

# MISSION D'ASSISTANCE AUX PÊCHES

Gabriel JAUFFRET

Il y a trente ans, nous rallions Saint-Pierre-et-Miquelon pour une des dernières missions d'assistance à la grande pêche assurée par la marine nationale. À l'origine, cette mission devait revenir à un aviso basé à Toulon, mais du fait de problèmes techniques connus par ce bâtiment, c'est l'avisos *Détroyat*, basé à Brest, qui fut appelé à le remplacer. En cette fin du mois de février 1979, les Saint-Pierrais sont venus en nombre assister aux manœuvres d'accostage de l'avisos, véritable vaisseau fantôme. Dans les dernières heures de sa traversée, il a dû faire face à une mer déchaînée. Les embruns, les paquets de mer se sont transformés en une épaisse couche de glace qui recouvre la quasi-totalité du bâtiment jusqu'à ses superstructures. À grands coups de masse, les marins du bord libèrent le bateau de sa gangue, car le poids de la glace est tel qu'il est de nature à compromettre sa stabilité. La glace, ennemie permanente des terre-neuvas à l'origine de tant de naufrages, dont le capitaine Jean Recher disait : « Ou on déglace, ou on se fait un capet avec la jeune », c'est-à-dire on chavire... Jean Recher qui estimait que sur le pont de travail d'un chalutier, soit sur 285 mètres carrés, le poids de la glace pouvait attendre 85 tonnes...

Quelques minutes plus tard, nous partageons la chaleureuse hospitalité du carré et bien entendu la conversation portait sur les missions d'assistance aux pêches de la marine nationale. Depuis le XV<sup>e</sup> siècle, sans doute bien avant que l'Amérique ne soit découverte, des milliers de marins français firent voile vers les bancs de Terre-Neuve, d'Islande, du Groenland pour y pêcher la morue. Une véritable épopée qui se prolongea jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, époque à laquelle la pêche à la morue connaissait son apogée, avec cinq cents trois-mâts jaugeant de 350 à 400 tonneaux et goélettes sous pavillon français armés par plus de 10 000 hommes. En mars 1900, Fécamp armait soixante-treize trois-mâts terre-neuvas qui, après une traversée d'une trentaine de jours, mouillaient sur le grand banc pour une campagne de pêche qui se prolongeait durant six mois. Quand la pêche était bonne, ils rapportaient dans leurs cales de 160 000 à 200 000 morues selon leur taille, de 800 à 1 000 kilos de roque (œufs de morue), des barils d'huile de foie de morue, et quelques tonnes d'aiglefin. Entre 1850 et 1870, Dunkerque armait soixante-dix goélettes d'une trentaine de mètres qui appareillaient pour des campagnes de six mois dans les eaux islandaises connues pour leurs déferlantes. En Islande, les marins ne quittaient pas leur bord pour pêcher la morue, contrairement aux terre-neuvas qui embarquaient à bord de doris pour déployer leurs lignes. Et puis, comment oublier l'activité morutière de Saint-Malo, de Paimpol, de Bordeaux, de Nantes, de Saint-Servan, de Granville et de tant d'autres ports plus modestes. C'est à partir de 1919 que les chalutiers à vapeur montrèrent leur supériorité sur les trois-mâts qui, en 1934, n'étaient plus qu'une trentaine. Le dernier voilier a désarmé en 1951. La vie à bord de ces bateaux était particulièrement rude. C'est le volume de la pêche qui dictait les heures de travail, parfois seize heures par jour et jusqu'à vingt heures quand le poisson abondait. Le travail ne s'arrêtait qu'à moins dix-sept degrés, température à laquelle la morue gelée sur le pont ne pouvait être travaillée. Les départs pour les bancs avaient lieu à la fin de l'hiver, les retours en août- septembre. Les équipages ne comptaient pas que des marins, mais aussi de nombreux laboureurs et valets de fermes soucieux d'échapper à une condition encore plus dure que celle des marins pêcheurs. Philippe Masson devait donner une description saisissante des conditions de vie à bord : « Les hommes sont entassés dans le poste avant aéré par une seule écoutille, chauffé par un poêle où l'on est accueilli par une odeur infecte, indéfinissable, mélange d'émanation de bétail humain et de poisson en décomposition. Les heures de repos, les hommes les trouvent sur des couchettes humides à demi-pourries qu'ils partagent avec un camarade ». Nourriture insuffisante à base de conserves, de salaisons, gelures, rhumatismes, affections digestives, blessures, pétéchies sur tout le corps, rudesse et même parfois violence des capitaines, naufrages furent le lot des terre-neuvas. Quant à l'alcoolisme, il était la règle. La situation des mousses, souvent à peine âgés de dix ans, était pitoyable. Lionel Martin, président de Mémoire et patrimoine des terre-neuvas, embarqué comme mousse en 1952 à l'âge de quinze ans, a livré un émouvant témoignage sur cette période de sa vie. Branle-bas à cinq heures, coucher à vingt-et-une heures. Pour le petit-déjeuner à six heures de la morue, à midi un ragoût de viande, à dix-huit heures nouveau repas de morue. Quand le service le permettait, il s'offrait avec ses camarades un plat de mouettes capturées dans la journée. Bien vite, le malheureux attrapait le mal des bancs, les « choux », de petits boutons qui se développaient sur les poignets au point de raclage avec le ciré et se transformaient bien vite en furoncles. Alcool et mercurochrome s'avérant inefficaces, les anciens lui livrèrent un remède souverain : uriner sur ses poignets devenus de véritables plaies. Lionel Martin a souffert en silence avec pour seule consolation une antienne qui courait les bancs : « Si tu embarques fainéant, tu

