

Association Havraise des Amis des Marins



Bulletin N° 22 2 ème semestre 2008

EDITO

Vu de l'extérieur, on pourrait penser que le Seamen's Club va de son train de sénateur. Certes l'activité est régulière et même si nous devons faire face quelque fois à un pic d'activité, à un matériel défaillant ou au remplacement impromptu d'un bénévole, nous parvenons généralement à garder le rythme. Tout ceci pour montrer que l'activité du Seamen's Club évolue et qu'elle se transforme insensiblement en société de service. L'appellation du Club des Amis des Marins pourrait sembler désuète, pourtant notre activité n'est ni démodée, ni surannée, les marins que nous servons nous l'affirment tous les jours. Nos anciens, membres fondateurs, peuvent être rassurés, nous gardons le cap qu'ils nous ont fixé.

Nous servons moins de 10% des marins faisant escale au Havre, c'est dire si le chemin est encore long !

Nous avons besoin d'aide, c'est pour cela que, avec l'aide de notre ami Jean Pierre Bellec, nous avons entrepris de rencontrer nos alliés naturels que sont les armateurs et les agents maritimes, ainsi que le grand port maritime et les opérateurs sur les terminaux pour ne citer qu'eux. Les contacts se nouent et nous avons pu lors d'une réunion plénière des adhérents du GHAAM exposer nos réalisations et nos espoirs qui vont se trouver conforter par la convention 163 qui vise à assurer aux gens de mer les moyens et services de bien-être adéquats à bord des navires et dans les ports.

Cette première rencontre nous a permis d'être approché par la Société Nouvelle de Remorquage Havraise qui nous a gratifié d'un chèque de 5000 euros. Qu'ils soient ici remerciés.

Nos rencontres montrent que notre action est particulièrement appréciée de tous les acteurs portuaires. Beaucoup a été fait, à base de bonne volonté et de générosité, il importe maintenant, dans le cadre réglementairement défini d'établir un partenariat efficace pour assurer un ACCUEIL performant des marins en escale, facette indélébile de l'image d'un port.



Association Havraise des Amis des Marins

44 rue Voltaire 76600 LE HAVRE

Ont collaboré à ce numéro : Annie BEDEL – Anne Claire LE PREVOST – Roger GUILLOU
Jean-Claude DUTREUTRE – Ronan DOLAIN – André DESCOL

PREAMBULE

Nous avons convenu avec l'équipe de rédaction de ne faire paraître que des histoires de marins, des histoires d'hommes ou de femmes dans le milieu maritime. Vous en trouverez quelques unes, avec bien sûr les rubriques habituelles et les nouvelles de notre association.

Pour la prochaine édition, nous aimerions donner un nom à ce bulletin. Proposez-nous un titre !

Lorsque vous lirez ces pages, nous approcherons de la nouvelle année. Recevez donc nos meilleurs vœux pour 2009.

MARIN A L' HOPITAL

Jeffie est fatigué; accidenté il souffre, il ne comprend rien de ce qu'on lui dit...on lui pose des questions, mais il ne peut répondre, puisqu'il n'a rien compris.... Il voit arriver le plateau repas, mais l'aspect de cette nourriture qu'il ne connaît pas, le révolte plutôt. Si au moins il y avait du riz... quel choc pour un marin fragilisé, loin de son pays des Philippines, de sa famille, de son bateau où il vient de passer 9 mois !

Le personnel soignant est chaleureux, attentif, mais l'Anglais n'a pas été au programme de leurs études, et très peu savent s'exprimer dans cette langue. De plus, les infirmières et leurs aides ne sont pas assez nombreux et n'ont pas beaucoup de temps à donner à chacun de leurs patients. C'est dire que des visites amicales ont leur utilité : travail de traductrice pour expliquer au marin le détail de sa santé et des soins nécessaires avant le retour à la maison.

Le riz a vite retrouvé sa place dans les menus, Jeffie a pu avoir des nouvelles de sa famille et du bébé qu'il va découvrir en rentrant ! On prend le temps de parler, d'échanger des mots de vocabulaire : Jeffie retiendra certainement ces mots « bon appétit » toujours lancés avec bonne humeur par le personnel de cuisine. La sonorité de ces 2 mots réjouissait notre marin qui en avait fait son salut aux infirmières, à toute heure de la journée !

