

# Joseph Lecœur

## Carnets de Terre-Neuve

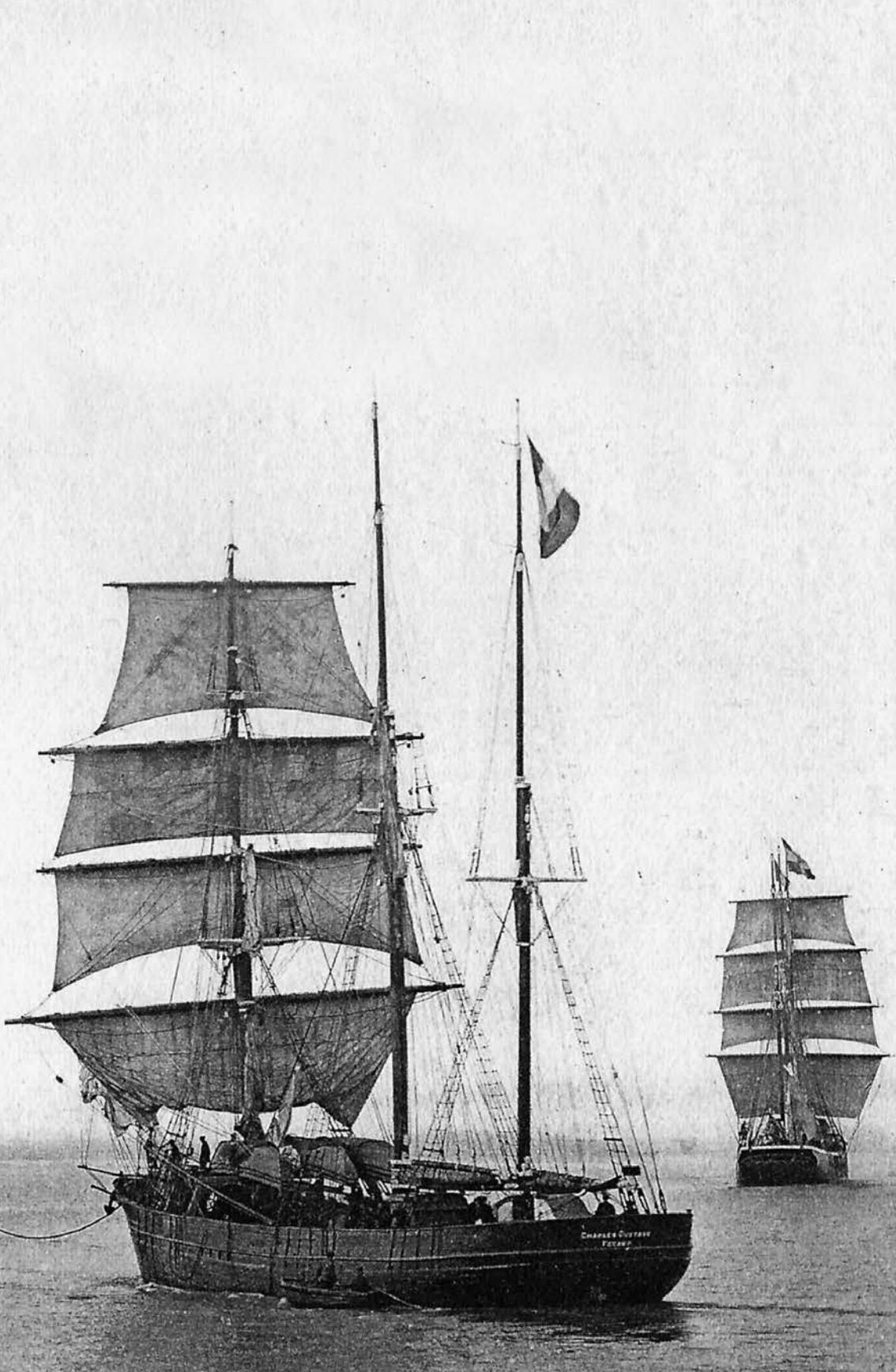
Introduction  
d'Étienne Bernet

# Sommaire

<b>Introduction, Étienne Bernet</b>	<b>5</b>
<b>1905</b>	<b>19</b>
<b>1906 – 1913</b>	<b>45</b>
<b>1914 – 1918</b>	<b>59</b>
<b>1919 – 1941</b>	<b>83</b>
<b>La famille</b>	<b>195</b>

Couverture : *Le Richelieu*. (coll. Yannick Nazé)  
Portrait de Joseph Lecœur (coll. Lecœur)  
Quatrième de couverture : Fécamp, Grand Quai

© **Éditions des Falaises**  
16, avenue des Quatre Cantons  
76000 Rouen  
Tél. 02 35 89 78 00  
[www.editionsdesfalaises.fr](http://www.editionsdesfalaises.fr)



# Introduction

Dans la veine des écrits de Jean Recher, Jean-Émile Fribolet, Michel Desjardins ou Philbert Bourdon, et avant eux Marcel Ledun, les souvenirs du capitaine Joseph Lecœur s'inscrivent dans une belle série de témoignages de marins fécampois. Ces témoignages sont précieux, et celui de Joseph Lecœur est un jalon supplémentaire pour nous aider à comprendre la vraie vie de ces hommes, capitaines ou matelots de la grande pêche qui ont vécu le passage de la voile à la vapeur, les grandes mutations techniques du chalutage et des moteurs à huiles lourdes.

Quand Joseph Lecœur écrit ses souvenirs la pêche est encore active, aussi reste-t-il muet sur l'identité des armateurs, parfois sur le nom des navires sur lesquels il embarque ou des capitaines qui l'ont formé, se disant sans doute que les Fécampois les connaissent aussi bien que lui.

Quand, à treize ans, Joseph Lecœur embarque sur le *Para*, ce petit trois-mâts part pour sa onzième campagne sur les bancs. Ancien long-courrier des Antilles, ce navire a été armé au commerce pendant sept ans avant d'être vendu à un armement fécampois pour la grande pêche. Le début du XX<sup>e</sup> siècle est une époque des plus remarquables pour Fécamp qui, en cette année 1905, arme encore soixante-sept voiliers pour la pêche de la morue sur les bancs, embarquant plus de deux milles marins.

