

## **1. La pêche à la morue**

### **L'aventure morutière**

Nicolas Selles, premier grand armateur morutier fécampois, est connu par le procès qui l'oppose à l'Abbaye en 1561 : rentrant de Terre-Neuve avec un chargement de 70 000 morues, il refuse de payer les taxes ou « droits de coutume » réclamées par les moines. Au bout de 14 longues années de procès, Nicolas Selles sera condamné à payer les taxes dues à l'Abbaye et une forte amende.

#### De l'aventure à l'industrie.

En 1627, il y avait à Fécamp 18 à 20 vaisseaux « qui sont tous les ans à la pesche des morues sur les bancs de Terre-Neufve ».

Les guerres de Louis XIV brisent cet essor, qui reprendra progressivement au 18ème siècle. Lors d'un dénombrement effectué en 1764, sur les 36 navires à quai, 6 sont armés pour le commerce des îles (Cayenne, Antilles), 12 pour le cabotage, 2 pour Terre-Neuve et 16 pour le hareng et le maquereau (archives de Fécamp).

À la veille de la Révolution, 14 navires fécampois sont armés pour la pêche morutière sur les bancs de Terre-Neuve. À cette époque, la morue est pêchée avec de simples lignes à mains, directement filées à partir du bord du navire par les marins installés dans des tonneaux, à l'extérieur du bastingage.

#### Des lignes à mains aux lignes de fond.

En 1789, le capitaine dieppois Sabot eut le premier l'idée de remplacer ces lignes à mains par des lignes dormantes ou lignes de fond. Appelées aussi « harouelles », ces lignes très longues étaient garnies d'un grand nombre d'hameçons et tendues au fond de l'eau par des plombs.

D'un rendement supérieur, cette nouvelle méthode fut d'abord décriée car jugée dangereuse pour les matelots et ne s'imposa définitivement que vers 1830-1840. En effet, pour déposer les lignes et les relever, on utilise deux lourdes chaloupes longues de 8 m environ, montées par un équipage de 6 à 8 hommes. Encombrantes et difficiles à manier, elles peuvent être terriblement meurtrières : en cas de perte, c'est en effet près de la moitié de l'équipage qui disparaît d'un seul coup !

## **2. La pêche au temps des doris**

En 1876, des capitaines fécampois ramènent de Terre-Neuve quelques exemplaires de doris, petite embarcation à fond plat, construite à clins, qu'utilisent les goélettes américaines. Dès 1877, quatre armateurs

décident de l'essayer. Ses qualités s'avèrent si grandes que, quatre ans plus tard, l'ensemble de la flotte morutière en est équipé.

Le doris, un outil performant.

L'utilisation du doris présente de nombreux avantages :

- Ne mesurant que 7 mètres, le doris est léger, empilable et aisément transportable. Sa mise à l'eau quotidienne, afin d'aller tendre les lignes de fond puis les relever, et son remontage à bord du voilier pour la nuit, s'en trouvent facilités.
- Au temps des chaloupes, deux seules lignes de fond étaient mise à l'eau. L'utilisation de doris, au nombre d'une douzaine par navire, élargit considérablement le territoire de pêche et accroît la production morutière.
- Lorsqu'une chaloupe était perdue, c'était un équipage de 8 hommes qui disparaissait. Avec deux hommes par doris, le risque se trouve minimisé.
- Sa forme simple est adaptée à une production industrielle. Des centaines de doris sont en effet construits chaque année, la législation imposant de les changer après deux campagnes sur les bancs.

La pêche en doris .

Deux tirages au sort avaient lieu sur le navire : le premier, juste après le départ de Fécamp, pour l'attribution des doris à chaque équipage ; le second, sur les bancs, pour la répartition des « aires de vent », position des doris par rapport au voilier.

...« puis les dorissiers tirèrent au sort leur aire de vent. La rose était divisée en douze sections égales, l'un recevait le nord, un autre le nord-est, etc... Chacun de son côté, telle était la règle invariable. » (Marcel Ledun, 1963)

Après avoir « boëtté », c'est-à-dire pêché le bulot, principal appât de la morue, les hommes partaient à bord des doris en fin d'après-midi pendant plusieurs heures pour poser les lignes dans les aires de vents.

« L'aventure des dorissiers étaient quotidiennement une aventure dangereuse. Ils n'étaient jamais plus de deux à bord : le patron et son « avant ». Parfois, les hommes devaient ramer 2, 3 ou 4 heures entières dans un milieu particulièrement hostile :

tempêtes, iceberg, cachalots, et surtout... la brume, si dense que du bord on ne voyait même pas les hautes vergues ; le tintement de la cloche était la seule sécurité des dorissiers sur la route du retour. (...) Il arrivait par fort vent contraire que le tintement ne fût pas entendu. (...) La plupart des pêcheurs qui ne sont jamais revenus de Terre-Neuve ont péri de cette façon. » (Marcel Ledun, 1963)

À l'aube, les pêcheurs quittaient à nouveau le navire pour le relevage des lignes qui durait 4 à 6 heures, suivant l'état de la mer. Ils entassaient

les morues dans chaque doris, souvent au risque de le faire chavirer ! Revenus près du voilier, les dorissiers jetaient les poissons sur le pont du navire à l'aide d'un piqueux, bâton terminé d'une pique. Commençait ensuite le travail du poisson...

