

LA PÊCHE

DU MAQUEREAU DE DÉRIVE

par M. CHANCERELLE

N.D.L.R. — Bien que rédigé en Mars 1951, cet article n'a pas vieilli. M. Guilcher ne signale-t-il pas dans son éditorial que la pêche au maquereau de dérive n'a pas évolué ces dernières années ? Son auteur, M. Chancerelle, conservateur à Douarnenez est décédé depuis lors. M. Crouan, député, président du Conseil général, sachant que nous nous intéressions aux problèmes de la pêche, nous avait remis le double de l'original et c'est ce qui vaut à Penn ar Bed de pouvoir le publier aujourd'hui.

Contrairement au petit maquereau, qui se pêche en été et en automne à proximité immédiate de la côte, principalement à la ligne (et accessoirement au filet tournant (ou senne), le gros maquereau se pêche au grand large, en hiver et au printemps.

Ce poisson, qu'on est convenu d'appeler « Maquereau de dérive » est d'assez grosse dimension ; il mesure de 30 à 35 cm. et, en moyenne, il pèse 330 grammes (3 au kg.).

Il fait son apparition dans la deuxième quinzaine de Février, à l'Ouest du Finistère, au large de la Manche et de l'entrée de la mer d'Irlande.

Sans doute, les lieux de pêche varient-ils avec la saison et les années mais, d'une façon générale, ils changent peu. Ces lieux de pêche étant situés à 100 ou 150 milles (soit 200 à 300 km. de la terre), on peut considérer qu'il s'agit là d'une vraie pêche *au large*, en mauvaise saison et dans des endroits où la mer est particulièrement dure (rencontre de différents courants, rebord du plateau continental).

Les conditions pénibles de cette pêche exigent donc un équipage nombreux et jeune, pour mener à bien le travail harassant que représente chaque matin la relève des filets, dont nous parlerons tout à l'heure.

D'autre part, pour pouvoir aller sur les lieux de pêche et en revenir assez rapidement, il est nécessaire que le bateau soit muni d'un moteur puissant pour lui donner une vitesse suffisante.

En outre, le voyage durant de 10 à 15 jours et même davantage, il faut conserver le poisson dans la glace.

Il en résulte qu'un bateau armé pour le maquereau de dérive a un équipage de 25 hommes environ (dont 3 ou 4 per-

missionnaires, qui embarqueront par roulement, pour remplacer les malades, les blessés ou ceux retenus à terre pour une raison ou une autre).

Pour pouvoir affronter pendant 10 ou 15 jours, sans relâche, les plus mauvaises mers d'Europe, il faut des coques très robustes et tenant très bien la mer.

Pour loger l'équipage, la glace, le poisson pêché, sans oublier le ravitaillement (20 ou 25 tonnes et même 40 tonnes parfois de poisson), pour supporter l'effort du moteur et tenir le coup à la mer, on est arrivé maintenant à utiliser des bateaux d'une cinquantaine de tonneaux environ, faisant de 18 à 22 m. de long et équipés d'un moteur de 100 à 150 CV, qui servent aussi en été pour la pêche du Thon.

Bien entendu, au fur et à mesure que la saison s'avance, et que les conditions climatiques se font moins dures, on arme alors des bateaux moins importants et, à partir de Mai, le poisson se rapproche et la pêche devient moins pénible et moins dangereuse.

Le principal port d'armement et de vente en Bretagne pour cette pêche est Douarnenez qui, avec son voisin immédiat, Morgat, fait à lui tout seul bien plus de la moitié des apports (6.723 t. en 1950). Le Quartier maritime du Guilvinec (avec Saint-Guérolé, Guilvinec et Kérity) arme également, tout comme Audierne, pour cette pêche, mais d'une façon beaucoup moins importante et avec des bateaux plus petits. Les ports du Nord de la Bretagne n'arment plus et ceux du Sud de la Bretagne considèrent qu'il s'agit là d'une pêche trop pénible et trop dangereuse.