Le *Para* est armé par la veuve de l'armateur Pascal Tougard. Il est fréquent à cette époque de voir des armements gérés par des veuves d'armateurs qui poursuivent l'activité de leur mari après décès ; la fortune de la famille était dans

les navires. Madame Tougard en arme deux : le petit trois-mâts goélette *Louise*, confié au capitaine Auguste Tremblot, et le *Para*, confié au capitaine Quesnel. Il quitte Fécamp le 23 mars, avec un équipage de trente-quatre hommes comprenant le capitaine, le second et le lieutenant, vingt-sept marins, trois novices, et un mousse : Joseph Lecœur. Vient s'y ajouter un passager qui avait raté le départ du *Louise* deux jours plus tôt, le matelot Dubois qui sera remis à bord de son navire le 12 juin.

Ce premier embarquement de Joseph Lecœur est marqué par de nombreux événements maritimes. Pendant cette terrible campagne de 1905, on ne dénombre pas moins de quatre naufrages pour Fécamp : le *Saint-Georges* en avril, écrasé sur un iceberg en arrivant sur les bancs ; le *Charles Gustave* en juillet, abandonné à cause d'une voie d'eau qui ne peut être aveuglée ; le *Richelieu* en octobre, qui s'échoue sur l'île de Groix au retour des bancs, et le *Para*, abandonné après une collision avec un quatre-mâts norvégien, naufrage dont Joseph Lecœur témoigne. Les équipages de ces quatre navires sont heureusement sauvés ce qui est un miracle. Il y eut aussi l'échouage du *Duguay Trouin* sur l'île de Groix qui put être remis en état.

Joseph Lecœur évoque encore un autre naufrage particulièrement effroyable, celui du trois-mâts *Les Cousins Réunis*, un navire terre-neuvier armé à Saint-Malo par La Morue Française, commandé par le capitaine Moreau, perdu corps et biens alors qu'il se rendait à Terre-Neuve. Il mentionne soixante-quinze victimes : trente-cinq hommes d'équipage et quarante passagers. Mais ce chiffre est bien inférieur à la triste réalité ; ce naufrage a fait cent-trente-trois victimes, dont trente-cinq Malouins. L'émotion dans le monde maritime fut énorme, et une grande kermesse de bienfaisance eut lieu à Saint-Malo pour venir en aide aux familles des victimes. Rappelons qu'à cette époque, chaque printemps, partaient de Cancale, Saint-Malo ou Granville trois à quatre mille marins : marins pour armer les goélettes coloniales et « graviers », de jeunes enfants de treize à seize ans engagés pour le travail du poisson à terre. Ces graviers et marins-pas-sagers étaient transportés à Saint-Pierre et Miquelon par les navires qui partaient en pêche sur les bancs, qui embarquaient trop souvent un nombre de passagers bien au-delà

du raisonnable, ce qui fut souvent la cause du nombre important de victimes de certains naufrages.

À ces sinistres, on peut ajouter les marins égarés dans le brouillard sur leur doris. Cette même année, dix sont portés disparus sur des navires fécampois ; marins du *Château Lafitte*, *Neptune*, *Sainte-Marthe*, *Cléta* et *Ernest*, et six marins sont morts à bord de maladies ou d'accidents.

Joseph Lecœur évoque également une autre catastrophe qui touche le port de Fécamp : la perte corps et biens du dundee *Gambetta*, entre Fécamp et le Dogger Bank. Ce bateau de l'armement Lethuillier et Barray, commandé par le patron Barray pour une campagne du hareng, sombre au mois d'octobre emportant avec lui vingt-quatre marins. À cette année particulièrement douloureuse, il faut encore ajouter trois disparus sur le dundee *Saint-Lucien*.

Rentré au pays, sans doute marqué par cette première expérience, il trouve à s'embarquer pour les deux années qui vont suivre pour une pêche moins éprouvante moralement, la pêche hauturière, ou pêche au large, pour des navigations pouvant durer jusqu'à quatre jours rarement plus, dont il ne dit pas grand-chose. Toutefois, il se souvient bien de la loi du 17 avril 1907 ; importante loi dite « de sécurité » qu'il considère comme une pièce législative maîtresse du XX<sup>e</sup> siècle qui apporta une amélioration notable dans le recrutement et la vie des mousses.

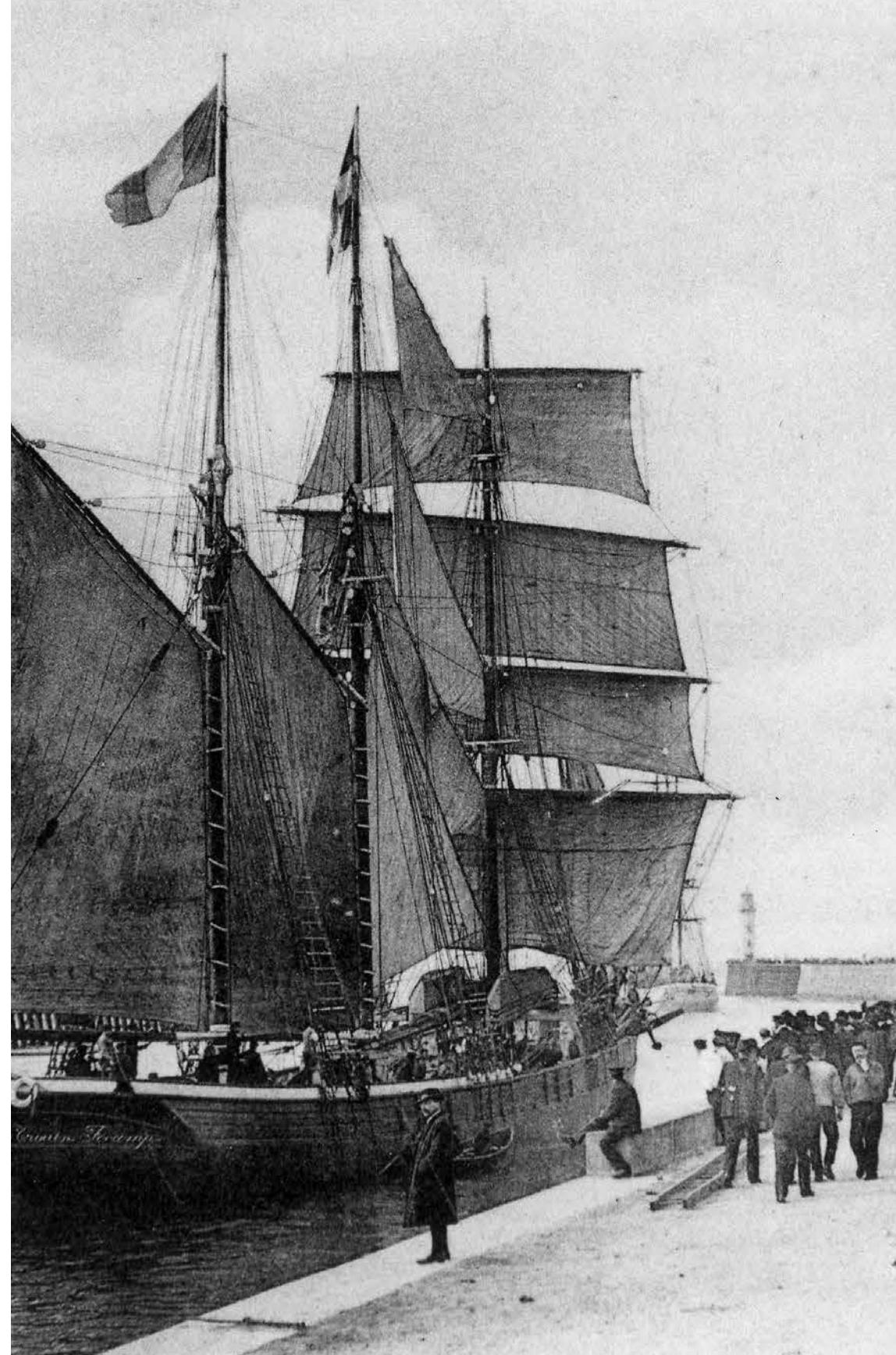
En 1908, c'est comme novice qu'il repart pour Terre-Neuve. S'il ne nous dit pas sur quel navire, il semble bien qu'il en ait trouvé un bon, et le changement est radical par rapport à son premier embarquement. Il va faire encore trois campagnes sur les bancs avant d'être appelé pour faire « son temps » dans la Marine, qui le conduit de Cherbourg à Calais, jusqu'en novembre 1912.