### **3. Les chalutiers morutiers**

#### Les chalutiers « classiques » à vapeur

Dès le début du siècle, le nombre des voiliers ne cesse de décroître au profit des chalutiers. En effet, leur mode de propulsion à vapeur permet de pratiquer le chalutage, d'un rendement supérieur à la pêche aux lignes de fonds.. Ces premiers navires en acier de 150 à 500 tonneaux sont polyvalents et peuvent pêcher aussi bien la morue au chalut que le hareng au filet dérivant.. Le plus beau fleuron de cette génération est « l'Augustin Le Borgne » que le « Yacht », journal de la marine du 12 août 1905, présente ainsi :

... « construit plus spécialement pour la grande pêche à la morue en Islande et éventuellement sur les bancs de Terre-Neuve, il atteint des dimensions et une force qui n'avaient encore jamais été données à ce genre de construction et qui en font, jusqu'à ce jour, le plus fort chalutier du monde... Le port de Fécamp, déjà le premier de France pour la pêche à la morue, va bientôt se trouver enrichi de plusieurs unités du même genre. ».

En 1939, la France possédait la plus belle flottille de chalutiers à vapeur. Fécamp armait près de la moitié de ces chalutiers, dont certains mesuraient plus de 70 m et dépassaient 1 000 tonneaux, comme le « Vikings I ».

#### Les chalutiers « classiques » à moteur

Apparu dès 1930, ce type de chalutier remplace les « vapeur » après la seconde guerre mondiale. La reconstruction de la flottille s'oriente alors vers les grands chalutiers à moteur diesel, d'une autonomie de 2 à 3 mois. Sur ces chalutiers, comme sur les « vapeur », le chalut est remonté par le côté à l'aide de deux potences.

Pourvus de matériels de plus en plus sophistiqués : appareils de navigation tels le Decca, sondeur de profondeur, etc... Ils sont dotés, vers la fin des années 1960, de cales frigorifiques et de machines à travailler le poisson.

#### Les chalutiers modernes à rampe arrière.

Conçus différemment des chalutiers classiques, ils se caractérisent par un plan incliné à l'arrière, pour la mise à l'eau et la remontée du chalut. Ils disposent sous le pont d'une véritable usine qui travaille le

poisson en filets et le surgèle en plaques. L'un des premiers chalutiers français de ce type fut le « Vikings III », armé en 1965 par les Pêcheries de Fécamp.

La crise de la pêche des années 1970 a provoqué le déclin de ces navires. Le dernier grand chalutier de Fécamp fut le « Dauphin » qui, après une campagne sur les bancs de Saint-Pierre-et-Miquelon entre janvier et avril 1987, quitta définitivement notre port le 9 novembre 1987.

## **4. Le chalutage**

### Les chaluts

D'un usage extrêmement répandu depuis le 20ème siècle, le chalut n'est pas une invention contemporaine. Dans son ouvrage « Le Traité des Pesches » du 18ème siècle, Duhamel du Monceau présente déjà un filet en forme de poche utilisé par les pêcheurs côtiers français, dont l'origine remonte au Moyen Age.

#### Plusieurs sortes de chaluts se sont succédés :

- Le chalut à perche fut employé sur les voiliers et les premiers «vapeur» ; aujourd'hui, quelques pêcheurs côtiers sont restés fidèles à cet engin pour la pêche de poissons de fond comme la sole.
- Premier chalut à panneaux, l'Ottertrawl remplace le chalut à perche dès le début du 20ème siècle. Il est amélioré à partir de 1922 par les Français Vigneron et Dahl, qui placèrent les panneaux sur les câbles de remorquage. Ce chalut de type « V.D. » a été le plus utilisé sur les chalutiers classiques.
- Le chalut semi-pélagique, à grande ouverture verticale, apparaît vers 1960 sur les chalutiers classiques comme sur les chalutiers à rampe arrière.
- Le chalut pélagique, bien plus long que le semi-pélagique, ne racle pas les fonds. Il est traîné à toutes les profondeurs pour atteindre les bancs de poissons migrant entre deux eaux. Depuis 1970, son utilisation est courante sur les chalutiers à rampe arrière dotés de sondeurs.

#### Les manœuvres de chalutage sur un chalutier classique

##### Le filage

Le chalut est mis à l'eau, puis le navire avance lentement. Les funes se déroulent du treuil. Une plus grande longueur est donnée au câble avant, de manière à répartir la force de tractation sur le chalut et éviter qu'il ne se déchire.