L'organisation, financière pourrait-on dire, de cette affaire commerciale que constitue un bateau (avec ses actionnaires ou armateurs, d'une part, et son équipage, d'autre part) est la suivante :

Tous les frais d'armement et d'entretien du bateau sont à la charge des actionnaires (ou armateurs). Les frais d'exploitation, vivres (liquides et solides), combustibles et huiles de graissage, glace, sont payés par la masse (produit brut des ventes). Après défalcation de ces frais, il reste le produit net de la pêche à répartir, répartition faite de la façon suivante : le nombre de « parts » est égal au nombre des hommes de l'équipage + 1 part supplémentaire pour le patron + 1/4 de part supplémentaire pour le mécanicien + les parts des armateurs, soit 7 ou 8 parts en général.

Soit au total, pour un bateau moyen :

25	parts	d'Equipage	
1	»	supplémentaire de Commandement	
1/4	»	»	pour le mécanicien
7	»	d'armateurs	

33 parts 1/4

A cela, il faut ajouter les 1/2 parts des filets des « Veuves » soit, en moyenne, 10 jeux de filets qui donnent 5 parts.

Soit au total et dans cet exemple : 38 parts.

Chaque marin touche	1/38	du produit net	
Le Patron	2/38	»	
Le mécanicien	1,25/38	»	
Tous les armateurs réunis	7/38	»	

Chaque homme d'équipage fournit un jeu de 6 filets qui doit être en bon état, entretenu par lui et reste sa propriété.

Ainsi équipé, le bateau fait son plein de mazout, d'huile de graissage et de glace (2, 3 ou 4 tonnes, suivant sa taille et la saison) ; puis il prend le départ et fait route sur les lieux de pêche.

Au bout de 24 ou 26 heures, il s'y trouve approximativement. Le patron choisit le lieu où les filets vont être mis à l'eau. Il se base pour cela sur son expérience, son flair, les renseignements qu'il a pu obtenir de ses collègues et aussi sur certains indices (par exemple, les bancs de maquereaux sont souvent indiqués par la présence de « Londaux », espèces de très grosses mouettes qui plongent sur les maquereaux pour s'en nourrir ; également par un aspect légèrement luisant et huileux de la surface de la mer, quand le banc de maquereaux est à faible profondeur).

Les phases de la lune jouent aussi leur rôle en cette circonstance. Aux environs de la pleine lune, la pêche est mauvaise, et les bateaux s'efforcent de faire leurs sorties entre le 3^e et 1^{er} quartier, surtout en début de saison.

La mise à l'eau des filets se fait de la façon suivante : ils sont amarrés les uns aux autres par leurs ralingues du haut et par celles d'en bas ; les ralingues du haut sont munies de liège, celles d'en bas de plomb et de cailloux. Le bateau fait route doucement en avant et mouille ses filets en se plaçant au courant (ou au vent, s'il n'y a pas de courant) de ses filets, c'est-à-dire de façon que le courant tende à les écarter du bateau sitôt qu'ils touchent l'eau. Cela pour éviter que l'hélice se prenne dans lesdits filets, ne les abîme et qu'ils ne bloquent l'arbre de couche et l'hélice en s'entortillant autour d'eux.

On mouille donc les 25 jeux de filets des hommes d'équipage et les 8 ou 10 jeux de filets des « Veuves », soit donc au total 35 jeux de 6 filets = 210 filets. Chaque filet fait 25 brasses de long et 2 de hauteur, soit environ 40 m. $\times$ 3 m. 50. Au total, chaque bateau mouille, tous les soirs, une longueur de (210 $\times$ 40) 8 km. 400 de filets qui constituent une nappe à peu près rectiligne que le bateau laisse derrière lui. On conçoit donc que cette opération délicate, mais moins pénible et moins dangereuse que la relève, dure plusieurs heures.

