heures pour 10 jours. C'est peu. À terre, un salarié quitte normalement son travail le vendredi à 17 h et le reprend le lundi matin à 8 h. Tandis qu'un marin-pêcheur qui aurait été à la mer pendant la même période serait reparti dès le samedi soir à 20 h. Si, de plus, on prend en compte qu'une journée en mer peut comporter bien plus d'heures travaillées que dans n'importe quel autre métier, on réalise qu'il y a là un rapport temps de travail sur temps de repos absolument effarant.

Pour les congés annuels, ils ont droit à 5 semaines[8]. Une bonne partie est prise sur décision de l'armateur, généralement au mois d'août. En cette période de vacances, la consommation de colin sous forme de croquettes est considérablement réduite suite à la fermeture des cantines scolaires et des restaurants d'entreprise. Les bateaux restent alors au port pour effectuer l'entretien nécessaire.

Ce qui m'étonne le plus c'est la durée irrégulière des marées. Un marin qui part ne sait jamais quand il rentrera, il ne sait jamais plus de 4 ou 5 jours à l'avance quel soir il sera à la maison et quel soir il sera en mer. S'il veut être sûr d'être présent à un événement familial, anniversaire, communion, mariage… il est obligé de débarquer durant une ou deux marées en prenant soit des congés payés s'il lui en reste, soit des congés sans solde. Comment dans ces conditions avoir une vie sociale, des relations avec des amis autres que ceux du bord ? J'émets l'idée que des marées de durée fixe, dix jours par exemple, permettraient de connaître exactement son emploi du temps, et peut-être même de mieux réguler l'approvisionnement en poisson, et par la suite les prix (encore qu'il n'est pas prouvé que la fluctuation des prix vienne seulement de l'approvisionnement). Certes, le rendement diminuerait, mais le gain social me paraît l'emporter. Le patron est contre : il ne voit que l'éventuelle perte de rendement. Le radio est pour, il aimerait bien pouvoir profiter pleinement de son temps libre. Comme toujours le matelot de quart à la passerelle s'abstient.

Puis la discussion continue sur leur chef à tous, l'armateur, le PDG de Nord-Pêcherie. C'est le style super-patron à l'ancienne : paternaliste, voire sympathique, connaissant tout et tout le monde, mais

8 En 1983, le gouvernement de gauche venait de généraliser la 5e semaine de congés payés pour l'ensemble des entreprises et de la Fonction publique. Dans les faits, la 5e semaine était déjà largement répandue dans les plus grandes entreprises.

n’hésitant pas à licencier à la moindre erreur. Exemple, ce radio dont il s’est séparé bien que cela ait coûté très cher en indemnités. Mais ça, c’est la version du commandant. Version du radio, discrètement racontée pendant la sieste du patron : son collègue était un militant CGT bien au fait de ses droits et des procédures administratives, sur le point de prendre sa retraite. Si j’ai bien compris, il est parti avec en prime un bon paquet d’indemnités de licenciement.

Petits arrangements avec la loi

Samedi 22 janvier

Ce matin, j'ai l'impression de servir à quelque chose. Le commandant m'a demandé de rester à la passerelle pour surveiller « l'Anglais ». On est en infraction car on pêche avec un « voile ». C'est un deuxième filet au maillage beaucoup plus fin, glissé dans le filet réglementaire. Il faut donc surveiller l'arrivée d'un garde-côte, britannique dans cette zone, afin d'avoir le temps de virer le chalut et de faire disparaître le voile avant une éventuelle visite de contrôle. Et comme notre radar est en panne, la surveillance se fait à vue. Un peu illusoire car la visibilité n'est pas très bonne. Enfin, ça peut toujours servir.

