

En détresse dans le Sud-Irlande

Un jour de l'an pas comme les autres

Erick Guérit

Les journaux de la côte rapportent chaque hiver des fortunes de mer.

Anonymes, pudiques, les hommes qui ont réchappé de ces drames répugnent le plus souvent à raconter hors du cercle des intimes ce qu'ils ont vécu. Il en reste des rapports de mer, ou des récits de seconde main.

Erick Guérit était lieutenant de pêche, à bord d'un chalutier classique de La Rochelle

lorsqu'une succession d'avaries faillit venir à bout de son bateau, désarmé dans un coup de temps.

Il nous rapporte ce que l'on ne dit pas souvent : la peur et la solidarité partagées, le retour à quai, l'émotion des retrouvailles...



Décembre 1976. Sorti du port de La Rochelle par un temps "gâteux," un chalutier classique appareille avec ses douze bonshommes; un bateau bon à la mer, mesurant 38 mètres. La météo est décourageante, on annonce de la piaule et le moral n'est pas au beau fixe; sortir le lendemain de Noël et passer le nouvel an dehors, loin de sa famille et dans le mauvais temps, ça sape le moral.

Enfin, il faut bien y aller, se frotter aux mers d'Irlande et d'Ecosse qui à cette époque ne sont pas de toute tendresse! Après avoir largué les bouts et adressé un petit geste d'au revoir à la famille, la vie infernale commence. Avec le bruit lancinant de ses 1200 cv, le *Monique-André* nous mène vers les lieux de pêche: 72 heures de route avec une mer qui grossit déjà. Après la manœuvre, tous les matelots

gagnent le poste d'équipage pour se mettre à l'abri car un mauvais paquet de mer est vite embarqué. Voilà, c'est parti, en avant lente bien sûr, car avec ce temps de vache on casserait tout, sinon!

Et de quart en quart nous approchons des Iles Scilly, Sud-Irlande; ordre est donné de mettre en pêche avec une furie de temps, neige, grêlons, froid, tout y est. Les matelots grognent "les forçats de Cayenne sont plus heureux que nous"; et puis c'est la mise à l'eau du chalut pour un trait de deux heures.

Le 29 décembre au soir tout va bien, à part le temps bien sûr. Coup de chalut sur coup de chalut, la marée commence, incertaine, car le poisson se fait rare. Nous devons changer de zone et remettre en pêche à la Petite Sole, dans le corail pour

finir. La vie continue, monotone; on étri-pe, on lave, on trie, on égoutte, on glace, tout le métier quoi!

Et c'est alors, dans la matinée du 30 décembre, que l'incident se produit. A bord, c'est assez rare que le chef-mécanicien monte à la passerelle. Ce jour-là, il vient et informe le patron que le moteur auxiliaire chauffe dur (il s'agit du groupe de 110 cv pour l'électricité, les frigos, les cales à poissons, etc. très important). Et le patron de lui répondre impassible "laisse chauffer, on verra bien!" Il est environ 7 heures.

Le chef-mécano fait tout ce qu'il peut, et ce qui devait arriver arrive, l'auxiliaire rend l'âme. Question de tout l'équipage: le poisson? Plus de frigo, foutu, pas de paie, enfin on verra bien! Le patron ordonne au bosco et à moi-même, lieutenant de pêche,

de glacer davantage, faute de frigo. Et nous continuons notre pêche, le vacarme du moteur surmontant les assauts des lames de 10 à 15 mètres de creux; le vent hurle dans la mâture et il grêle pour comble de joie.

Ce même jour, à 12 heures, le repas de demi-heure est vite avalé car il y a une sieste d'une heure; et c'est de retour l'allée-et-venue dans la machine. Je sors de ma banquette pour apprendre que le moteur du treuil (220 cv) chauffe à son tour, et même très dur.

Alors là, le patron commence à s'inquiéter, car si le treuil lâche, c'en est fini pour virer le chalut et les panneaux, et le tout restera au fond. De plus, il ne sera plus question de remettre en pêche; il faudrait faire route sur un port pour réparer, une sage solution que je suggère au patron. Pas question, on va tenter de continuer le coup de chalut, décide le patron têtue; en tous cas, la sieste est bien terminée.

Pourtant je me dis qu'il faudrait virer de suite pendant que le treuil tourne encore, mais c'est encore non, tant pis.

Aux environs de 15 heures, c'est en voulant bien sûr virer le train de pêche avec les premiers mètres de câbles (26 mm de diamètre) que l'explosion nous surprend tous. Le moteur du treuil est littéralement soufflé, projetant des morceaux de carter dans tous les azimuts, bielles tordues ou arrachées, manomètres volatilisés, vraiment du beau travail! Heureusement, personne n'est blessé.

Interrogation du patron au chef-mécanicien, engueulades... Bien sûr, c'est la faute à personne; sauf que nous voilà dans de beaux draps, en travers avec ce temps, et pas question de remonter l'outil (50000 Francs au fond). Nous restons sur le pont afin de tenter quelque chose avec des palans différentiels. Pendant des heures en vain, surtout avec ces pointes de vent à 60 nœuds. Nous sommes trempés, ballotés, dans tous les sens, exténués.

Après décision du *singe*, nous allons nous mettre au chaud, et vers 23 heures le patron m'appelle à la passerelle pour me dire: "on coupe tout au chalumeau." C'est vivement fait, vu le temps, puis en route lente, cap sur Lorient, le port le plus proche pour réparer; il était temps. Le vent qui a fraîchi n'arrange pas les choses. De plus, nous sommes grand large, presque vent arrière, et avec ce foutu temps on n'est pas tranquille de voir déferler des lames dépassant la passerelle.