Convalescent, on l'emmène à la cafétéria y partageant le régal du croissant, ou quelque autre douceur. Mettre le nez dehors, reprendre vie avec la nature, les fleurs, les arbres... que du plaisir !

Après 2 bonnes semaines d'hôpital, cela se termine par l'échange de nos adresses la veille du départ.

L'équipe de visiteurs à l'hôpital a besoin de sang neuf. Venez nous rejoindre dans le service et vous donnerez du bonheur. Les hospitalisations de marins ne sont pas nombreuses mais quand elles arrivent, la visite quotidienne est souhaitée et un tour s'organise, c'est là qu'il faut du monde.

LA PECHE A LA MORUE

La grande aventure de la pêche à la morue a amené à Saint Pierre et Miquelon, pendant près de cinq siècles, des milliers de pêcheurs français mais aussi européens. L'économie locale est étroitement liée à l'histoire des Terres neuvas.

Dès 1504 (la première date écrite connue), des Basques, des pêcheurs de baleines, puis des Bretons et des Normands, découvrent sur les hauts-fonds des côtes des « terres neuves », faux lisières du Nouveau Monde, un gisement fabuleux : les formidables bancs de morues. C'est alors le début d'une fantastique aventure, celle des

pêcheurs Terres-neuvas, une véritable course au trésor au cours de laquelle Européens (Français, Espagnols, Allemands, Portugais...) mesurent leurs flottes au rythme d'une compétition effrénée. Les années 1930-1970 sont les heures de gloire de cette grande pêche.

Mais avec l'apparition des chalutiers-usines, la gueule des filets racle les fonds et avale des quantités de morues : la pêche est devenue industrielle. Après des siècles d'exploitation de l'océan, le poisson se raréfie sur le Grand Banc. Depuis 1982, un moratoire à la pêche au poisson de fond a sonné le glas de bien des communautés (somme Saint pierre et Miquelon) dont l'économie principale dépendait exclusivement du poisson.

AVOIR 16 ANS A TERRE NEUVE

Je suis né à Saussezemare, non loin de Fécamp. Coté carrière, nous n'avions pas beaucoup le choix : c'était la terre ou la mer. J'étais destiné à être charretier, mais mon frère tenait à Fécamp le café du Pont Gayant, fréquenté notamment par les capitaines d'armement. Je lui ai demandé de leur parler de moi, et c'est ainsi qu'à 16 ans j'embarquais sur le CAP NORD de l'armement Friboulet, direction Terre Neuve, mon premier voyage...

Je fus beaucoup moins fier quand le mal de mer s'empara de mon estomac pendant près d'une semaine. Le seul moyen de limiter les dégâts était de se placer au milieu du bateau. Le roulis qui fait se balancer le navire d'un bord à l'autre est plus supportable que le tangage qui le fait piquer du nez à chaque vague. Difficile par ailleurs de récupérer quand on n'a pour dormir qu'une paillasse et deux couvertures.

Nous sommes partis de nuit, comme cela arrivait le plus souvent. En effet, le bateau appareillait chargé de charbon et de sel, en plus des vivres et de l'eau douce. Tellement chargé parfois que nous préférions ne pas être vus des représentants de la sécurité maritime...

Il nous fallait bien deux semaines pour gagner les bancs de Terre Neuve, voire même monter au large du Labrador. Nous croisions en chemin des baleiniers, armés de harpons, il nous est nous-mêmes arrivé de remonter un apocal (petite baleine). Mais notre trésor à nous, c'était la morue. Nous repérons les bancs quand au loin nous voyions les dos des poissons émerger à la surface de l'eau. Il fallait alors positionner le bateau de façon que le vent ne rabatte pas le chalut vers le gouvernail. Nous pouvions remonter jusqu'à 10 tonnes de poisson par « palanquées » d'une tonne (le bateau pouvant contenir au total de 250 à 300 tonnes). C'est alors que les trente hommes d'équipage se mettaient à l'ouvrage.