Vers midi, un collègue de Nord-Pêcherie nous rejoint et assure la veille avec son radar. À la VHF, on ne parle jamais de garde-côte mais de Medor, ou de l'Ovni… Encore un code ! La conversation s'engage sur les relations entre pêcheurs et administration. J'en apprends de belles ! Ils sont toujours plus ou moins en infraction, pas pour le plaisir mais parce que les autres le font et que, concurrence oblige, on ne peut pas faire moins. Notre patron est tendu, anxieux de pêcher avec son voile. Il lui est déjà arrivé de se faire prendre. C'était en Irlande, il y a quelques années. Il pêchait en eaux interdites. Il a eu droit à un arraisonnement en règle, emmené sous escorte au port, équipage consigné à bord jusqu'à ce que le jugement soit rendu. Mais l'amende ne fut pas trop importante. Le second aussi a connu une arrestation en Écosse.

On vient d'apprendre qu'hier, un chalutier de Boulogne d'un autre armement s'est fait prendre 30 milles à l'intérieur des eaux norvégiennes. Or en ce moment, suite aux relations tendues entre la CEE et la Norvège, ces eaux là sont interdites. Le chalutier a été emmené à Stavanger, l'équipage est consigné à bord et a interdiction de communiquer avec la France en attendant le jugement. Son cas est d'autant plus grave que, juste avant, tous les navires ont reçu de leur armement un message avec accusé de réception leur assignant formellement de respecter la réglementation, toute infraction entraînant de lourdes conséquences économiques et diplomatiques. Mais personne n'en a cure. La nuit dernière, tout le monde a fait de très bonnes pêches, près de la plate-forme de Frigg qui est pourtant dans les eaux norvégiennes, mais juste à la limite. Ce genre de message est une hypocrisie. Si le bateau ramène une belle cargaison pêchée en eau interdite, tout le monde ferme les yeux, personne ne veut savoir d'où vient le poisson ; l'armement empoche les bénéfices et l'État les taxes et impôts divers. Si le patron se fait prendre, le message limitera en partie la responsabilité de l'armateur et donc son amende.

L'affaire du chalutier de Boulogne fait la « une » à la VHF. Tout le monde trouve le patron un peu gonflé de s'enfoncer à 30 milles à l'intérieur des eaux interdites. Pour en sortir, il faut trois heures à un chalutier. Beaucoup trop pour échapper à un garde-côte. Trop également pour invoquer une erreur de navigation, la seule raison que peut avancer un patron pour justifier sa présence. Reste… les bouteilles de cognac ! Il y en a un petit stock à bord auquel on ne touche pas. Elles sont là pour ça ; il paraît que ça marche, surtout en Norvège où la vente d'alcool est très réglementée. Mais ce coup-ci, visiblement, le cognac n'a pas suffit. Il faut croire que les douaniers ont reçu des consignes strictes.

Le plus étonnant dans toutes ces irrégularités, c'est que les Affaires maritimes, donc l'administration française, sont parfaitement au courant. Mais elles laissent faire, même quand un chalutier rentre avec 150 tonnes de hareng à un moment où la pêche en est interdite. Difficile de

croire qu'on puisse débarquer 150 tonnes de hareng à Boulogne et les mettre sur le marché sans que les Affaires maritimes s'en aperçoivent. Pour parer aux amendes, certains proposent une caisse noire abondée par les bénéfices des ventes. Mais la majorité n'est pas d'accord, chacun pense sans doute qu'on ne l'y prendra plus. D'autre part, 500 000 ou 1 million de francs, placés quelque part rapporteraient trop pour que le fisc ne s'y intéresse. La magouille devient délicate.