débarqueras courageux ».

Il a fallu attendre la grande ordonnance de la marine publiée en 1681 pour que la loi prescrive l'embarquement d'un chirurgien sur tout bateau allant à Terre-Neuve, quelque fût l'importance de son équipage. Avant d'embarquer, ces chirurgiens devaient comparaître devant deux maîtres chirurgiens désignés par l'Amirauté qui devaient juger de leur aptitude. Le chirurgien reconnu apte devait posséder les instruments nécessaires à son art, l'armateur fournissant les drogues contenues dans un coffre. Des règlements ultérieurs devaient prescrire l'embarquement de deux chirurgiens sur les bateaux armés par plus de cinquante hommes. En fait, ces prescriptions furent souvent transgressées car les chirurgiens candidats à l'embarquement étaient peu nombreux du fait de la vie rude et des dangers qui les attendaient, ainsi que de la médiocrité de leur solde. L'Amirauté refusa souvent l'appareillage des bateaux qui n'avaient pas embarqué de chirurgien. La Révolution devait assouplir ces dispositions, puis leur mettre un terme en supprimant définitivement l'embarquement d'un chirurgien. Il fut remplacé par un coffre de médicaments accompagné d'instructions, le fameux « médecin de papier ».

La pêche à la morue était donc un métier de forçat qui, si elle s'est accompagnée d'une littérature de compassion (notamment avec la parution du célèbre *Pêcheur d'Islande* de Pierre Loti), ne devait pas émouvoir l'opinion publique. Voici quelques années, alors que la pêche à la morue se mourait, le capitaine Martin, ancien terre-neuvas, évaluait à 350 000 le nombre de marins-pêcheurs français morts sur les bancs. À Paimpol, estimait Philippe Masson, le taux de disparition sur les bancs était en moyenne de 1,25% par an. En moins d'un siècle, précisait-il, ce ne sont pas moins d'une centaine de goélettes qui avaient disparu corps et bien avec 20 000 hommes, soit la population totale de la ville. En 1934, année la plus noire de la période 1924-1940, quatre voiliers faisaient naufrage dont le trois-mâts *Eider* qui disparaissait avec ses vingt-deux hommes d'équipage.