Il regagne alors Fécamp puis embarque sur le *Louis Pasteur*, armé par la veuve Emma Leber associée au capitaine Stanislas Jeanne, pour la campagne de 1913. Fécamp arme encore quarante-sept navires pour les bancs, et ce trois-mâts est commandé par le capitaine Eugène Jeanne, parent de l'armateur, dont Joseph Lecœur dit beaucoup de bien. Mais, au mois de mai, la campagne est endeuillée par la perte d'un doris et ses deux pêcheurs : Achille Jules François Neveu, âgé de vingt-neuf ans, et Eugène-Victor Talvard,

vingt-neuf ans de Cherrueix (Île-et-Vilaine). Cette disparition touche de près Joseph Lecœur qui évoque également la rencontre fortuite du *Saint-Suliac*, un trois-mâts goélette armé à Saint-Malo. Sa famille étant originaire de ce pays, il se trouve que le capitaine est un « pays » au sens breton du terme, un parent.

En 1914, Joseph Lecœur reprend un engagement sur le *Louis Pasteur* toujours commandé par le capitaine Eugène Jeanne. Mais, au mois d'août, alors que sur les bancs les navires engagent leur deuxième pêche, la France entre en guerre, et les navires sont touchés par l'ordre de mobilisation générale. Cet ordre, communiqué aux voiliers par des chalutiers à vapeur, leur prescrit un retour immédiat vers la métropole pour tenter gagner de vitesse les croiseurs allemands en raid dans l'Atlantique nord. Sans plus d'information, dans l'angoisse, tous « débanquent » et font route directement sur leur port d'attache. Fin août tous les navires sont rentrés à Fécamp et, dès le mois de septembre, les marins mobilisables reçoivent leur « feuille de route » pour Cherbourg. De passage à la gare de Bréauté, Joseph Lecœur donne un témoignage de la tristesse des convois de blessés ramenés du front. Guetteur sémaphorique, il est affecté au sémaphore de Jardeheu, à la pointe ouest du Cotentin. Veilleur sur la côte, se considérant comme « embusqué », cette tâche ne lui convient pas. Il se porte alors volontaire pour combattre et nous décrit ses embarquements en Méditerranée sur plusieurs navires qui le conduisent jusqu'à Salonique. Malade, il est hospitalisé au Maroc, à Sidi-Abdallah.

Après une longue convalescence, Joseph Lecœur rejoint Fécamp. Un sursis lui évite de regagner l'armée. En 1917, alors que la guerre sous-marine fait rage, il est désigné pour embarquer comme second capitaine sur le *Notre-Dame de Lourdes*, voilier affecté au transport du charbon du Pays de Galles, sous les ordres du capitaine Eugène Bonamy. Dans un long témoignage Joseph Lecœur nous explique ce qu'étaient ces dangereuses navigations en temps de guerre. Son navire, armé d'un canon de bien faible calibre, repousse une attaque de sous-marin et le capitaine Bonamy sera cité à l'ordre de la division, ainsi que les canonniers Joseph Laot et René Leray à l'ordre du régiment. Pour récompenser les officiers et l'équipage qui se distinguèrent, le vice-amiral



Fournier attribua au *Notre-Dame de Lourdes* un témoignage officiel de satisfaction du ministre et une somme de mille francs.

Joseph Lecœur embarque ensuite sur le *Colbert*, voilier récemment vendu à un armement malouin, mais armé à Fécamp, commandé par le capitaine André Lebouteiller. Ce voilier est lui aussi affecté au transport du charbon, et Joseph Lecœur nous dit qu'il a une bonne réputation. En septembre 1917, attaqué au canon par un sous-marin, il riposte énergiquement malgré les difficultés de manœuvres dues à une brise trop faible. Bien que le navire ait été atteint plusieurs fois et qu'il ait à bord des blessés, le capitaine Lebouteiller accepte chaque fois le combat et oblige l'ennemi à abandonner sa proie. La croix de guerre lui sera décernée, ainsi qu'à plusieurs des marins du *Colbert*, et l'équipage recevra un témoignage de satisfaction du ministre de la Marine.

La première partie de ses souvenirs s'achève sur ce bel épilogue : « *Je termine ce chapitre en remerciant la Providence d'avoir préservé les miens et moi-même au cours de ces tristes et dures années d'épreuve* ».

Démobilisé, il est urgent pour Joseph Lecœur de reprendre la mer. En 1919 le port de Fécamp, qui a perdu dans le conflit une grande partie de sa flotte, ne peut armer que douze voiliers pour les bancs. Joseph Lecœur embarque sur le *Cotentin*, un trois-mâts en acier de sept cents tonneaux qui vient d'être acheté au Havre par les armateurs Taurin et Merrienne. Armé pour Terre-Neuve, le 8 avril, il est confié au capitaine Ernest Caron, dont la presse dit : « (...) *qu'il a recruté un équipage d'élite* ». Joseph Lecœur apprécie le changement de navigation après la tourmente, et nous donne un long récit de cette campagne. Le *Cotentin* est désarmé à Fécamp le 6 novembre, avec trois cent cinquante tonnes de morues.