Je m'entends bien avec le radio. Aujourd'hui, il m'a proposé de prendre pour moi le bulletin météo Atlantique Est. Ce bulletin, que je rédige quand je suis de service, concerne des zones très loin d'ici, au centre de l'Atlantique. Il a la particularité de comporter une description complète de la carte météo de l'Atlantique nord : position, tendance, direction et vitesse de déplacement des anticyclones et des dépressions, description des fronts et des isobares, point par point, selon un code que je connais par cœur. Le tout forme une longue suite de chiffres diffusée en morse par Saint-Lys Radio. Je pense qu'il veut me montrer qu'il sait encore parfaitement décoder le morse à l'oreille, un savoir-faire qui aujourd'hui ne lui sert plus à rien. Je me demande d'ailleurs à qui sert aujourd'hui un bulletin diffusé en morse. Pas aux pêcheurs, sûrement pas aux plaisanciers, pas à la marine marchande non plus dont les navires sont tous équipés en radio fac-similé permettant d'imprimer directement les cartes météo. Aux militaires peut-être. En général, l'armée n'est pas aussi bien équipée qu'on croit et elle aime bien les solutions rustiques, robustes, qui ont fait leur preuve.

Donc ce midi, notre radio ne déjeune pas avec nous. Il reste dans son réduit, le casque sur les oreilles, pendant 40 minutes, à transcrire le bulletin météo, caractère par caractère, une page entière d'écriture régulière, très lisible, sans une rature (voir en annexe).

Dans l'après-midi, on parle météo, diffusion radio, évolution des techniques. Puis, profitant de la sieste du patron, il vide son sac. Visiblement, il en a marre de ne pas pouvoir discuter, dire son avis, de toujours subir. Il étouffe et ça dure depuis 25 ans. En une heure, il m'en raconte plus que pendant toute la marée. Il supporte mal de voir le patron se considérer comme le propriétaire du bateau, le seul maître à bord. Pour lui, le bateau c'est leur gagne-pain à tous. Il voit les droits des salariés se développer dans les entreprises et, eux, ils ont toujours en face d'eux la toute puissance du patron. Pas seulement 8 heures par jour mais 24 heures sur 24. Un patron qui décide de tout, y compris des menus à table. Il m'a raconté qu'un jour, dans le bus qui les ramenait à Fécamp, le patron voulait dormir, alors que les marins jouaient aux cartes comme d'habitude. Estimant qu'il était le maître aussi à bord du bus, il a ordonné au chauffeur d'éteindre la radio et les lumières. Ce fut la goutte d'eau qui fit déborder le vase. Pendant les 4 heures de trajet entre Boulogne et Fécamp, les marins, dans le noir, n'ont pas cessé de brailler à tue-tête des chants révolutionnaires sur l'exploitation ouvrière ou sur l'esclavage, du genre « *Pauvres noirs que nous sommes, c'est nous qui gagnons tes gros sous, laisse-nous un peu de repos...* »

Pour prouver que la chanson disait vrai, le radio m'a sorti quelques chiffres, calculette en main. En 1982, l'*Otter Bank* a ramené pour 14 millions de francs de poisson (soit la valeur du bateau neuf, ça c'est du retour sur investissement !). Sur cette somme diminuée de 12 %, il revient 50 ‰ au patron, 26 ‰ au chef mécanicien, 15 ‰ au second, 14,5 ‰ au radio, 10 ‰ aux matelots et 6 ‰ au mousse. Le revenu mensuel moyen a donc été en 1982 de 51 000 F pour le patron, 10 000F pour un matelot et 6 000 F pour le mousse qui n'a que 16 ans. À titre de comparaison, moi, ingénieur de la fonction publique, titularisé depuis 5 ans, je gagne 9 000 F par mois toutes primes comprises. Quand l'année est bonne, c'est donc un métier bien rémunéré. Mais les années mauvaises, le pourcentage du patron doit leur paraître bien trop élevé.

Le radio me parle aussi des grèves de mai 1968 et d'août 1980, avec blocage des routes et du port de Boulogne. Le marin de quart, d'habitude toujours silencieux, intervient : « *ne lui racontez pas tout ça, il va nous prendre pour des terroristes* ».

