

Colloque "CHASSE-MARÉE" à bord du "SEDOV"

Vendredi 26 juillet 2002

---

Conférence, journées du patrimoine à Dives

Samedi 21 septembre 2002

MESDAMES, MESSIEURS

Tous les ans, la ville de Dives, à travers le CAPAC, apporte une note maritime aux journées du Patrimoine et Monuments historiques. Je les remercie de m'avoir invité à cette occasion.

Nous ne parlerons pas de bateaux particuliers mais plutôt de tous ceux, qui, rencontrés sur nos côtes, ont bien voulu me rapporter leurs souvenirs, en particulier la mémoire de leur métier, m'imprégnant ainsi de leur culture. C'est un patrimoine historique d'une grande richesse. J'ai essayé de le conserver à travers ce livre, évidemment bien incomplet, "Bateaux de Normandie"

---

TEMOIGNAGES, ENQUÊTES, RECHERCHES

Ou la rencontre avec ceux qui ont fait le livre "BATEAUX DE NORMANDIE"

Je ne suis pas ici pour vous parler tant du livre « Bateaux de Normandie » paru voici déjà 17 ans aux Editions du Chasse-Marée, que de sa gestation durant des années de recherches sur les grèves normandes. Sans vouloir tout dire des rencontres avec « ceux qui ont fait ce livre », nous allons essayer de rappeler quelques moments forts.

En 1969, alors que je commençais à arpenter les rivages de Normandie, l'idée de publier un ouvrage sur ce voyage dans le temps ne m'avais absolument pas effleuré, seule la curiosité me poussait vers la connaissance de ce monde maritime, qui pour ne m'être pas totalement étranger, n'était pas le mien. Ce n'est qu'au fil des années, que l'envie de conserver le savoir et la richesse de ces hommes et de ces femmes a pris consistance. Avec le recul du temps, il me semble que n'étant ni écrivain ni surtout ethnologue la prétention était bien grande....

Déjà, en 1951 pendant des vacances scolaires le patron d'une pinasse sardinière de Tréboul Monsieur Marec, avait bien voulu m'embarquer sur la Jeanne pour quelques marées. Grâce à lui, j'avais été respirer la "roque" et le gas-oil au petit matin dans la houle du côté des « Tas de pois »...Parfums que je retrouvais quelques temps plus tard dans les lignes du superbe roman de Henri Quéffelec « Tempête sur Douarnenez. Pour le remercier j'avais alors relevé, à l'œil ou plutôt au " pif", les formes de coque et les détails pour lui en faire le modèle.

Vingt six ans plus tard en 1967, c'est sur la côte Normande, le Cotentin en particulier que je me lançais, dans cette aventure de recherches. D'origines paysannes, du Poitou, j'ai toujours éprouvé une attirance pour le bois et...plus curieusement pour le bateau. Durant mes années de navigation au long cours, les modèles nés de mes rêves ont été autre chose qu'un simple passe-temps. Dans le plaisir jamais épuisé des copeaux j'ai essayé de comprendre les formes des navires, leurs techniques de construction et leur utilisation à travers le monde et son histoire.

L'ethnologie n'était pas au programme de la formation professionnelle nécessaire à mon métier de mécanicien dans la Marine Marchande. Aussi les tâtonnements brouillons et les erreurs se sont accumulées au cours des enquêtes, mais petit à petit les leçons ont été retenues. Tout a donc commencé, alors que frais mariés, je découvrais l'épave du RÊVE qui gisait dans le port de St Vaast depuis quarante ans. .

Durant un congé, entre chaque marée, les pieds dans la vase, et sous l'oeil curieux des rats, je relevais les formes de cette coque et les dimensions de la charpente.

Le RÊVE prend forme, sur le papier d'abord .Puis le modèle naît de ces plans. La charpente est réalisée avec du bois débité dans une varangue .Le passage du plan en deux dimensions, au volume dans l'espace est quelque -chose de fascinant.

Très vite ce bateau qui revit, là sur son petit chantier, me pose des questions:

-où a-t-il été construit?

-Par qui et pour qui?

-A quoi servait-il ?

La rencontre, en1968, du Cdt Choisy, retraité de la Marine Marchande à Barfleur sera décisive. A chaque congé, ses souvenirs et ceux de son père soigneusement conservés dans sa mémoire me sont livrés avec précision et surtout avec la confiance d'un père envers son fils.