C'est vraisemblablement en qualité de second capitaine qu'il a fait cette campagne sur le *Cotentin*. Mais, à vingt-huit ans, il ambitionne de devenir capitaine et décide de suivre les cours d'hydrographie. Les cours étant commencés depuis septembre et les examens fixés pour février, il lui reste peu de temps. Douze de ses collègues se présentent à Paris en février, mais seulement deux réussissent, il pense

alors n'avoir aucune chance. En dépit de cela, seul, il s'inscrit pour la cession programmée quinze jours plus tard à Saint-Malo. Il en ressort admissible pour le brevet de capitaine au cabotage, et peut alors poursuivre les cours pour se présenter en juillet.

Le sort en décide autrement. Contraint de reprendre un embarquement, il choisit un voyage au commerce, espérant pouvoir continuer d'étudier à bord plus aisément. La vie y est effectivement plus confortable qu'à Terre-Neuve, et il rencontre un capitaine compréhensif qui lui donne un bon coup de main. Après six mois au commerce, au début de l'année 1921 il passe avec succès son brevet de capitaine de la Marine marchande, et opte pour une carrière à la grande pêche sur les chalutiers.

Le nouveau capitaine Joseph Lecœur trouve à s'embarquer comme deuxième lieutenant sur le chalutier *Normandie*, des Pêcheries de Fécamp, armé pour l'Islande et commandé par le capitaine Maillard. La vie y est plus rude que sur son précédent embarquement, mais il assume son choix. Il rentre en mai puis repart pour Terre-Neuve. S'engage alors pour lui une nouvelle carrière et les embarquements sur les chalutiers de grande pêche vont s'enchaîner. Il naviguera plusieurs années pour Les Pêcheries de Fécamp, dont il fut un des fidèles capitaines.

En 1922, il embarque comme second sur le chalutier *Mont Kemmel*, commandé par le patron Jean Lemaitre, qu'il dit être : « (...) *réputé comme le meilleur pêcheur fécampois* ». Pour être plus précis, ce dernier est le « patron de pêche », c'est à dire le subrécargue<sup>1</sup>. Le *Mont Kemmel* fait un premier voyage en Islande, commandé par le capitaine-porteur Joseph Lefebvre jusqu'au 18 avril, où il est remplacé, dans de

---

1. Subrécargue : (n. m.) de l'espagnol «sobre cargo», représentant de l'armateur embarqué à bord d'un navire de commerce pour surveiller le chargement, il peut être aussi chargé des opérations de commerce. À bord des navires Terre-neuviens, il est le « maître de pêche » responsable du succès de la pêche vis-à-vis de l'armateur, embarqué avec l'accord tacite du capitaine, appelé « capitaine-porteur ». Le capitaine-porteur titulaire du brevet de capitaine de la Marine marchande ou de maître au cabotage, conduit le navire sur les lieux de pêche puis passe la direction des opérations de pêche au subrécargue.

bien curieuses conditions, par Joseph Lecœur qui ramène le navire à Fécamp. En juillet Joseph Lefebvre reprend son commandement, Joseph Lecœur est toujours second, et le *Mont Kemmel* reprend la mer pour un deuxième voyage sur Terre-Neuve. Il est intéressant d'apprendre que Joseph Lecœur se noue d'amitié avec le subrécargue Jean Lemaitre, et qu'ils vont se suivre plusieurs années ; les rapports entre capitaine et subrécargue n'étaient pas toujours aussi harmonieux, mais au contact d'un homme de cette trempe la formation est de qualité. En 1923, on lui confie le commandement de ce même navire armé pour Terre-Neuve, avec Jean Lemaitre comme patron de pêche : « (...) *une année de glaces, mais la pêche fut bonne* ».

De 1924 à 1926, durant trois années, il est capitaine-porteur du chalutier *Simon Duhamel*, toujours avec Jean Lemaitre comme patron de pêche. Sa réussite est merveilleuse, toujours le premier, il jouit d'un grand prestige dans la communauté maritime de grande pêche. Cette collaboration le fait apprécier des armateurs. Il nous dit que : « *Certains (les armateurs) me font confiance pour prendre le commandement d'un de leurs chalutiers en qualité de « capitaine en pied* », c'est-à-dire cumulant les fonctions de capitaine et de patron de pêche (...). *Les années passées en compagnie de mon ami Jean Lemaitre ont été pour moi très utiles (...), je me sens en forme pour en prendre la responsabilité (...)* ».

En 1927, il accepte le commandement du *Paul Magne*, des Chalutiers Fécampois, armement dirigée par Henri Cancardel. Campagne difficile ; le 23 décembre, de retour à Fécamp, il fait naufrage à proximité du Trou-au-Chien, avec cent soixante tonnes de morue à bord. L'équipage est sauvé mais le bateau sera dépecé sur place.

En 1928 et 1929 il renoue avec les Pêcheries de Fécamp qui lui confient le chalutier *Normandie*, celui-là même de son premier embarquement pour l'armement. En 1930, il commande le *Simon Duhamel* ; en 1931, le *Cap Fagnet* ; de 1933 à 1935, le *Bois Rosé*, et de 1936 à 1938, le *Sénateur Duhamel*. En 1939 et 1940, il commande le *Joseph Duhamel*.

En 1940, il embarque son fils André comme premier lieutenant. Mais, le 23 juin, en France c'est la débâcle et les navires en pêche reçoivent par radio l'ordre de se réfugier sans délai à Saint-Pierre pour leur éviter d'être saisis par les

Anglais. La majorité des navires de la flottille, peu informée des enjeux politiques de cet armistice, vient se mettre à l'abri à Saint-Pierre. C'est un bel embouteillage ; on y trouve alors au moins onze chalutiers et plus de dix voiliers des armements français. Le 25 juin 1940, après l'armistice, le *Joseph Duhamel*, est comme les autres immobilisé à Saint-Pierre. Le 15 décembre, il est autorisé à appareiller à destination de Casablanca avec cinq cent cinquante tonnes de morues. Mais le 26 décembre, il est arraisonné par un croiseur britannique qui lui donne l'ordre de faire route sur Gibraltar où il arrive le 28 décembre. Il demeure sur rade, équipage consigné, jusqu'au 10 janvier 1941. Le capitaine Joseph Lecœur et vingt-trois hommes demandent à être rapatriés en France. Son fils, André Lecœur, et trente et un hommes d'équipage optent pour la France Libre. Ceux qui ont décidé de rejoindre la France sont embarqués pour Marseille, les autres gagnent l'Angleterre à bord du *Joseph Duhamel* commandé par André Lecœur.