Parmi les anciens marins, il y a deux catégories. L'une, minoritaire, qui trouve que la pêche en mer est un beau métier et qui regrette l'ancien temps où, en l'absence de congélateur, la seule viande fraîche à table était le poisson et les oiseaux. L'autre, majoritaire, considère que la pêche telle qu'elle était pratiquée autrefois était un métier complètement dingue. Ces derniers rejettent tout ce qui leur rappelle ce passé pénible, pas si lointain. Ils ont honte d'avouer qu'ils mangeaient des mouettes, ça fait sauvage. Je comprends maintenant pourquoi, à bord, on mange finalement très peu de poisson. L'équipage préfère le steak surgelé, symbole du progrès. À bord, les deux points de vue, représentés l'un par le patron, l'autre par le radio, s'affrontent. Par exemple, à midi, nous avons mangé des bajoues et de la langue de morue. Pendant tout le repas, le patron m'a expliqué que c'était un plat très recherché, introuvable sur les marchés à terre. Il a essayé de me faire dire que c'était excellent (j'ai trouvé ça bon, tendre, sans arrêtes, mais un peu trop salé à mon goût). Maintenant, pendant qu'il dort, le radio essaye de me faire dire que c'est tout à fait quelconque et que si on n'en trouve pas en vente, c'est bien parce que ça n'a rien de fameux.

Toujours pendant la sieste, j'apprends qu'autrefois, notre commandant ne se gênait pas pour relever les filets des collègues, après avoir bien entendu recouvert de son béret le christ accroché dans le carré ! Ce même patron qui me rabat les oreilles à propos du manque de civisme, d'honnêteté et de courage au travail de la jeunesse actuelle.

Ce soir, au dessert, nous avons de la brioche. J'en profite pour sortir ma bouteille de champagne. Je voulais offrir un apéro à tout l'équipage mais ici, à la différence de ce j'ai connu cet été à bord du petit cargo, pas de stock d'alcool inépuisable, pas de coopérative où l'équipage peut s'approvisionner hors taxe. Il n'y a que ce qu'on a pris soin de commander avant le départ. Le fait est qu'il n'y a pas souvent d'apéritif et que je n'ai jamais vu un marin ayant trop bu. De toute façon, si un des membres d'équipage ne pouvait plus assurer son travail pour cause d'alcool, il serait vite remis dans l'axe par les autres. Encore un préjugé sur les pêcheurs qui tombe.

Dimanche 23 janvier

Ce matin, comme tous les dimanches, nous avons droit à un chocolat avec croissants. C'est le meilleur petit déjeuner de toute la marée. Quand je pense que dimanche dernier, malade, je n'ai pas pu en profiter !

Aujourd'hui, tout le monde s'active à nettoyer le bateau. La passerelle, les coursives, les cabines sont soigneusement passées à l'aspirateur et lessivées. Tous les cuivres sont astiqués. Mais personne ne se préoccupe de débarrasser le pont des poissons morts qui pourrissent.

Dans l'après-midi, l'équipage dégrée le chalut, le vérifie complètement et change les morceaux usés. Les lourds panneaux divergents sont déposés et amarrés sur le pont. Ça sent le retour au port !