Les premiers à intervenir étaient les ébrouilleurs qui vidaient les poissons. Ils séparaient les foies des breuilles, puis les jetaient dans une rigole: Ils étaient plus tard transformés en huile. Puis les matelots coupaient la tête des poissons. Ceux-ci étaient ensuite disposés sur des tables, où les trancheurs les coupaient le long de la colonne vertébrale afin de les mettre à plat. Ils les faisaient ensuite tomber dans une « baille » remplie d'eau de mer où les mousses les lavaient (les mousses étaient les plus jeunes de l'équipage, ils n'avaient que 14 ans...). Une fois lavées, les morues étaient balancées dans les corbeilles. C'est alors que j'intervenais, avec les autres « afaleux ». Nous devions retirer les morues des corbeilles à la fourche pour les mettre dans une goulotte qui les faisait tomber dans la cale pour la dernière étape : le salage.

A 18 ans, je suis devenu chauffeur à charbon. Cela consistait essentiellement à rester devant les foyers, juste vêtu d'une fine chemise (à cause de la chaleur mais pour se protéger néanmoins des manches à air) et ce pendant 4 heures d'affilée (nous avons ensuite droit à 8 heures de repos). A trois, nous manipulions jusqu'à 14 tonnes de charbons en 24 heures : c'est qu'il fallait donner du « steam » (de la pression) ! Un jour, une panne de chaudière nous contraignit à nous relayer pour maintenir des tampons sur la fuite, avec pour unique protection des sacs mouillés que nous enfilions avant d'entrer. Inutile de dire que ce travail aux foyers nous donnait soif. Or un jour, une fuite au bac d'eau douce nous condamna à boire de l'eau saumâtre pendant les 15 jours précédant notre retour. Arrivé à Fécamp, j'avais tellement soif que j'ai vidé sans m'en rendre compte toute une bouteille de vin !

Nous mangions plutôt bien à bord, grâce au talent de notre cuisinier et à notre imagination. Ainsi nous est-il arrivé de partir avec un cochon, que nous engraissons jusqu'à ce qu'il nous engraisse ! Mais il fallait ruser, car de Fécamp, nous transitions par Cardiff pour nous ravitailler en charbon de bonne qualité. Comme nos voisins anglais n'auraient pas permis que nous emmenions de la nourriture vivante, nous cachions le cochon à la passerelle, où il n'en souffrait pas moins du mal de mer ! Une fois le cochon terminé, il restait les rôtis, que nous avions embarqués dans de la glace (insuffisante cependant et le pourtour de la viande n'était pas toujours comestible), et le menu était parfois agrémenté de poisson frais. Personnellement, je me régalaï de cœurs de morue à la poêle...

Bien que les années cinquante aient vu les conditions de travail s'améliorer, nos voyages n'étaient pas sans risques. En me réveillant un matin après une nuit de tempête, j'appris que notre copain Marcel avait disparu dans la nuit. Une vague s'était engouffrée dans la coursive, l'emportant avec elle. Le bateau a tourné et retourné pour le retrouver, mais plus aucune trace : nous n'avons même pas vu son ciré... pas le temps de continuer à y penser. Le temps ne s'étant pas amélioré, il a fallu naviguer par vent arrière et nous avons ainsi « pris la fuite » 6 heures durant.

Même une fois la tempête passée, on n'était pas à l'abri des ennuis. Arrivés à Terre Neuve, les cailloux et les épaves (notamment celles des doris, les barques à fond plat des pêcheurs) nous faisaient courir le risque d'une avarie, ou pouvait abîmer le chalut (filet). On ne « traînait » donc parfois qu'une à deux heures, on travaillait avec le poisson remonté pendant deux nouvelles heures, et là seulement on remettait le chalut à la mer.

Plus tard, on me proposa d'entrer au Port Autonome du Havre, pour travailler à la chauffe sur les dragues. Au grand soulagement de ma femme...

SEUL LE GESTE COMPTE

La circulation automobile est interrompue sur le boulevard Maritime. Des barrières métalliques protègent l'espace laissé vide par l'enlèvement de la passerelle reliant habituellement les deux parties de la chaussée. Quelques policiers dévient la circulation et surveillent les badauds qui se penchent pour tenter d'apercevoir ce qui se passe sous le grand hangar : ils distinguent seulement des ouvriers occupés à nettoyer une cale de lancement, les formes arrières d'un bateau, son hélice et son gouvernail.