Joseph Lecœur a maintenant cinquante ans, et c'est sans doute sous la contrainte des événements qu'il met son sac à terre, ses navigations s'arrêtent là. S'il ne parle pas, ou peu, de ses rapports avec les armateurs, ce qu'on peut regretter, pour notre bonheur ses souvenirs sont riches d'authenticité et d'humanité. Il parle souvent de son rapport aux hommes, de ses équipages, de ce qu'il voit de leur vie à bord, et l'aspect humain de son métier n'est jamais étranger à son récit.

Etienne Bernet

Pain de ma déception, j'éprouais un orgueil, une fierté d'être le fils d'un navigateur, d'un capitaine, et un enthousiasme de prendre part plus tard à tous ces périls; aussi lorsqu'enfant on me demandait que feras-tu plus tard?

Captaine était ma seule réponse.

Et effectivement situé sur un coteau dominant la mer, nous avions le plaisir de voir la venue et la sortie des bateaux, aussi est-ce avec joie et délices qu'on voyait évoluer les navires sur rade, particulièrement les voiliers. Je restais des heures à les contempler, aussi le jour de mes 13 ans fut-il pour moi une date mémorable, j'étais libéré et enfin j'allais naviguer.

? Propre

Je suis mousse

Le trois-mâts barque (Bretagne) va partir pour les Antilles, je dois embarquer comme mousse à bord.

La joie de parcourir les mers me transporte, je venais du pays peut-être pour la première fois, je me sens l'émule d'Uran Gal, l'ère de lecture d'écrits primaires lequel passionnait tous les enfants; ce livre relatant le tour du monde sur un grand voilier, écrivait toutes les terribles du métier de la mer.

Malgré déception un mousse pistonné par ses parents prenait ma place; je maudis ce privilège.

Le navire part je reste à terre je soupire d'envie manqué et embarquement qui réalisait tous mes rêves.

De retour au port de Tancarville armant pour la grande pêche à Terre-Neuve, je prends un engagement sur le trois-mâts « Tard ».

Les préparatifs pour cette campagne de Terre-Neuve sont bien tôt terminés 70 voiliers vont entreprendre

brutôt la grande traversée de l'Océan. Sur le port c'est tout un mouvement de corporations, grecs, boulangers, coiffeurs, charpentiers, ébénistes, ferronniers, peintres, activent l'armement de cette flottille. En plus des hommes appartenant à chaque navire travaillent à l'équipement et l'embarquement des provisions.

Les meilleurs souvenirs pour les gamins de cette époque est celui l'embarquement du biscuit. Deux portées dans des charrettes remplies de caisses de biscuits de commerce, durant le trajet de la biscuiterie au bateau, elles étaient sucrées par les gosses lesquels en chahutaient, souvent avec la complaisance des concoyeurs. Elles étaient en ces gallettes à la forme carrée de 10 cm, surtout sortant du feu. Chaque navire en embarquait environ de 4 à 5000.

Moi aussi mes préparatifs sont terminés, tel que mon bateau je me suis donné un air marin, la tenue uniforme des pêcheurs est la casquette de drap, la coqueuse de toile tannée, le tricot bleu, le pantalon de drap bleu, tradition conservée jusqu'à l'époque actuelle.

Aussi avec quel empressement j'ai endossé ce complet, parfois même les bottes de cuir sont essuyées, et ce n'est pas sans fierté que je les porte.

En compagnie de mes petits collègues mousses comme moi, bien des fois dans le bassin nos parties d'agrément consistaient à grimper dans les mâtures ayant comme but d'atteindre les femmes des mâts, aussi étaient-ils déjà accablés de tomates, agiles avant même d'avoir pris la mer.



Je suis né à Fécamp le 24 septembre 1891 de parents bretons originaires de Saint-Suliac (Île-et-Vilaine) venus en ce port normand en 1892.

Le père commandant à la grande pêche y trouve une situation permettant d'élever modestement quatre enfants, quatre garçons. Notre mère, une sainte femme, dirige spirituellement cette gentille famille.

Hélas le 30 janvier 1900 un grand malheur frappait cruellement notre paisible foyer. Le père mourait d'une maladie contractée en mer.

La mort dans l'âme, cruellement atteinte par ce grand malheur, notre chère maman, déjà délicate de santé, tombait malade au point d'être hospitalisée. Sans parents, presque sans ressources, les quatre frères, dont l'aîné âgé de onze ans, le deuxième de neuf ans, le troisième de sept ans, le dernier de cinq ans devenaient les pensionnaires de l'Orphelinat Saint-Michel des enfants de marins.