Lundi 24 janvier

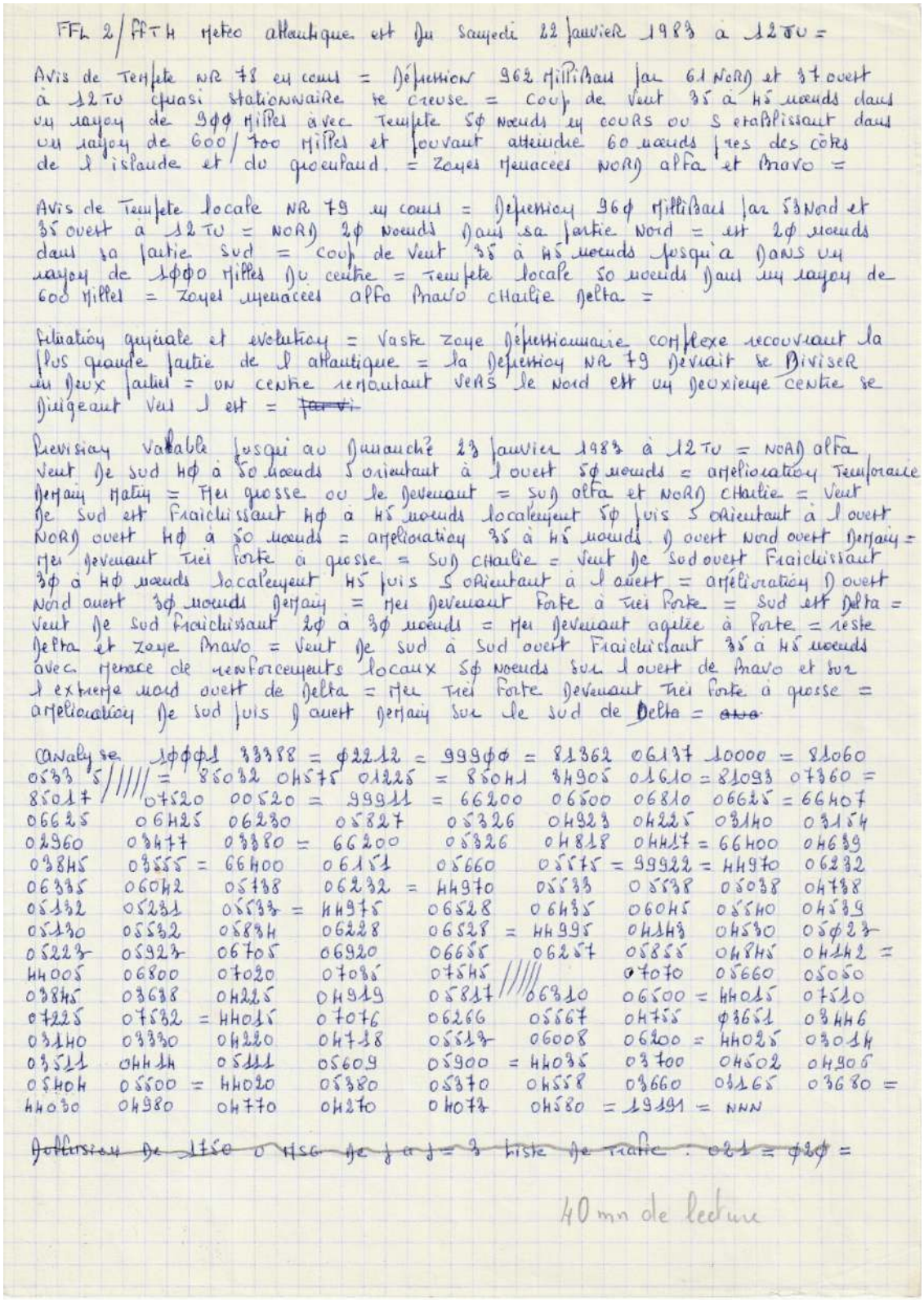
Le force 7 annoncé par la météo tarde à arriver. On est encore sous l'effet de la dorsale : vent calme, mer belle et ce matin, lever de soleil. Le bateau marche à 13 nœuds vers Boulogne.

Dans la journée, tout le monde prend sa douche, se rase et prépare son sac. Chaque marin a droit à 20 kg de poisson pris sur la cargaison, pour leur consommation personnelle, pour offrir aux amis, voire pour vendre au resto du coin mais ça c'est interdit. C'est la « godaille », une pratique ancestrale. Personne ne néglige ce petit avantage en nature. Tous les sacs sont là sur le pont.

À 17 h, on rentre à Boulogne. À 17h30, l'*Otter Bank* est amarré, tous les marins se sont changés et attendent dans le bus que le patron ait fini son compte rendu au fils de l'armateur et qu'il daigne bien les rejoindre. Les uns pensent à leur foyer, les autres à ce que va leur rapporter la marée, ou encore à ce qu'ils vont faire à terre pendant les 55 heures qui les séparent du prochaine départ.

Il s'est remis à pleuvoir, le vent a fraîchi en tournant au sud, signe que là-haut en mer du Nord un nouveau coup de vent se prépare.