Deux remorqueurs, pavoisés, font des ronds dans l'eau dans le bassin, en face du chantier naval. Les canots des lamaneurs sont aussi en attente à proximité. Leur présence est inhabituelle à cet endroit. Pas de doute, un évènement se prépare....

Dans le quartier du Perrey, de petits groupes, hommes, femmes, enfants se dirigent vers la porte du Chantier: des voitures s'y s'arrêtent. S'en extraient des personnalités. Les uns, vêtements sombres, couvre-chefs, sont les notabilités locales : de la Municipalité, de la Chambre de Commerce, du Port et des milieux maritimes. Les autres, manches et casquettes galonnées, gants blancs prennent, en sortant des véhicules, la posture un peu raide de ceux qui détiennent « l'Autorité »... et se sentent observés.

Direction le grand hangar. En y pénétrant, on aperçoit, se découpant en ombre chinoise sur la vive clarté procurée par l'ouverture d'une grande porte métallique, le plan incliné sur lequel repose – comme en équilibre – la coque d'un bateau. Sur celle-ci, peinte en noir rehaussée d'un liseré blanc, se détachent, en grosses lettres blanches :

PILOTE LE HAVRE

Le bateau présente ses formes élégantes (étrave élancée, poupe arrondie) à la foule rassemblée aujourd'hui en un lieu qui se donne des airs de fête : à bord pavillon national à l'arrière et pavillons multicolores du Grand Pavois; sous le hangar, pavillons tricolores disposés sur les murs et autour d'une tribune: on pense à un tableau de **Raoul Dufy**.

Erigée en hauteur, une tribune en bois, à proximité de l'étrave est prévue pour accueillir les officiels. De là, on domine l'ensemble de la scène et on s'offre aussi à la vue de tous. La foule des invités occupe une vaste plate-forme, le long de la cale. Ici se pressent les marins et leurs familles : de la station de pilotage, des remorqueurs, du lamanage et les ouvriers des chantiers, en tenue de travail. Certains pour mieux voir sont agrippés à des poteaux métalliques, montés sur des échelles ou sur des escabeaux. Ils aperçoivent le bateau de profil : de l'arrière, presque au ras de l'eau, à l'étrave sur laquelle flotte un grand pavillon vert à ancre blanche. Ils distinguent aussi la passerelle vitrée et les rondeurs de la cheminée. Sur la cale de lancement, des ouvriers s'affairent aux ultimes préparatifs. C'est l'attente...

Soudain, sur la plate-forme, maintenant noire de monde, les conversations s'apaisent : les autorités gravissent les marches d'accès à la tribune. La marraine d'abord, apparentée à un haut dignitaire havrais de la République. Vêtue sobrement, elle est toute souriante. Elle se place en peu en retrait, à proximité de la bouteille de champagne, le président-directeur général des chantiers Augustin-Normand, les responsables de la station de pilotage du Havre, le prêtre, arrive ensuite et prend place devant les officiels. C'est le curé de la paroisse voisine, surplis blanc sur la soutane, étole et barrette. Egalement en surplis blancs, deux garçonnetts aux joues rondes comme des angelots de Rubens sont à côte de lui, de part et d'autre. L'un d'eux tient à deux mains, un petit cierge fixé au fond d'un verre.

Une jeune fille, à côté du prêtre, a passé dans son poignet, l'anse d'un petit panier soigneusement recouvert de dentelle. C'est le bénitier et le goupillon. Retirant sa barrette, le prêtre commence alors les prières rituelles. Recueillement appuyé des deux assistants; l'assemblée est silencieuse. Puis, sortant le goupillon du bénitier, il entreprend, d'un geste large, la bénédiction de la coque du bateau. A cet instant, l'extrémité du goupillon se brise et s'écrase sur le sol de la cale, quelques mètres plus bas.

Légers murmures dans la foule, sourires contenus des officiels, visage amusé de la marraine, tandis que le prêtre, souriant lui aussi, saisi promptement le verre tenu par l'assistant placé à sa gauche. Il en retire le cierge, rempli le récipient improvisé avec l'eau du bénitier, et projette sur le bateau la totalité de son contenu....qui atteint cette fois son but. Sidérés, les deux garçons restent bouche bée. Un murmure monte de la foule. Sur la tribune, sourires détendus des officiels. La marraine coupe immédiatement les rubans de la bouteille de champagne qui s'écrase sur la coque dans un bel effet de mousse. Applaudissement général suivi de coups sourds : on libère le bateau.