A la même époque, se produit pour moi une autre rencontre: l'arrivée du « PETIT PERROQUET » .Cette revue est publiée par les « Editions des 4 SEIGNEURS » à Grenoble. Elle est, avec les livres très spécialisés qui y ont été édités à l'origine de la recherche Ethnologique maritime .Il faut citer « BATEAUX DES CÔTES DE FRANCE » par François Beaudouin, Les deux tomes d' « AR VAG » de Bernard Cadoret, « BATEAUX DES COTES NORD DE BRETAGNE » et la « BISQUINE DE CANCALE » de Jean Le Bot, GROIX L'ILE DES THONIERS de Dominique Duviard

Les buts que se proposaient les collaborateurs de cette revue étaient de faire revivre la vie maritime sous toutes ses formes, surtout les plus modeste, les moins connue. Jusqu'alors, seule la grande marine était étudiée à travers son histoire de gloires et de désastres. La marine marchande était très peu connue, les activités des petites pêches, des chantiers artisanaux, la vie des populations côtières, pratiquement oubliée.

J'adhère aussitôt au « PETIT-PERROQUET » et commence, une modeste correspondance avec Bernard Cadoret le rédacteur de la revue. Sur ses conseils, ceux de Jean Le Bot et Jean Barros, ce qui n'était que simple passion et curiosité technique pour le bateau en bois, devient une recherche mieux orientée et plus ou moins ordonnée sur le terrain. Malgré

tout, en 1975 l'idée de publier les souvenirs de tous ces gens des côtes de Normandie n'a pas encore vraiment pris corps.

Le RÊVE est donc véritablement au commencement... Quelques matelots timidement interrogés sur les quais de StVaast ne savent quoi me répondre au sujet de cette épave. Certain cependant connaît son nom. Enhardi je suis l'un d'eux dans un bistro connu seulement des pêcheurs. Il était tellement discret ce bistro, enfumé et bruyant, sans enseigne ni pancarte, que je ne l'ai jamais retrouvé! Mais curieusement tout ces gens habitués à vivre avec cette épave, elle y était depuis 1929, ne s'étaient, me semblait-il jamais posés de questions à son sujet. C'était un peu comme les meubles familiaux : on ne se préoccupe pas de savoir qui les a faits: ils sont là ...depuis toujours

Si je n'avais pas appris grand chose sur mon RÊVE, je ressentais une curieuse impression: celle que bien que marin moi-même, mais d'une autre famille, il m'apparaît que cette rencontre avec les St Vastais réputés peu faciles me semble réussie. Bien que « horsain » c'est à dire extérieur à leur port...ils m'avaient bien accueilli.

Il ne me restait donc qu'à aborder l'Administration Maritime pour connaître les origines de ce bateau. En tant que Inscrit maritime, je connaissais cette administration et sa très relative aisance. Aussi j'envoyais une enveloppe timbrée pour la réponse au Syndic des Gens de Mer de St Vaast La Hougue. C'était aussi une démarche diplomatique car cet homme était connu pour son caractère ombrageux. La réponse scrupuleuse du commis de cette administration ne se fait pas attendre, et aussitôt j'apprends le nom du premier patron, Georges LUCAS, et puisqu'il vit encore, son adresse, le nom des cinq armateurs de 1927, ainsi que les pêches pratiquées.

C'est au moment où je rencontre Mr Lucas que débute la véritable enquête orale. Cet homme n'a pas vingt ans quand les armateurs le choisissent comme patron du REVE. Devant le modèle de charpente posé sur la table de la cuisine, sa femme presque émue dit « Ah ! Il était comme ça sur le chantier quand on s'est fiancé...et puis après on a eu 11 enfants ! »

Georges LUCAS, peu bavard, répond avec précision et sans étonnement à toutes mes questions : marche du bateau sous voiles, manoeuvres de chalutages etc. etc. Après deux entretiens, il me dit qu'il ne pouvait pas m'en raconter plus sinon que après un peu plus d'un an de navigation, il avait payé le bateau, que les 5 armateurs s'étaient fâchés entre eux et que depuis ce temps là le bateau était resté à pourrir avec ses voiles et son moteur à bord mais que pour en savoir plus je n'avais qu'à aller voir Mr Léveillé qui en avait fait le gréement, et qui habitait derrière chez lui....« Allez donc le voir .... il en sait plus que moi ! »

Pierre LÉVEILLÉ âgé de 80 ans à l'époque, a une grande intelligence de son métier : une véritable passion. Sa mémoire très vive et son talent de conteur en feront un informateur passionnant. Le magnétophone posé sur la table ne le dérangeait absolument pas. Il me demandait seulement de l'éteindre quand ce qu'il pensait qu'il pouvait mettre en cause une personne ou une famille. Cet homme très respecté avait aussi été bedeau à l'église de St Vaast: il apparaissait sur une photo avec une espèce de d'uniforme avec un bicorne, qu'il portait avec dignité.