Annexe



FFL 2/FFT4 Meteo atlantique est du samedi 22 janvier 1983 à 12 TU =

Avis de Tempete NR 78 en cours = Dépression 962 millibars par 61 NORD et 37 ouest à 12 TU quasi stationnaire se creuse = coup de vent 35 à 45 noeuds dans un rayon de 900 milles avec Tempete 50 noeuds en cours ou s'etablissant dans un rayon de 600/700 milles et pouvant atteindre 60 noeuds pres des côtes de l'islande et du groenland. = Zones menacees NORD alfa et Bravo =

Avis de Tempete locale NR 79 en cours = Dépression 960 millibars par 53 Nord et 35 ouest à 12 TU = NORD 20 noeuds dans sa partie Nord = est 20 noeuds dans sa partie sud = coup de vent 35 à 45 noeuds jusqu'a dans un rayon de 1000 milles du centre = Tempete locale 50 noeuds dans un rayon de 600 milles = Zones menacees alfa Bravo charlie delta =

Situation générale et evolution = Vaste zone dépressionnaire complexe recouvrant la plus grande partie de l'atlantique = la dépression NR 79 devrait se diviser en deux parties = un centre remontant vers le nord est un deuxieme centre se dirigeant vers l'est = ~~par vi~~

Prevision valable jusqu'au dimanche 23 janvier 1983 à 12 TU = NORD alfa vent de sud 40 à 50 noeuds s'orientant à l'ouest 50 noeuds = amelioration temporaire demain matin = Mer grosse ou le devenant = sud alfa et NORD charlie = vent de sud est fraichissant 40 à 45 noeuds localement 50 puis s'orientant à l'ouest NORD ouest 40 à 50 noeuds = amelioration 35 à 45 noeuds. d'ouest nord ouest demain = mer devenant très forte à grosse = sud charlie = vent de sud ouest fraichissant 30 à 40 noeuds localement 45 puis s'orientant à l'ouest = amélioration d'ouest nord ouest 30 noeuds demain = mer devenant forte à très forte = sud est delta = vent de sud fraichissant 20 à 30 noeuds = mer devenant agitée à forte = reste delta et zone Bravo = vent de sud à sud ouest fraichissant 35 à 45 noeuds avec menace de renforcements locaux 50 noeuds sur l'ouest de Bravo et sur l'extreme nord ouest de delta = mer très forte devenant très forte à grosse = amelioration de sud puis d'ouest demain sur le sud de delta = ~~ana~~

Analyse 10001 33388 = 02212 = 99900 = 81362 06137 10000 = 81060
0533 5/////= 85032 04575 01225 = 85041 34905 01610 = 81093 07360 =
85017 07520 00520 = 99911 = 66200 06500 06810 06625 = 66407
06625 06425 06230 05827 05326 04923 04225 03140 03154
02960 03477 03380 = 66200 05326 04818 04417 = 66400 04639
03845 03555 = 66400 06151 05660 05575 = 99922 = 44970 06232
06335 06042 05738 06232 = 44970 05533 05538 05038 04738
05132 05231 05533 = 44975 06528 06435 06045 05540 04539
05130 05532 05834 06228 06528 = 44995 04143 04530 05023
05223 05923 06705 06920 06655 06257 05855 04845 04142 =
44005 06800 07020 07035 07545 ///// 07070 05660 05050
03845 03638 04225 04919 05817 06310 06500 = 44015 07510
07225 07532 = 44015 07076 06266 05567 04755 03651 03446
03140 03330 04220 04718 05513 06008 06200 = 44025 03014
03511 04414 05111 05609 05900 = 44035 03700 04502 04906
05404 05500 = 44020 05380 05370 04558 03660 03165 03680 =
44030 04980 04770 04270 04073 04580 = 19191 = NNN

~~Diffusion de 1750 0 MSG de j à j = 3 liste de trafic : 021 = 020 =~~

40 mn de lecture