Quelques instants de légère angoisse.... Il glisse sur son ber, lentement, prend de la vitesse, entre dans son élément, salue de l'étrave et s'éloigne, croché par ses deux remorqueurs, dans le bruit des sirènes. La « Françoise de Grâce » est née.

Protégée, selon la tradition, par les deux rites, religieux et profane, la voici parée pour affronter, selon **Clément MAROT** :

« Cette mer variable où toute crainte abonde »

Vaillant bateau, aux excellentes qualités nautiques, techniquement à la pointe du progrès, il assurera, pendant une vingtaine d'années, par tous les temps, manœuvré par d'excellents marins bretons et normands, son service sur la dure rade du Havre. Mais un jour, encore en bon état, mais rattrapé, lui aussi par le progrès, il sera remplacé par des vedettes rapides. Parti sous le pavillon d'une Eglise Evangélique, il contribue, maintenant, à répandre la « Bonne Parole » dans les îles du Pacifique

REGARDS SUR L'ANNEE 2008

L'année qui s'achève a été riche en activités pour notre association. Voici quelques retours en arrière :

Notre dernière assemblée générale s'est tenue le 19 mars 2008. Elle avait constaté une fréquentation du foyer en hausse avec près de 11 000 marins reçus en 2007. Depuis lors, et malgré un ralentissement de l'activité portuaire (mouvements sociaux liés à la réforme du statut des ports autonomes ayant entraîné des annulations

d'escales), la fréquentation du club par les marins est restée soutenue avec les mêmes difficultés liées au nombre insuffisant des véhicules et à leur vétusté.

Le conseil d'administration s'est réuni le 9 octobre dernier. La question de l'élargissement des horaires d'ouverture du foyer et de l'ouverture du samedi fait actuellement l'objet de réflexions ; aucune décision n'a encore été prise car des problèmes préalables sont à régler avec l'hôtel des gens de mer, avec les salariés de l'association et avec les chauffeurs bénévoles. La mise en place des conseils de bien-être a également été évoquée le 9 octobre : le conseil national est maintenant créé et constitué. Au plan local, les préfets sont chargés de la mise en place des commissions portuaires dans 22 ports. Mais la question du financement reste à régler par les ports.

Il a également été rendu compte de l'assemblée générale annuelle de la FAAM qui s'est tenue à Sète les 4 et 5 octobre et où notre association était représentée par son président Roger Guillou, accompagné de Raymond Le Chevalier et de Jean-Claude Duteurtre. La formation des bénévoles et des salariés des associations d'accueil des marins (visite à bord, transport, sécurité, accueil dans les foyers) a été traitée à Sète et doit faire l'objet d'une réunion au Havre animée par Guy Pasquier et Philippe Martin.

Nous avons participé, comme chaque année, aux fêtes de la mer les 6 et 7 septembre.

Enfin, dernière et très bonne nouvelle : au cours du récent baptême de 3 nouveaux remorqueurs de la SNRH, le président de cette société a remis à notre président Roger Guillou un chèque de 5 000 € pour le seamen's club. Qu'il en soit très vivement remercié et puisse son geste susciter la générosité d'autres partenaires portuaires de notre association !

L'AHAM SUR INTERNET

L'association vient de créer son site internet. Il est un outil de communication supplémentaire, tout d'abord pour les adhérents, qui pourront obtenir des informations sur l'actualité récente de l'AHAM et de son environnement. Mais il permet aussi d'informer sur un plan plus général, afin de mieux faire connaître notre association. Nous espérons aussi mettre en ligne une version anglaise, pour qu'elle puisse informer nos amis marins en escale au Havre ou à l'autre bout du monde.

Le site se doit de refléter le travail effectué et les actions menées par nos bénévoles et salariés. Nous comptons donc sur vous pour nous faire part de vos remarques, de vos idées de reportages, ainsi que de nous envoyer des photos qui illustreront le site.

Rendez-vous sur : <http://www.seamensclub.fr/>

Le **CREDIT AGRICOLE DE
NORMANDIE SEINE**

subventionne l'expédition de ce bulletin : qu'il en soit ici remercié.