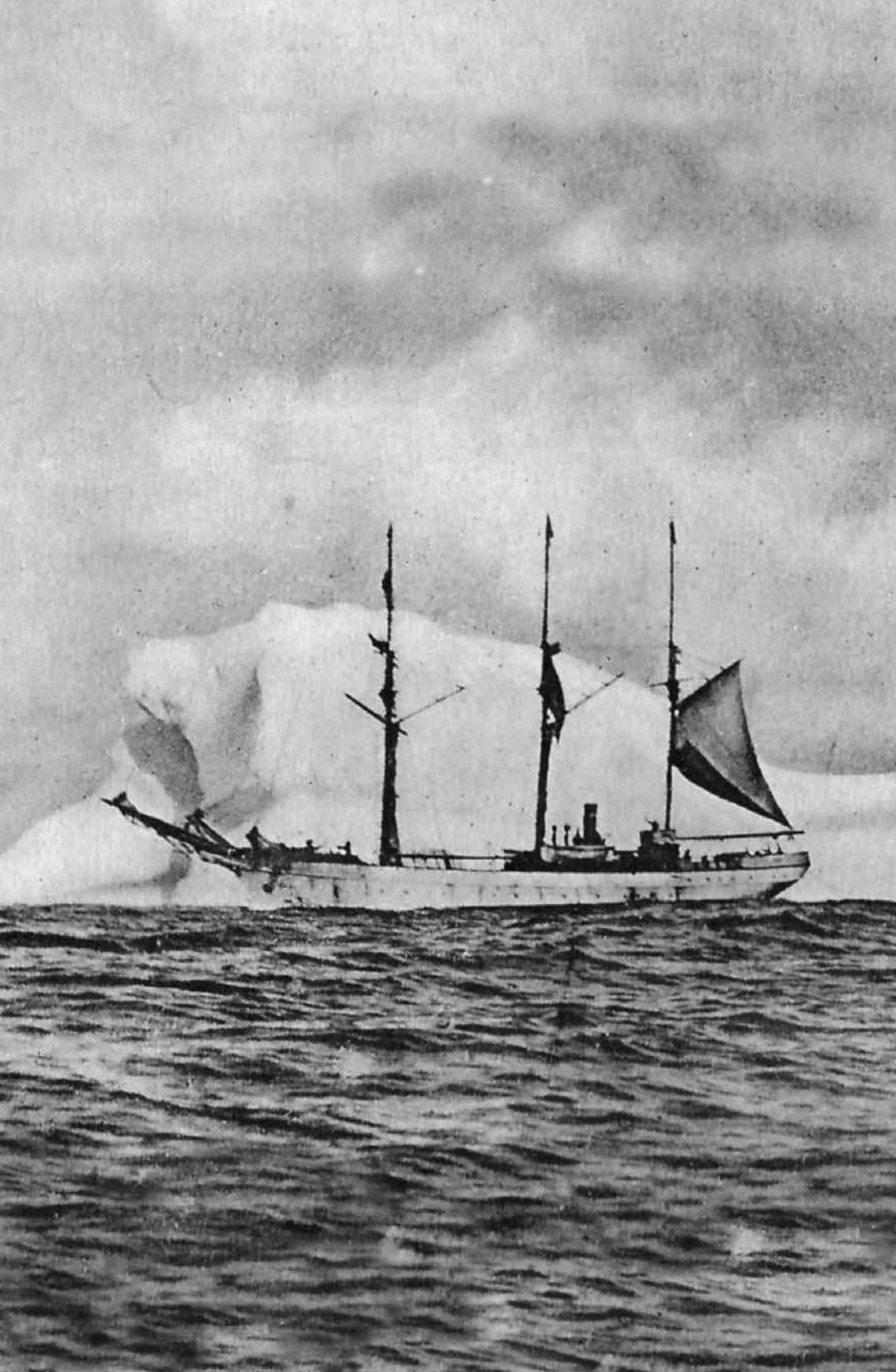
L'institution prenait sous sa direction ces enfants jusqu'à l'âge de treize ans, époque où chaque orphelin laissait ce lieu pour entreprendre la carrière de marin.

Durant ces quatre années de captivité, je dis captivité, car enfermés entre ces murs, ces orphelins ne jouissaient pas de cette liberté dont les enfants sont assoiffés. La nuit, étant couchés dans le grand dortoir, que de sanglots versés secrètement dans notre petit lit en pensant à l'amour paternel perdu, à l'amour maternel presque éteint.

Heureusement la nature m'avait doté d'un amour dans lequel je puisais du courage, de l'espoir : la mer. Cependant, que de récits épouvantables sur cette vie de marin. Loin de me décourager, j'éprouvais un orgueil, une fierté d'être le fils d'un navigateur, d'un capitaine, et un enthousiasme de prendre part plus tard à tous ces périls ; aussi lorsqu'enfant on me demandait que feras-tu plus tard ? Capitaine était ma seule réponse.

Cet orphelinat situé sur un coteau dominant la mer, nous avions le plaisir de voir la rentrée et la sortie des bateaux, aussi est-ce avec joie et délices qu'on voyait évoluer les navires sur rade, particulièrement les voiliers. Je restais des heures à les contempler, aussi le jour de mes treize ans fut-il pour moi une date mémorable, j'étais libéré et enfin j'allais naviguer.

Joseph Lecœur.  
(coll. Lecœur)



# 1905

## Je suis mousse

Le trois-mâts barque *Bretagne* va partir pour les Antilles, je dois embarquer comme mousse à bord. La joie de parcourir les mers me transporte, je verrai du pays, peut-être ferai-je le tour du monde, je me sens l'émule d'Yvan Gall, livre de lecture d'école primaire lequel passionnait tous les écoliers ; ce livre relatait le tour du monde sur un grand voilier, éprouvant toutes les péripéties du métier de la mer.

Hélas ! Déception, un mousse pistonné par ses parents prenait ma place ; je maudis ce privilégié.

Le navire part, je reste à terre, je souffre d'avoir manqué cet embarquement qui réalisait tous mes rêves.

Je prends un engagement sur le trois-mâts barque *Para*, domicilié au port de Fécamp, armant pour la grande pêche à Terre-Neuve.

Les préparatifs pour cette campagne de Terre-Neuve sont bientôt terminés. Soixante-dix voiliers vont entreprendre bientôt la grande traversée de l'océan.

Sur le port, c'est tout un mouvement de corporations. Gréeurs, poulieurs, voiliers, charpentiers, calfats, forgerons, peintres, activent l'armement de cette flottille. En plus, des hommes appartenant à chaque navire travaillent à l'équipement et l'embarquement des provisions.

Le meilleur souvenir pour les gamins de cette époque est certes l'embarquement du biscuit, transporté dans des charrettes remplies de « caisses de biscuit découvertes ». Durant le trajet de la biscuiterie au bateau, elles étaient suivies par les gosses lesquels en chipaient souvent avec la complaisance des convoyeurs. Elles étaient extra ces galettes ! À la forme carrée de dix centimètres, surtout sor-

tant du four. Chaque navire en emportait environ de quatre à cinq mille kilogrammes.

Moi aussi mes préparatifs sont terminés, tel mon bateau ; je me suis donné un air marin, la tenue uniforme des pêcheurs est la casquette de drap, la vareuse de toile tannée, le tricot bleu, le pantalon de drap bleu, tradition conservée jusqu'à l'époque actuelle.

Aussi avec quel empressement j'ai endossé ce complet, parfois même les bottes de cuir sont essayées, et ce n'est pas sans fierté que je les porte.

En compagnie de mes petits collègues, mousses comme moi, bien des fois dans le bassin, nos parties d'agrément consistaient à grimper dans les mâtures, ayant comme but d'atteindre la pomme des mâts. Aussi étions-nous déjà audacieux, téméraires, agiles avant même d'avoir pris la mer.

## Revue d'armement

Notre départ est fixé pour le 23 mars, la revue d'armement se passera le 18, c'est-à-dire quelques jours avant.

Déjà bien des terre-neuviers ont pris le grand large.

C'est aujourd'hui, comme l'on disait à cette époque, le passage au bureau de la Marine, qui sera précédé de la messe d'armement.