Je lui achète une feuille de papier à dessin (ses moyens sont très modestes) sur laquelle il trace de mémoire le plan de la voilure exécutée en 1927. En comparant les dimensions de son dessin avec celles du relevé sur l'épave, je reste stupéfait devant la parfaite exactitude des cotes. Son témoignage technique émaillé de souvenirs et d'anecdotes est donc d'un grand intérêt.

Au fil des jours cette rencontre devient de plus en plus riche, Pierre Léveillé comprend parfaitement ma démarche et m'invite à rencontrer d'anciens marins -pêcheurs qu'il connaît tout le long des côtes pour leur avoir fait les voiles de leur bateaux : Barfleur, Grandcamp, Port en Bessin. Mais un jour je n'ai plus retrouvé Pierre Léveillé. On m'a rapporté que son fils après son décès aurait mis à la poubelle tous les documents et outils de son père...

Mais c'est à St Vaast qu'il me disait devoir rencontrer Jules OSMOND, témoin de la fin de la voile et du passage à la propulsion mécanique. Celui-ci, devenu patron très jeune a encore travaillé au chalut à la voile. C'est aussi un des premiers à avoir utilisé le moteur. Son « AMPHI TRITE » sloup a moteur a été construit par Pierre Bellot en 1919 et voilé par Pierre Léveillé. C'est un ami à Edouard...:< savez ben ....!! Edouard Boisard de Barfieu??>... Alors allons voir Edouard!

Celui-ci habite sur les quais de Barfleur. Il me donne rendez-vous à 14H, un beau jour de décembre par un fort coup de vent d'amont (vent de secteur Est). Edouard, qui n'a plus de jambes, m'attend dans son fauteuil roulant, portes et fenêtres grandes ouvertes. Nous sommes trois et malgré le vent glacé qui passe dans cette pièce, l'accueil est chaleureux, et des souvenirs très riches devraient affluer avec ce vent. Hélas quelques temps plus tard nous étions une douzaine de personnes. Tout le monde parlait à la fois, un homme voulait absolument que je le fasse chanter pour la télévision, un autre me demandait d'écrire ses faits d'armes dans la résistance. Un vent à geler les larmes peine à chasser l'épaisse fumée de tabac. Quelques heures tumultueuses plus tard je repart sans avoir appris grand chose durant ces heures pourtant amicales. Je découvrais cependant un détail qui allait durant des années compliquer ces enquêtes. En effet, tout le long de la côte, les gens ont été très marqués par le Débarquement du 6 juin 1944 et lors des rencontres il était toujours difficile de ne pas voir le propos dériver vers ces souvenirs.

Mais la leçon principale de cet après-midi était qu'il me fallait éviter la foule à tout prix. La surenchère dans les souvenirs, qui entraîne des discussions sur les visions et interprétations différentes du même fait vécu par les personnes présentes. Tout cela rend l'enquête impossible

Ainsi, durant mes congés et pendant des années, j'ai arpenté les grèves et ports de cette Basse-Normandie interrogeant, marins, pêcheurs, constructeurs et autres habitants passionnés de leur région. Ma femme protestait contre le nombre de photos de bateaux alors que l'on n'envoyait pas de notre fille. Alors je l'emmenais avec moi et la faisais poser devant ces carènes et épaves que l'on voyait encore en grand nombre sur les grèves.

Cela nous amène à évoquer l'utilisation de l'outil principal, le magnétophone. Bien qu'ayant toujours un carnet et un crayon pour les croquis, je suis incapable de noter les souvenirs au fur et à mesure de la conversation. Toutefois cet appareil demande quelque précautions d'emploi. N'ayant pas du tout réfléchi à ce que je faisais, j'ai, au début effacé par soucis d'économie les premières bandes enregistrées après les avoir retranscrites ....Devant l'énormité de ma bêtise, j'ai très vite conservé les bandes. Puis j'ai appris à n'utiliser que des bandes de qualité. En effet les voix de personnes âgées, avec les intonations particulières dues aux différents patois locaux ne s'accordent pas avec des K7 au rabais.