Dès 1750, l'assistance aux pêches fut assumée sous différentes formes par des sociétés religieuses. La plus célèbre fut la Société des œuvres de la mer créée en 1894 sur l'initiative du lieutenant de vaisseau Bailly, aidé de ses frères assumptionnistes, d'officiers de marine pour porter une aide médicale, matérielle et religieuse aux équipages, Jusqu'à la séparation de l'Église et de l'État, sept médecins de marine furent affectés sur ces navires hôpitaux. La Société des œuvres de la mer, dont l'aumônier le plus représentatif fut le père Yvon – célèbre sur les bancs pour son charisme – arma de 1896 à 1937 sept navires hôpitaux, alors que sur les bancs croisaient cinq cents goélettes ou trois-mâts sous pavillon français, armés par 15 000 hommes. Le bilan de la Société des œuvres de la mer fut remarquable. Au cours de trente-neuf campagnes, ses navires assurèrent 12 000 consultations médicales, 32 000 journées d'hospitalisation et vinrent au secours de quatre-cent-vingt-six naufragés. En 1918, la marine nationale dépêchait sur les bancs un vapeur, la *Ville d'Ys*, puis au lendemain de la seconde guerre mondiale, un aviso et un ancien dragueur de mines allemand qui portèrent tous deux le nom d'*Ailette*. L'*Ailette*, que commanda notre éminent collègue le contre-amiral Raymond Dalle qui voulut bien m'honorer de son amitié et dont je conserve un lumineux souvenir. Vinrent ensuite le *Lobelia*, l'*Aventure*, le *Commandant Bourdais*, la *Loire*, le *Rhône*, les remorqueurs de haute mer *Malabar*, *Tenace*, *Centaure* et l'avisos *Détroyat*. En 1980, les chalutiers français étant évincés des zones de pêche, l'assistance aux pêches de la marine nationale prenait fin.

## **SUR LES BANCS**

À la tombée de la nuit, le *Détroyat* appareille après avoir embarqué une contrôleuse des pêches canadienne, venue vérifier si les chalutiers français respectaient bien les quotas de morue qui leur avaient été attribués et la taille des poissons pêchés. C'est une jeune femme taillée à la serpe, à la stature de bûcheron et à l'accent à couper au couteau. C'est Margot, bien connue sur les bancs. Pour l'heure, elle emplit le carré de ses éclats de voix, donne une solide bourrade à l'officier des pêches, un lieutenant de vaisseau, solide Breton embarqué pour la durée de sa mission et qu'elle connaît bien. Margot est connue pour son agilité sur les échelles de pilote, son franc parler et son intransigeance. Sitôt franchi l'abri des îles, le *Détroyat* connaît à nouveau le mauvais temps, alors qu'il fait route vers les chalutiers avec lesquels il a pris contact par radio. La mer est très forte, les plages avant et arrière sont consignées, tout ce qui pouvait être fixé à bord à bord l'a été. Ce sont des heures éprouvantes pour l'équipage qui, déjà lors de sa traversée vers Saint-Pierre-et-Miquelon, avait essuyé une véritable tempête. Quand le jour se lève, la mer s'est miraculeusement calmée. Sur ses flots noirs dérivent des glaçons. À travers la brume légère se dessinent les silhouettes des chalutiers qui, tous feux de position allumés, se sont portés au-devant du *Détroyat* qui court sur son erre. Depuis la passerelle de l'avisos, l'officier des pêches prend contact par phonie avec les chalutiers dont il connaît tous les capitaines car il n'en n'est pas à sa première mission. Des flancs des chalutiers se détachent déjà les dinghies qui se portent vers le *Détroyat*. À leur bord, des pêcheurs venus pour une consultation médicale, du courrier à expédier en France, du menu matériel à réparer. Quand un dinghy se range à hauteur de l'échelle de pilote du *Détroyat*, ce sont dix mains secourables qui se portent vers les marins-pêcheurs engoncés dans leur gilet de sauvetage. L'infirmerie s'est peuplée de pêcheurs venus consulter le médecin, l'infirmier panse quelques plaies. Dans la course, les pêcheurs ont abandonné leurs lourds cabans et dans leurs yeux s'est exprimée toute la gratitude

qu'ils n'osent manifester de vive voix au médecin qui soigne, écoute et conseille. Le médecin prescrira une seule évacuation sanitaire, celle du chef frigoriste qui a eu une syncope prolongée. De retour à leur bord respectif, les dinghies rapportent le courrier, des pièces de rechange, des composants électroniques venu de France.