En cette circonstance la cérémonie se déroule à Notre-Dame-du-Salut, côte de la Vierge, sorte de pèlerinage en ce lieu saint.

Les hommes de l'équipage accompagnés de leur famille assistent avec recueillement à cette messe en leur intention.

Hommes et femmes chantent avec ferveur ces cantiques consacrés aux marins, Notre-Dame-de-la-Garde créé en 1710 et plus récent, L'étoile du Marin.

Dans ce sanctuaire où les murs sont couverts de tables d'ex-voto et de tableaux, témoignages évoquant les drames de la mer où le miracle s'est accompli à la suite d'un vœu.

Il existe aussi hélas ce grand marbre noir où sont inscrits les disparus en mer dont certains certainement ont dû jusqu'au dernier moment invoquer la Sainte Vierge.

Dans un profond silence en mémoire de nos morts, le requiem est chanté. En cette minute solennelle, nous sommes vraiment tous réunis dans la même foi.

## À la Marine

Après la messe, c'est le rassemblement de tout l'équipage. Premier contact entre nous. En général ce sont tous des hommes robustes. Le capitaine domine par sa forte corpulence, sa forte moustache et le bouc. On devine que c'est bien lui qui sera le maître à bord. Le second, grand sec à la moustache à la gauloise, aux yeux durs, cette silhouette confirme sa réputation d'être un dur. Ne m'a-t-il pas déjà causé sur un ton impératif ?

Entre novices et mousses, nous sommes quatre, je suis le plus jeune et le plus petit, ne mesurant pas un mètre cinquante. Perdu parmi eux, je suis attentif à la lecture des conditions d'engagement, et de la charte en partie lue par le commis de la Marine. Aussitôt cette formalité remplie et acceptée par l'équipage, on passe aux avances. Passant le premier, il m'est versé 198 F, cette somme sera à peu près ma gagne pour la campagne.

Les matelots touchent 385 F, plus de 400 à 500 F de pur don à titre de gratification et selon la renommée du marin. Le tout présentera avec les 50 F de délégation en juillet, le minimum garanti pour la campagne. Si la pêche est bonne et bien vendue, le bénéfice de retour peut atteindre de 300, 400 et 500 F. En plus, des primes de 50, 75 et 100 F sont allouées aux doris les premiers en pêche.

Tout est terminé à la Marine ; le rôle d'équipage étant constitué, nous appartenons dès lors au *Para*. Sur l'invitation de l'armateur, nous nous rendons tous à un café désigné pour prendre l'apéritif du commun.



Pelle de saleur.  
(coll. Musée de Fécamp, cliché Ph. Louzon, détail)

## Au café du Commerce !

Hommes et femmes sont attachés. Les patrons et matelots de doris se sont accouplés, pour l'instant ce sont de vrais amis ayant pour sujet de



Cuiller à énocter (pour gratter le sang).  
(coll. Musée de Fécamp, cliché, Ph. Louzon, détail)

conversation l'armement de leurs embarcations et choses diverses concernant le métier.

Comme on ne s'arrête pas sur un verre, plusieurs tournées sont versées, la salle devient bruyante. Oh ! les mines sont réjouissantes, tous paraissent de braves gens, sympathiques, mais je n'ignore pas pour en avoir entendu parler, qu'en mer ces gens sont pour la plupart des durs.

La revue d'armement étant terminée, la date de départ est fixée pour le 23 mars 1905, à la marée de onze heures du matin : nous devons ce jour être tous présents pour l'appel.

## Le départ

C'est sous un jour printanier que se présente le départ.

Ciel pur et clair, brise modérée de SO, mer belle, cet état du temps reconforte et atténue la tristesse de la séparation.

Les douze voiliers qui doivent prendre la mer sont déjà embossés dans les avant-ports du bassin Freycinet et du bassin Bérigny.

Ces navires aux coques fraîchement peintes, certaines blanches, vertes, noires, d'autres en batteries, leurs sabords blancs et noirs rappelant les couleurs de vieilles frégates, les mâtures grattées et vernies, pavillon national et de maison d'armement hissés à tête de mât. Tout cet ensemble de bateaux aux voiles déployées donne un aspect magnifique et légendaire.

Les quais sont animés d'une foule de gens apportant leurs derniers souhaits aux marins qui vont partir. Beaucoup de curieux parmi ce monde, dont le départ de cette flottille sera pour eux un sujet d'actualité intéressant.

Avec le concours du remorqueur, les premiers viennent de laisser les jetées. C'est à notre tour, il vient de nous accoster.

L'ordre d'embarquer vient d'être prononcé par le capitaine. Le second, la liste d'équipage en main, fait l'appel.

Les marins se séparent de leurs familles ; baisers prolongés, pleurs des femmes parmi les plus sentimentales, d'autres aussi angoissées ont la force de se retenir, mais le plus émouvant c'est de voir les enfants à l'amour sincère sangloter de voir leur père se séparer d'eux.

Par contre, on peut voir certains gaillards bien décidés, au caractère jovial, amuser et pour un instant dérider ces visages graves et réfléchis.

L'appel est terminé, trois y manquent.

Ah ! les voilà ! Les trois retardataires sont des Bretons dont les femmes sont restées au pays. Titubants avec une bouteille dans les bras, encadrés par un gendarme de la Marine et des gens au service de l'armement, ils embarquent avec difficulté. Envoyés directement dans le trou noir, qui est le poste d'équipage, ils s'affalent en long ou en travers de leur couchette, pour ne plus remonter avant quelques jours. Combien de ces matelots n'auront eu aucun souvenir de leur départ.

Fort heureusement, la majorité de l'équipage étant sérieuse, les quarts seront assurés.

L'équipage est complet, le remorqueur nous prend. Larguez les amarres !... Le commandement et la sirène du remorqueur me font sensation, j'ai le cœur gros, étroit.

En passant devant Notre-Dame-du-Salut, chapelle dominant les jetées de Fécamp, à cet instant les couleurs sont amenées et hissées trois fois, les trente-quatre hommes découverts prononcent avec recueillement une prière à l'intention de la Vierge, la minute est noble et sublime. Les jetées sont franchies, le bateau s'éloigne, les mouchoirs s'agitent, adieux des familles en pleurs.