Dès le début de ces recherches je suis confronté au problème de la relation entre le magnétophone et l'interlocuteur. Dans tous les cas je précise que je vais enregistrer les conversations, et demande si cela gêne. Après cette mise au point, deux possibilités d'utilisation sont possibles pendant la conversation.

L'interlocuteur n'éprouve pas de gêne par l'appareil qui reste en vue, dans le cas contraire je le cache. Il ne faut pas, c'est évident, rapporter ce qui a été dit d'une maison à l'autre...ou même entre les familles d'un même port

La prudence est de règle dans ce jeu. Les souvenirs de faits anciens qui ont pu être perçus différemment à l'époque, des traces de jalousies, de rancœurs peuvent apparaître dans la mémoire, quand ce n'est pas celle-ci qui dérive! J'ai écrit pas mal de bêtises à la suite de mauvais renseignements et mêmes de vantardises de l'interlocuteur...

Pour illustrer les différences de sensibilité et vision, je vais vous raconter l'histoire du patron d'un des premiers chalutiers à voiles et à moteur de St Vaast. Celui-ci était en pêche à la coquille sous le feu de Ver, dans le Calvados. Descendu au moteur pour débrayer la courroie d'entraînement du cabestan, son écharpe se prend dans la poulie et l'étrangle. Doué d'une force herculéenne il réussit à se dégager seul << avec une grosse poche de sang sous le menton...>> Presque mourant, il est remonté sur le pont par quelques hommes de son équipage qui, affolés, appellent un autre bateau du même port, en pêche non loin de là. Le patron de celui-ci annonce qu'il va mener le blessé au Havre puisque avec le moteur, le vent et le courant sont dans le bon sens. Mais c'était sans compter avec la volonté du blessé qui voulait rentrer mourir à St Vaast .... Mais ne voulait pas que les matelots coupent les câbles des grages à coquilles! Enfin après 5 heures de route contre le vent et avec la brume, le bateau arrive au port, le blessé est chargé dans la camionnette à poisson. Il se rétablira à l'hôpital de Valognes!

J'ai entendu alors, trois versions de cette histoire. Les souvenirs du patron ressuscité, et ceux d'un matelot de son bord. Ceux-ci différaient, et même devenaient désobligeants l'un pour l'autre. Quant au patron sauveteur, qui avait perdu sa marée... il terminait son récit d'un air absent et amer : <<pour me remercier, il m'a donné un pigeon.... p'têt bien qu'il n'avait pas de tourterelles....!!>>

Je me suis bien gardé de colporter cette réflexion à ce moment, les portes se seraient refermées

Les conditions d'enregistrement sont parfois difficiles.

Alors que je rentre chez un ancien pêcheur de Ouistreham, la télévision est en route. Le son est à son maximum. Je ne réalise pas à l'instant qu'il est aux trois-quarts sourd et qu'il va laisser ce poste diabolique vociférer tout l'après-midi....

J'ai donc été obligé de crier car il n'entendait pas mes questions....lui aussi criait, parce que je n'entendais rien de ses réponses..! La cassette n'a vraiment pas été une réussite...et sa transcription difficile.

Une autre fois j'arrive chez un charpentier de Port en Bessin. Son discours est passionnant mais passablement perturbé par un vacarme de casseroles agitées par sa cuisinière de femme en train de préparer le repas. Bientôt les claquements de cymbales des couvercles accompagnent un grésillement de frites. La soupape de la cocotte minute s'agite comme un toton infernal, enchaînant dans un sifflement de vapeur le tam-tam du récurage des gamelles dans l'évier. Mon attention ne résiste pas et après une poétique description de l'usage de l'herminette, je prends congé de mes hôtes qui me prient de revenir bientôt. Ce qui ne manquera pas ... mais à une autre heure ! Là encore, la bande n'a pas été facile à exploiter.

Par contre, un jour d'octobre, dans la véranda d'un ancien des gabares du Marais de Carentan. Alors que violents grains de grêle arrivent, bousculés par ce vent de noroît qui éclaire si bien ce marais inondé. Les glaçons crépitent férocement sur le verre, et la vie mi-marine mi-terrestre du vieux gabarier ressurgit dans cette pièce. Nous sommes embarqués

avec lui, sur cette gabare la voile à mi-drise, errant dans le marais dont il dit qu'il est blanc. Cette fois, je n'ai pas eu besoin de retranscrire la bande: l'impression d'être embarqué avec lui est restée gravée en moi..