Les filets portent des marques d'identité (plaquettes de bois portant, gravés au couteau, le nom du propriétaire, son N^o matricule et son quartier maritime). Toute cette nappe de 8 km. est alors laissée à la dérive pendant la nuit (d'où le nom de « Maquereaux de dérive ») tandis que le bateau prend la cape à proximité ; c'est-à-dire qu'il fait route à une vitesse très réduite, pour surveiller la nappe et en écarter les vapeurs et paquebots qui sillonnent ce coin le plus fréquenté des mers d'Europe (entrée de la Manche) et ne se font aucun scrupule de passer, à toute allure, à travers les filets qu'ils détruisent. Il s'agit donc d'éviter leurs passages et de ne pas mouiller les nappes sur leurs routes (au nombre de 4) qui sont aussi fréquentées et aussi illuminées qu'un autostrade la nuit. Il faut aussi éviter les collisions et c'est pourquoi il y a trois hommes de quart, la nuit, fréquemment relevés.

Si l'on songe que Douarnenez et Morgat seuls ont armé 108 bateaux, c'est une longueur totale de 800 à 900 km. de filets qui ont été immergés, chaque nuit, par les bateaux de ces ports

(à noter que la Manche ne mesure, dans sa plus grande largeur, que 103 milles, soit 190 km. environ).

Au petit jour, relève des nappes qui sont hâlées lentement à bord, pendant sur l'avant et le flanc du bateau qui remonte à toute petite vitesse la ligne de ses filets ; il faut aller assez vite pour diminuer l'effort de l'équipage et pour ne pas exercer sur les engins un effort exagéré qui risque de casser les ralingues et de faire perdre les filets, si la mer est mauvaise. Mais il ne faut pas exagérer cette vitesse pour éviter des embrouillages. Il arrive que des filets soient perdus, par suite de la surabondance des poissons qui s'y sont pris, ou de tempête ou encore à cause du passage de vapeurs et paquebots à travers les nappes. Les filets étant ramenés à bord, il faut en dégager le poisson, le mettre en glace, nettoyer et réparer rapidement, s'il y a lieu, les engins et les préparer pour la remise à l'eau le soir.

La mise en glace se fait dans des étagères cloisonnées et fermées par des planches mobiles, où le poisson est mis en petite quantité avec de la glace. Ce fractionnement en petites quantités est nécessaire pour les deux raisons suivantes : 1. pour éviter d'abimer le poisson, ce qui ne manquerait pas de se produire si on le mettait en tas important au fond de la cale, et 2. pour éviter qu'à la suite de forts coups de roulis, tout le chargement vienne à se déplacer et à compromettre la stabilité du bateau.

Lorsque le patron juge qu'il a fait son plein, ou que la provision de glace diminue, ou encore que le poisson pêché demande un prompt débarquement pour conserver une bonne qualité marchande, il décide le retour. Le bateau fait cap sur la terre, en général sur son port d'armement, et l'équipage range et replie ses filets.

Sitôt à terre, le poisson est mis — par lots de 5 tonnes — aux enchères à la première vente de la Criée et adjugé, soit à une usine de conserves, soit à un mareyeur qui, d'ailleurs, la plupart du temps, est l'acheteur d'usines « extérieures », c'est-à-dire non situées dans le port même de débarquement ou sa zone immédiate.

Une petite partie de ce poisson est expédiée directement « en vert » pour la vente directe aux consommateurs dans les grands centres de l'intérieur du pays ; mais la majeure partie des apports de gros maquereaux est employée à la fabrication des conserves, soit au vin blanc et aux aromates, soit à l'huile ; articles qui sont, en général, d'un prix assez bas.

La pêche au gros maquereau commence, d'ordinaire, à la mi-Février et elle se termine vers la fin Mai, époque où commence l'armement des mêmes bateaux pour le thon ; armement très différent de celui du maquereau, tant en ce qui concerne le nombre des hommes d'équipage et la répartition des profits, qu'en ce qui concerne les modes de pêche.