### **À BORD DU ZÉLANDE III**

Soulevés par la houle noire de l'Atlantique nord, nous venons d'accoster un chalutier qui court sur son erre, le *Zélande III*, de la Société nouvelle des pêches de Bordeaux. À la passerelle deux hommes nous attendent : le capitaine, robuste Breton de Douarnenez et le chef mécanicien originaire de Cancale. Le temps d'une poignée de main et le capitaine entre dans le vif du sujet. Long de 87 mètres et large de 16 mètres, le *Zélande III*, armé par cinquante-cinq hommes d'équipage, déplace 2 500 tonnes. Le bateau, qui a une autonomie de quatre-vingts jours, peut conserver dans ses soutes huit cents tonnes de filets de poissons congelés à moins trente-cinq degrés. Le *Zélande III* a appareillé au début du mois de janvier et ne ralliera Boulogne qu'au mois de mai. Au mois de janvier, il opérait dans le golfe du Saint-Laurent d'où il a été chassé par les glaces. Pour l'heure, il chalute à une centaine de milles au sud de Saint-Pierre. Premier étonnement de notre part, la passerelle climatisée est aussi vaste que celle d'un pétrolier. Elle abrite écrans radar, instruments de navigation et une batterie de sondeurs de dernière génération qui permettent de détecter les bancs de morues, d'apprécier leur profondeur, leur densité et jusqu'à la taille du poisson. Le chalutier fait route tous ses feux allumés y compris la rampe qui éclaire la plage arrière. Nous nous étonnons de cette bizarrerie et le capitaine de nous répondre avec un sourire amusé : « C'est une nécessité, la température oscille entre moins dix et moins quinze degrés. Éteindre lampes et projecteurs, c'est s'exposer à les voir éclater en raison du froid lors de leur remise en service. » Il suffit de se pencher et de porter son regard sur la plage avant du bateau couverte par une bonne épaisseur de glace pour mettre un terme à notre étonnement. Une rapide visite du bord nous fait découvrir le chalutier qui offre à son équipage le confort des bateaux de la marine marchande les plus récents. L'eau douce n'est plus rationnée, la nourriture est abondante et variée. Plus personne ne travaille sur le pont, à l'exception des treuillistes lors de la mise à l'eau du chalut et des ramendeurs, mais leur présence sur la plage arrière du chalutier reste limitée.

### **LE GRAND MÉTIER SE MEURT**

Retour à la passerelle où le capitaine médite. La grande pêche hauturière, le grand métier se meurt. Le temps n'est plus où la mer appartenait à tout le monde, les autorités canadiennes ont porté leur zone économique à 200 milles. Du fait de la surpêche, les stocks de morue se sont effondrés. Des quotas ont été instaurés, la taille des poissons est contrôlée. En cette année 1979, le quota français a été fixé à 31 530 tonnes. Depuis le naufrage du *Victoria* le 19 janvier de la même année, il ne reste plus que deux chalutiers-usines français sur les bancs et un seul saleur, le *Shamrock III* qui connaît peut-être sa dernière campagne. Un bateau ancien où les hommes opèrent encore sur le pont sous les embruns et les paquets de mer et ne cessent de travailler que lorsque la morue gèle dans les parcs à poissons. Le capitaine du *Zélande III*, qui affiche la fierté de commander une des plus belles unités de la Compagnie des pêches lointaines et qui est reconnu pour ses qualités de marin et de pêcheur, est inquiet et ne le cache pas. Il sait que les heures du grand métier sont comptées. Il a pris la pleine mesure de l'effondrement des stocks de morues et de leur reconstitution aléatoire. Et même s'il les pressent, il ignore encore les mesures diplomatiques et scientifiques qui vont sonner le glas de la présence des chalutiers français sur les bancs de Terre-Neuve. Une épopée dont il redoute de fermer la dernière page. Dès 1906, il était apparu que le stock de morues s'amointrissait. La Grande Guerre, qui ne vit sur les bancs que les chalutiers relevant de pays neutres, lui apporta un répit. Il en fut de même pour la seconde guerre mondiale, mais dès la fin des hostilités, alors que la France se contentait de remplacer ses vieux chalutiers, l'Union soviétique, la Pologne, l'Allemagne de l'est, l'Allemagne de l'ouest déployèrent sur les bancs des centaines de navires-usines. L'Espagne et le Portugal firent de même. Alors que la flotte morutière internationale connaissait une augmentation exponentielle, des moyens nouveaux renforçaient la capacité de capture des chalutiers : sondeurs de plus en plus performants, nouveaux systèmes d'aide à la navigation, apparition des filets en textiles synthétiques plus légers permettant le chalutage entre deux eaux, les coques renforcées permettant aux bateaux de s'affranchir de la banquise et d'opérer dans des zones réputées jusqu'alors non chalutables. Durant le XIX<sup>e</sup> siècle et jusque dans les années 1950, les prises moyennes annuelles de morues ne dépassaient pas 250 000 tonnes. En 1968, elles étaient de 800 000 tonnes pour se stabiliser à moins de 300 000 tonnes en 1977, puis connaissaient dans les années suivantes un effondrement sans précédent. En 1973, les eaux islandaises étaient définitivement fermées aux armements morutiers français. 1979, voyait la création de l'Organisation régionale des pêches de l'Atlantique nord-ouest, afin de préserver les réserves halieutiques en haute mer. En 1989, l'instauration de zones exclusives économiques portées à 200 milles marins prenait effet, et les chalutiers français, sauf ceux de Saint-Pierre-et-Miquelon étaient interdits de pêche dans les eaux canadiennes. En 1992, la zone économique exclusive de Saint-Pierre-et-Miquelon était réduite à un simple corridor, sur décision du tribunal de New