Déjà lors d'un précédent passage à Liesville, toujours dans le marais, nous marchions le long de la rive, toute spongieuse, très loin de toute habitation. Mr Pierre Fichet me racontait sa navigation sur les marais. Tout en marchant on se sentait comme environnés par une sorte de musique céleste .... Au bout de quelques minutes étranges je réalise qu'après m'être trompé de cassette, je n'ai pas non plus appuyé sur la bonne touche. Pendant que Pierre Fichet racontait ses souvenirs, Barbara distillait une chanson que le vent d'ouest répandait gracieusement autour de nous. J'ai peut être perdu quelques bons détails de la navigation des gabares, mais quelle poésie ! Trempé après cette journée dans l'eau et la boue, je ne me sens pas trop réchauffé .Nous retournons chez lui, où une carafe pleine d'un liquide joliment ambré nous attend sur la table....Ni rhume, ni grippe ne viendront ternir les souvenirs de cette rencontre.

Moins poétique était l'acharnement de la femme de cet ancien charpentier de Granville, à interrompre sans arrêt son mari sur les problèmes techniques de la construction navale...ajoutant de sa voix de crécelle son grain de sel à tout.

Ce va et vient incessant sur la côte de Basse-Normandie a duré des années. J'ai eu souvent la satisfaction de renouer des amitiés entre pêcheurs, raviver des souvenirs communs d'un port à l'autre. :<< Ah vous le connaissez ce vieux forban-là ? Dites-lui le bonjour...je me rappelle quand on passait de la vase sur les N° des voiles pour que le Garde-pêche ne nous reconnaisse pas...>>

Mais, quelquefois à mon débarquement j'apprenais le dernier appareillage de l'un de ces hommes. Monsieur Louis Longuemare constructeur à Grandcamp toujours prêt à expliquer son métier, à parler de ses bateaux réussis, ou moins réussis, est parti à 96 ans. Cet autodidacte était un passionné et, curieux d'avancer dans la connaissance de son métier. Alors je comptais sur Maurice, un de ses fils pour continuer à apprendre leur univers .Hélas au débarquement suivant j'apprenais qu'il s'était tué en tombant d'un chalutier en réparation sur la cale de Grandcamp.

Les relations avec les constructeurs étaient assez différentes de celles que j'entretenais avec les pêcheurs. En fait, il me semble avoir été plus à l'aise avec les charpentiers, car mon attrait pour leur métier, bien que j'étais alors mécanicien sur les cargos, semblait faciliter la rencontre. Autour des bois et des outils. Cette charpente du REVE que je promenais sous le bras m'ouvrait toujours les portes, et la boîte aux souvenirs. Encore qu'un constructeur Monsieur Allard, de Port en Bessin m'ai dit, très aimablement d'ailleurs;<< il y a quinze ans on ne vous aurait pas laissé rentrer dans le chantier ....>> Et devant mon interrogation, il m'explique qu'il n'était pas question que<< les gens viennent espionner notre travail et nos tours de main....tout était secret, même entre gens du métier....!!>>

Monsieur Hamel, excellent ouvrier et aussi architecte pour la plaisance havraise construisait des chalutiers chez Macario à Trouville dans les années 1930 et encore après la guerre, me disait <<Mon patron arrivait le matin avec ses demi -largeurs sur une planchette et me les dictait pour que je fasse le tracé des gabarits...mais je ne voyais jamais les plans du bateau!....>>

Le secret était donc de rigueur. Les Labrèque à Courseulles mettait un bout de serpillière devant le trou de la serrure du hangar pour ne pas être copié.. En questionnant les deux derniers survivants, il me semblaient qu'ils savaient peu de choses de leurs travaux .L'accueil

était très civil, mais on aurait pu penser qu'ils n'avaient construit que des brouettes, le bateau leur semblait complètement étranger... En fait il m'a fallu les rencontrer maintes fois, et avec beaucoup de patience, pour faire revivre ces années durant lesquelles ils ont produit tant de belles embarcations.