Et le soir, des deux côtés, beaucoup d'entre eux, l'époux allongé sur sa paillasse, la femme et ses enfants agenouillés au bord du lit fredonneront ce refrain :

*Vierge Sainte, exaucez-nous  
Notre espoir est tout en vous  
Chère Dame de la Garde  
Très digne Mère de Dieu  
Soyez notre sauvegarde  
Pour nous défendre en tous lieux.*

La remorque vient d'être rembraquée. Le *Para* est livré à lui-même. Un ordre retentit : *À manger la galette !* De tradition, une galette est embarquée, coupée en autant de morceaux que d'hommes à bord, placée sur le roof à l'arrière. Chacun prendra sa part, additionnée d'un bougeron de genièvre servi par le second.

Le capitaine profitera de ce rassemblement pour former les bordées : tribord sera la bordée du second, bâbord celle du lieutenant.

Tout est en ordre. La brise étant modérée, les voiles du temps sont établies, le cap donné. Le *Para*, sous haute voilure, s'incline légèrement, prend le large, les côtes de Fécamp s'estompent. La nuit venue, c'est le silence.

## La traversée

Pour ma première nuit, sans toutefois avoir le mal de mer, je ressens de ces malaises dus aux mauvaises odeurs se dégageant des fonds de cale, provoquées par l'eau stagnante durant le séjour au port. Remuée par les mouvements du navire, cette eau s'écoule jusqu'au puisard que les pompes actionnées par chaque bordée finiront par assécher.

Voici déjà une semaine d'écoulée. Les vents ayant tourné à l'ouest, nous avons dû louvoyer toute la Manche, et par temps clair tirer des bords en vue de la côte anglaise.

Le vent est nord, sous l'allure grand largue, toutes voiles dessus, nous laissons la dernière terre : les Sorlingues.

Quand reverrons-nous Bishop ou Ouessant, qui de nuit, balayent de leurs rayons lumineux l'entrée de la Manche ?

Jusqu'alors, par la vue de la terre et le mouvement des bateaux qui sillonnent ces parages, je ressentais encore le contact avec le monde et le continent.

Maintenant nous sommes en pleine mer, le grand large, l'océan, où le ciel et l'eau se fondent l'un dans l'autre formant une ligne d'horizon dont notre navire est le centre de ce grand cercle, c'est l'immensité où je me sens seul et sans protection.

La lame d'ouest se fait sentir, le navire tangue assez fortement, j'éprouve encore un peu de difficultés à circuler sur le pont ; c'est en m'accrochant aux bastingages ou à quelques filins que je réussis à passer de l'arrière à l'avant.

Étant mousse de l'arrière où mes fonctions consistent à m'occuper de tous les logements qui font partie de la dunette, où est logé l'état-major comprenant : le capitaine, le second, le saleur qui fait fonction de lieutenant et six patrons de doris, je dois servir ces hommes, sans parler d'autres occupations. Ma journée de travail est de quatorze

heures en traversée ; il en est ainsi pour le mousse de cuisine et les novices.

À six heures du matin branle-bas, le soir à huit heures avec l'autorisation de l'officier de quart, nous aurons droit au repos s'il le juge à propos, après contrôle de notre travail terminant la journée. Ne pas oublier surtout le matin en se levant et le soir avant de se coucher, d'adresser un salut au capitaine, l'officier de quart et le timonier.

Omettre cette règle risquerait une punition, aussi avons-nous intérêt à y faire attention, surtout vis-à-vis du second, lequel n'a aucune indulgence.

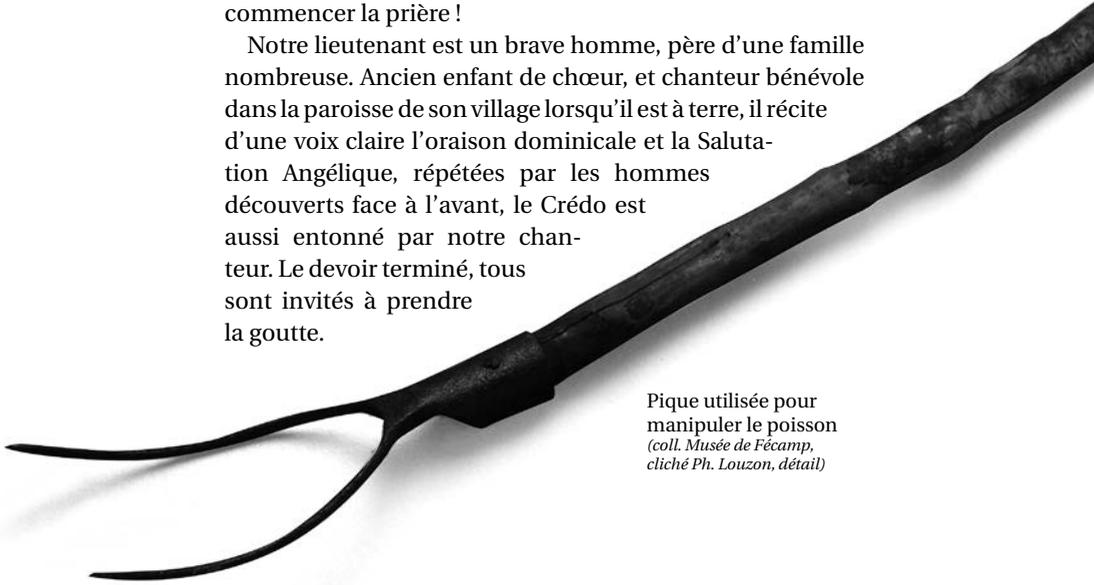
Cet officier au visage de fer est un rude marin, fin manœuvrier, au commandement bref et énergique, très habile dans les travaux de matelotage. Par ses capacités il en impose aux hommes, quant à moi, il nous effraie, surtout reconnaissant qu'il aime à prendre son coup ce qui l'excite dans sa responsabilité.

## Dimanche

Debout ! À la prière. C'est par cet appel que tous les hommes vont se réunir sur la dunette arrière, sous l'autorité du capitaine, qui est déjà sur place, dans l'attente que l'équipage soit au complet. Le second a préparé la goutte prête à être distribuée.

Tout le monde est là ? Pas de manquants ? Père saleur va commencer la prière !

Notre lieutenant est un brave homme, père d'une famille nombreuse. Ancien enfant de chœur, et chanteur bénévole dans la paroisse de son village lorsqu'il est à terre, il récite d'une voix claire l'oraison dominicale et la Salutation Angélique, répétées par les hommes découverts face à l'avant, le Crédo est aussi entonné par notre chanteur. Le devoir terminé, tous sont invités à prendre la goutte.



Pique utilisée pour manipuler le poisson  
(coll. Musée de Fécamp, cliché Ph. Louzon, détail)