York. En 1993, le Canada interdisait la pêche à la morue à Terre-Neuve pour tous les armements, y compris canadiens. Les bateaux français se voyaient chassés des eaux où ils opéraient depuis cinq siècles. Douze mois sur douze, les fonds ont été raclés par les chalutiers, le coup de grâce a été apporté par la pêche pélagique. En 1972, le tonnage de morues capturées était de 60% inférieur à celui de 1968. L'instauration de quotas, les interdictions de pêche sont venues trop tardivement et seize ans après l'interdiction totale de pêcher la morue, les stocks ne se sont pas reconstitués. Le soir tombe, le *Zélande III* se met à couple du *Détroyat* et, par un des sabords de l'avis, livre au bâtiment une superbe palanquée de morues. Geste d'amitié et de reconnaissance d'un des derniers chalutiers-usines français envers la marine nationale qui, durant des décennies, a apporté un soutien sans faille aux terre-Neuvas. Assistance technique, assistance médicale résumée dans une phrase mémorable par le médecin général inspecteur Jean Bladé : « Pour qui a eu le privilège d'être médecin des bancs dans les lointains parages de Terre-Neuve, du Groenland ou du Labrador, demeure la certitude d'avoir été utile en vivant en marin ».

Les chalutiers français, chassés de zones de pêche où ils opéraient depuis des siècles, se sont déployés dans d'autres régions du monde dans lesquelles ils traquent désormais ce que les terre-neuvas appelaient avec quelque mépris le « faux poisson » : colin noir, encornet, sébaste et autres espèces exotiques comme le thon albacore. Mais qu'en est-il de la pêche artisanale de Saint-Pierre-et-Miquelon rarement hauturière ? Elle s'est maintenue à flot, tant bien que mal, mais aujourd'hui elle connaît une nouvelle ressource avec la pêche aux holothuries, désignées familièrement sous le nom de « concombres de mer ». En 2018, le prix du kilo d'holothuries était de 1,13 euros, prix en hausse de 40% par rapport aux années précédentes, supérieur à celui de la morue. En 2018, ce sont 1 400 tonnes d'holothuries qui ont été pêchées et partiellement travaillées à Saint-Pierre-et-Miquelon. Dans un proche avenir, c'est une chaîne complète de conditionnement des holothuries qui y sera mise en place : éviscération, cuisson, séchage, exportation vers les pays du sud-est asiatique, grands consommateurs d'holothuries réputées pour leur valeur gastronomique et utilisées en médecine traditionnelle. En Chine, le prix des holothuries peut atteindre des niveaux très élevés de l'ordre de 1 000 à 2 000 euros le kg, une fois conditionnés. Actuellement, le marché mondial de l'holothurie serait de 40 000 tonnes par an. Les leçons tirées de l'effondrement du stock de morues ont conduit le gouvernement à prendre des mesures spécifiques pour éviter la surpêche des holothuries, en fixant des quotas de capture et en faisant rechercher dans les eaux de Saint-Pierre-et-Miquelon de nouveaux sites d'exploitation de cette manne venue des profondeurs. Singulière aventure qui ne s'inscrira jamais dans l'épopée du grand métier, mais dont les perspectives laissent entendre qu'elle maintiendra à flot à Saint-Pierre-et-Miquelon une flottille de pêche, sans doute de façon durable.