Il me souvient du nombre d'années qui ont été nécessaires pour accoster un constructeur de Cherbourg haut en couleur et de caractère difficile.... Enfin grâce au fait que la famille de ma femme avait fourni du bois à son père, cette rencontre s'est faite au restaurant du Phare à Barfleur, les dos des menus disposés sur les tables ont fait les frais des croquis de charpente illustrant son propos tonitruant.....mais j'étais content j'avais compris les détails de la charpente de la voûte, à l'arrière... Par la suite j'ai eu accès à tous les demi-modèles qu'il conservait pour en relever les plans de formes. Les constructeurs Bellot n'ont pas hésité à me confier des modèles et la collection de plans jaunis dont les plus anciens avaient été tracés vers 1825-1830 .Tout a été calqué à l'identique : trait et écritures. Ainsi 10 ans après avoir relevé le RÊVE, le fils du constructeur, Pierre Bellot me prêtait entre autres plans de son père, devis contrats de construction, et le plan original du RÊVE tracé d'après le modèle en bois ! Aussi quelle ne fut pas mon angoisse avant de le comparer avec mon relevé ! En fait la coque à l'état d'épave s'était affaissée et mon plan était faux dans les fonds.

Si la Normandie m'avait parue très riche en plans de formes je n'ai trouvé qu'un seul plan de voilure. Ce n'est que plusieurs années plus tard, alors qu'un élu de St Vaast m'ayant donné accès aux archives de la commune que je pu y découvrir deux cahiers de travaux d'un voilier dénommé Maillard travaillant à St Vaast vers 1840. Du flambard de 5m au trois -mats de 35m passant par les bricks , goelettes , sloops, bisquines ...Tout ce qui avait été construit dans les chantiers du pays y était voilé.

Le modèle du RÊVE a donc été un passeport pour rencontrer les constructeurs, mais il existe une autre clé à cette boîte à souvenir c'est la photo, la carte postale. L'image ouvre inmanquablement la mémoire de l'interlocuteur, c'est le ticket pour remonter le temps. Maintenant inaccessibles, en 1970 à la foire aux Antiquaires de Caen les prix les plus élevés ne dépassaient pas 3fr. Cette carte postale était pour moi indispensable pour la connaissance des formes de carènes.

L'autre source de connaissance restait, et reste encore mais plus rare, les graveurs et peintres de la première moitié du XIXème. Ceux-ci étaient présents alors que les formes des bateaux archaïques commençaient à disparaître alors que la photo n'existait pas encore. Je pense à Charles Mozin car il semble être celui qui a su le mieux discerner les particularités des types de bateaux pêcheurs et caboteurs utilisés sur les côtes de Normandie.

Pour moi ce peintre dessinateur était architecte naval: ses bateaux pouvaient tous flotter et naviguer. Nous, nous souviendrons longtemps Bernard Cadoret et moi-même de notre incursion dans les collections de Mozin au musée des Beaux arts de Trouville. Madame Godefroy alors conservateur nous avait fait découvrir les richesses de ses collections.

Prenant le relais des peintres dessinateurs, les photographes amateurs et professionnels sont arrivés à temps, juste avant le grand bouleversement dû à la « mécanique »

J'ai vu chez un pêcheur de Réville une caisse de cartes postales...toutes les mêmes qui représentaient ses parents en train de faire du filet dans la rue .L'homme n'avait pas supporté de voir ses parents sur une carte postale et, me il, avait acheté tout le stock au photographe - bien connu dans le Cotentin. Il m'en avait promis une à mon débarquement suivant mais à mon retour il était décédé. Que sont devenues ces cartes?

Mais il est des surprises. A Port en Bessin je suis reçu dans une famille assez régulièrement .Ils me conseillent d'aller rencontrer leur voisin qui apparaissait sur une photo où l'on pouvait voir différents personnages et un chalutier des années 1930. Je me présente tout fier avec le document et explique ce que je désirais. L'homme n'a jamais voulu se reconnaître sur le document... Sa femme lui disait

- Tu vois bien que c'est toi!!!

- Non c'est pas moi, je sais bien que c'est pas moi!...sûr que c'est pas moi!

Et, malgré les essais de persuasion de sa femme, il niait toujours, et finit par se fâcher en filant vers le fond de la pièce .Je ne le revit plus.

Retournant, décontenancé chez les voisins, je leur racontais l'histoire. Les yeux pointés vers le bout de leur chaussures, il me répondirent d'un ton gêné: <<vous savez ...il a beaucoup consommé quand il était jeune... >>Je n'ai pas rencontré d'autres cas semblables...heureusement.

<<André Le Peley dit "le Campais">> comme en témoignait sa carte de visite, avait commencé à travailler au Chantier Paris à Arromanches et ensuite il est revenu à la pêche. Il gardait des souvenirs très précis de ses vies professionnelles et il m'a donné avec joie des photos et aussi deux demis modèles d'embarcations construites par ce chantier.