Je prends le premier quart avec un matelot, et c'est alors que dans l'obscurité totale, vers minuit, un grognement sourd nous provient de la machine. Je stoppe de suite, le patron se lève en furie, il a entendu

lui aussi, et il hurle de toutes ses forces: l'auxiliaire, le treuil et maintenant le principal (1200 cv); nous sommes maudits et ça ne mollit pas. Et bien sûr, nous revenons en travers. Aussitôt le chef-mécano monte essoufflé à la passerelle et nous avise que le principal a un sérieux coup et qu'il faut tout stopper afin d'essayer de localiser la panne. Nous stoppons. Plus de lumière, plus de chauffage, plus d'eau (pour le cuistot) et plus de frigo, bien sûr. Nous voilà perdus dans le noir, trébuchés dans tous les sens, à la recherche de lampes; la panique monte. Le chef réussit à mettre sur batteries; les matelots, le cuistot, tous donnent un coup de main car le *principal*, c'est tout pour un navire.

Il est maintenant 3 heures du matin. Le cas est grave: vilebrequin sectionné. Le chef ordonne de bloquer l'hélice, sinon tout va s'arracher et sectionner l'arbre porte-hélice, et créer une voie d'eau. Avec des coups de roulis de 30° à 40°, bloquer une hélice sur un arbre de 40 mm de diamètre, ce n'est pas de la tendresse, et nous réussissons malgré la peur de recevoir un mauvais "jeton" avec des planches de parc épaisses de 10 cm qui éclatent comme des allumettes. La peur donne du courage, et après avoir élingué l'arbre porte-hélice, plus de risque de voie d'eau; contents, couverts de sueur, de graisse et de gas-oil, nous remontons de la machine exténués; dans le noir et le froid nous avalons une boîte de conserve chaude; heureusement qu'il reste du gaz. Le bateau subit toujours les chocs brutaux des paquets de mer et roule bord sur bord.

Jusqu'à là le calme régnait, si on veut! Après avoir avalé ma portion, je remonte à la passerelle retrouver mon singe qui lui, n'a pas mangé, et là le drame commence; il me dit: "on est perdu, le récepteur marche mais on ne peut plus émettre, plus de batteries." Je le regarde et lui lance: "et les batteries de réserve, bon Dieu?" Et oui, on perd tous un peu la tête; le chef les branche, uniquement pour la radio. Nous sommes tous un peu réconfortés pour un moment. Se retrouver seuls, en plein océan, sans feux, sans signaux, sans chauffage, à la dérive, et perdus dans une mer démontée sera notre réveillon de jour de l'an.

Pas un cargo de passage, pas un chalutier pour nous remorquer. Non: seuls, tout seuls dans la furie. C'est alors que tout se joue, le patron lance SOS sur SOS mais la puissance des batteries ne permet pas de projeter loin notre signal. On appelle Conquet-Radio, puis Port-Patrick en Angleterre puis Saint-Nazaire-Radio et Arcachon; nul, rien. Si, le hurlement du vent dans ce silence qui ne nous est pas

familier. Les stations radios maritimes seraient-elles aussi en réveillon? Alors tous les moyens sont bons pour sauver notre peau; il reste la VHF qui émet sur 30 milles. Et, oh merveille, une réponse du *Saint-Blaise*, un chalutier de La Rochelle: "je serai sur vous à l'aube." Et oui, toujours cette solidarité des marins qui existe bien, qu'il s'agisse d'un ivrogne, d'un fainéant, d'un courageux, que ce soit un Anglais, un Russe, un Ricain ou un Français...

C'est à 6 heures du matin que nous voyons dans le lointain entre deux lames les feux du *Saint-Blaise*; il s'approche, mais il faut attendre le jour pour passer la remorque. C'est fait, sans incident, mais que de risques! La remorque cassera trois fois dans la soirée: obligés de faire la même manœuvre en pleine nuit, quitte à perdre des bonshommes pour en sauver d'autres. Ironie du sort, les stations maritimes n'ayant pas eu de nouvelles depuis trois jours préviennent l'armateur que nous sommes perdus corps et biens.

Nous mettons trois jours à rejoindre La Rochelle. Le soir du 4 janvier, à 21 heures, les tours de La Rochelle nous accueillent et c'est à la lueur du chalumeau que s'effectue la manœuvre d'accostage.

Sur le quai, je vois des femmes qui attendent en pleurant silencieusement, et la mienne bien sûr avec les deux petits qui rient, qui pleurent, je ne peux l'expliquer. Par contre, je revois les deux mécanos âgés, aux cheveux blancs, près de la retraite, qui entourent leur femme et pleurent comme des gosses, les nerfs lâchent, eh oui; les miens aussi, car arrivé à la maison, je m'affale sur mon lit pour dormir 15 heures. Il faut dire que je suis resté assister le patron pendant 72 heures sans fermer l'œil, alors que douze hommes et un pauvre chalutier désemparé dans la tempête se trouvaient en détresse. Nous comptons tant sur les secours terrestres, un avion, un remorqueur. Rien, tout le monde réveillonnait! Il faut certainement remercier le patron et l'équipage qui nous ont sauvés, ces hommes qui ont participé aux mêmes peines, à la fatigue et à la peur.

Excusez-moi, mais un peu avant cela, Alain Colas, navigateur solitaire, ne donnait plus de nouvelles; combien d'avions, de patrouilleurs ont sillonné l'océan pour le retrouver. Que son âme repose en paix, je n'ai rien contre les coursiers solitaires, ce sont des marins aussi, mais les pêcheurs?

Voilà la description d'un jour de l'an pas comme les autres de quelques marins-pêcheurs de La Rochelle. Je ne vous parle pas du dîner du réveillon, mais je me rappellerais le menu! ■

Crédit photographique: E. Bourbotte: p. 34.