La photographie, ou la carte postale sont les vecteurs de la mémoire. Mais aussi, une sorte de passeport dans la rencontre. Il est arrivé souvent que des parents, des amis apparaissent sur des photos. Alors je les faisais refaire créant ainsi un courant de confiance .Il me semblait qu'un échange devait exister entre ceux qui savaient, ou se souvenaient et celui qui voulait savoir et comprendre. La photo ou repro de carte postale a créé des liens, qui pour certain durent encore avec les enfants et même petits enfants.

Les différents musées locaux et archives communales ou départementales, ou de la Marine à Cherbourg sont des sources d'une grande richesse. Les premières recherches aux Archives Départementales de Calvados m'ont été difficiles car le Maître de Salle, à l'époque me regardait d'un oeil venimeux et soupçonneux, sous prétexte, disait-il :<<que je ne faisais pas de recherches sous la direction d'un professeur de Faculté, parce que je prenais des registre sales et très lourds qui prenaient beaucoup de place... (Les « Matricules des Bâtiments de Commerce » ou les « Matricules des Marins du Commerce» etc., etc.) Son agressivité était telle que j'envisageais la fin prochaine de mes activités dans cette salle ... quand j'appris que c'était un ancien Maître mécanicien de la Marine Militaire. Alors puisque nous avons tous deux baigné dans l'huile, je pensais amadouer ce misérable transfuge de la mécanique en lui avouant ce que je faisais dans la vie : « Officier mécanicien dans la Marine marchande ». Hélas mal m'en pris , j'avais très maladroitement oublié l'antagonisme viscéral qui pouvait exister entre ces deux corps de métier, et l'horizon de mes recherches prit une tournure encore plus sombre! Mais à quelques temps de là, le Maître de salle trépassa.

Le monde des archives est fascinant, à tel point que alors qu'un jour complètement immergé dans les registres du Quartier d'I signy, je repartais avec mes trouvailles plein la tête, oubliant ma femme qui m'attendait à Caen depuis deux heures....

Je trouvais aux archives de la Première Région Maritime à Cherbourg, toute l'aide nécessaire pour cheminer parmi ces hommes et leurs bateaux qui ont fait l'histoire maritime de tous les jours. A Caen l'Administrateur des Affaires maritimes m'avait ouvert les archives non encore versées aux départementales ,ce qui avait curieusement déclenché jalousie et colère de l'ancien Syndic de StVaast qui ayant pris du galon avait pris quelques responsabilités



, après avoir été nommé au quartier de Caen. Et me voilà donc en butte avec ce personnage soudain important, quand, quelques mois plus tard, l'homme se noie sur une plage...Je suis devenu très inquiet quand au prix de mes recherches!

Je n'oublierai pas non plus la richesse des archives personnelles ou familiales. Les notes, croquis et souvenirs de sa jeunesse du commandant Florentin Choisy me parvenaient aux quatre coins du monde par courrier durant mes embarquements. Ils étaient écrits la nuit au revers des bandes d'envoi de journaux, parce que en retraite il n'avait jamais pu se défaire de ses habitudes de quart de nuit...Je repense aussi aux poèmes et souvenirs de mousse que Lucien Cavey patron -armateur de Port en Bessin m'avait confiés. Sa mère ne voulait pas qu'il soit charpentier. « Tu seras marin...je ne veux pas te voir courir dans la rue à faire des bêtises avec les voyous!!!» Et le lendemain de sa communion, à 12 ans, il avait sa vareuse au pied du lit et partait pour «quatre cent cinquante mois de navigation avec le mal de mer en prime...»

Le témoignage le plus important pour cette Normandie si peu connue est venu à travers les cahiers de Charles Garnier, jusqu' alors conservés dans une famille de Douvres la Délivrande. Cet homme a écrit tout ce qu'il faisait ou voyait tous les jours de 1868 à 1930. Ces cahiers apportent un éclairage précis sur les différents gréements utilisés sur notre côte, les couleurs employées, ce qui est très rare et mille détails techniques de cette petite marine. Il observait les manoeuvres dans les ports, surtout Port en Bessin où pendant les vacances il construisait des modèles. Rien de ce qui était maritime ne lui échappait jusqu'au jour où, catastrophe, il est tombé amoureux de sa cousine... Il n'a plus alors été question de bateaux et il a fallu attendre la fin de sa vie, à Douvres, où alors vieux Monsieur veuf et très digne, il s'est intéressé aux chaloupes de Luc/sur mer

Ainsi, ce sont ces marins, ces charpentiers constructeurs, voiliers et aussi mécaniciens, qui par leurs témoignages ont écrit les pages de ce livre. Leurs souvenirs, récoltés pendant mes congés à terre, ont été illustrés par de relevés de formes et de photographies d'épaves, de bateaux encore en activité, de demi-modèles de constructeurs, de maquettes, et enfin de calques de plans originaux. Ainsi chargé de toutes ces richesses je rembarquais, et durant trois, quatre, cinq ou six mois, entre mes heures de quart dans la machine je rédigeais les textes, ou dessinais les plans .Il m'est arrivé d'aller demander au boulanger du bord, du papier sulfurisé parce que je n'avais plus de calque.

Il me fallait envoyer tout cela au Chasse-Marée pour corrections. Alors souvent je confiais des rouleaux de plans, des paquets de textes à un débarquant: rien ne s'est jamais perdu. Même pas le jour où, en route pour la Nouvelle Zélande, nous étions mouillés sur rade de Panama attendant de prendre notre tour. Le quatrième mécanicien devait débarquer pour partir en congés Cette perspective émouvante, après 5 mois de bord, l'avait quelque peu chaviré .Très excité, mais sans ses papiers officiels, il hèle une vedette qui passait entre les navires au mouillage. Le voilà parti, lui, ses valises et mes plans .Pendant quelques heures je me suis fait du soucis, moins pour le copain que pour mes plans que je voyais déjà chiffonnés dans une sombre geôle panaméenne .Les autres me répétaient «Fanch t'aurais pas du lui confier tes plans ...tu sais comment il est ! Etc...etc En fin de journée on voit notre ami revenir avec autre vedette lui ,ses valises et mes plans .Ce qui était une sorte de miracle quand on a su où il était allé .Plus tard les calques ,sont bien arrivés avec lui à Arras ,puis à Douarnenez.

Ainsi petit à petit, au fil des embarquements, au rythme des tours d'hélice, ce livre a vu le jour.

Mais le plus dur restait encore à venir .Il fallait bien en finir. Alors que je débarquais d'un bateau, je rencontre Bernard Cadoret aux fêtes de Pors-Beach 1984. Il me précise avec autorité que ce livre doit paraître pour Noël 84 et que je dois rester à DZ pour travailler avec le maquettiste de l'éditeur...et y passer mes deux mois de congés!

Alors laissant une fois de plus ma femme en Normandie, seule et médiocrement satisfaite après mes quatre mois d'absence, je débarquais dans les bureaux du Chasse-Marée. A la stupéfaction des gens du CM j'ai vécu cloîtré, avec au début, la grande voile de la gabare "Notre Dame de Rumengol" comme lit, et des « bolinos » à manger...Je sombrais dans une vie monacale assez difficile.

Le moral est revenu deux mois plus tard, en voyant les feuilles de pages sortir de la rotative chez Oberthur à Rennes.

Ce travail de recherche, au demeurant bien imparfait, a permis de conserver des tranches de vie de ces gens de mer .Beaucoup de ceux-ci nous ont quitté .Mais pour terminer il nous faut parler de ceux qui ont continué à approfondir certains aspects de la vie des bateaux et des hommes que je n'avais qu'effleuré. Je citerai Jacques Flambard, pour les picoteux du Calvados, François Pochon pour les canots du Cotentin, Anne Seguin qui par l'étude généalogique de ses ancêtres constructeurs à Langrunes pendant près de deux cents ans a étudié la flotte des antiques plattes harengnières disparues depuis 1840.

Et enfin il y a la longue liste de ceux qui ont continué la recherche et la conservation du Patrimoine maritime par les travaux pratiques .Je pense à ceux qui ont restauré des bateaux traditionnels comme Jean-Claude Frouard et sa "BRISE", Jacques Dadure et sa "MARIE MADELEINE", des Associations comme le Capac de Dives et son "ST REMI". Le Musée Maritime de Tatihou avec "L'AMI-PIERRE" Mais il y en a tellement d'autres...Quand à l'association Verguillon créée en 1981, elle a collecté, pour une conservation des techniques de construction une cinquantaine d'embarcations des côtes de Normandie.

Le livre, après sa parution s'est révélé très utile, car il a servi à remercier nombre de personnes qui nous ont aidé à collecter, donner et conserver ces embarcations.