Lorsque le chalut est au fond de l'eau, les câbles sont enserrés dans une forte mâchoire, le « chien », situé à l'arrière du navire, qui les maintient éloignés de l'hélice. Le navire peut alors manœuvrer librement

et commencer son « trait de chalut » d'une durée moyenne de deux heures.

#### Le virage

- Pour effectuer les opérations de remontée du chalut, les câbles sont libérés du « chien ».
- Ils sont ensuite enroulés pour remonter la gueule du chalut à bord du navire.
- Le « cul de chalut » est amené le long de la coque par un cordage : la lâche.
- Seul le « cul de chalut » est monté à bord.
- Un marin, le « largueur de cul », se glisse sous la poche suspendue à 80 cm du pont et dénoue le nœud situé à la base du cul. La masse de poissons ainsi libérée, se déverse immédiatement dans le parc. Le contenu du cul que les pêcheurs nomment « palanquée » ou « pal » pèse 2 à 3 tonnes.

Ainsi vidé, le cul est refermé et rejeté à l'eau pour remonter le reste de la pêche. Le poisson qui était maintenu dans la partie centrale du chalut, toujours à l'eau, remplit alors le cul pour former une seconde palanquée. Celle-ci sera hissée à bord et vidée sur le pont... L'opération se poursuivant jusqu'à la dernière « pal ».

Longues et délicates sur les chalutiers classiques, les manœuvres de chalutage sont beaucoup plus rapides sur les chalutiers modernes, qui filent et virent le chalut par leur rampe arrière.

## **5. La pêche au hareng**

### **Le hareng et le maquereau**

#### Le hareng

Nom scientifique *Clupea harengus*, famille des Clupéidés. Selon les espèces, le hareng mesure de 20 à 30 cm. Sa couleur est gris argenté. Il se pêche de juin à octobre au Nord-Est de l'Ecosse, puis au Sud-Est de l'Angleterre : c'est la « pêche d'été » ; et de novembre à janvier en Manche : c'est la « pêche d'automne ».

#### Le « hareng-roi »

Lacépède, naturaliste français, écrivait à la fin du 18ème siècle : « le hareng est une des productions dont l'emploi décide de la destinée des empires... »

Facile à conserver et à sécher, le hareng fut une des premières ressources des mers exploitées par les peuples du Nord. En France, c'est l'installation des Vikings qui a considérablement développé la pêche et la salaison du hareng dans les ports du Nord du pays.

Au Moyen Âge, le hareng, très abondant, constitue une nourriture bon marché pour les populations les plus pauvres. Aliment essentiel

pendant les nombreux jours de carême et d'abstinence (plus de 150 par an !), il représente une véritable monnaie d'échange dans les ports de pêche. Ainsi, à Fécamp, l'Abbaye de la Sainte-Trinité, à qui est concédé le port depuis 1185, développe la pêche du hareng et en tire une notable partie de ses revenus.

Après les guerres de Révolution et de l'Empire, le port de Fécamp révèle sa supériorité pour la pêche du hareng en armant jusqu'à 50 grands bateaux et 163 petits bateaux montés par 1 500 hommes ! Ainsi, du 19ème au milieu du 20ème siècle, Fécamp resta le meilleur représentant de la pêche harenguière, classée parmi les grandes pêches maritimes.

## **6. Technique du filet dérivant**

Quels que soient les navires utilisés, les Fécampoïses pêchaient traditionnellement le hareng au moyen de filets dérivants. Cette technique se pratique à l'aide d'une suite de filets appelés « sennes ». Assemblées les unes aux autres, celles-ci sont maintenues verticalement dans l'eau, afin que le poisson s'y prenne par les ouïes. Cet ensemble de filets, nommé « tessure », peut mesurer jusqu'à 6 kilomètres. La mise à l'eau s'effectue avant la tombée de la nuit. Les sennes et les quarts-à-poche sont amarrés au halin, puis mis à l'eau debout au vent et on hisse le tape cul sur le mat arrière. Quand la tessure est « dehors », le navire est maintenu à la dérive pendant la pêche. On abaisse alors le grand-mât pour diminuer la prise au vent.

Le virage ou remontée de la tessure a lieu généralement au point du jour sur les voiliers, et vers deux heures du matin sur les drifters. Le halin est viré au cabestan et « lové » dans sa cale. Au fur et à mesure de leur remontée, les quarts-à-poche sont libérés et rangés à l'avant du pont.

Les matelots hissent manuellement le filet à bord, par le travers du navire, le tirent sur deux rouleaux en bois, et le secouent pour « débrouquer » ou décrocher le hareng qui tombe dans les parcs à poissons appelés « gattes » et sur le pont. Cette opération demande au moins six heures de travail difficile aux pêcheurs, qui doivent tirer toute la longueur de la tessure, alourdie par le poids du poisson. Aussitôt pêché, le hareng est salé et mis dans des barils en bois. À terre, il subira sa préparation définitive de conservation.

### Les navires

Depuis le début du 19ème siècle et jusqu'en 1957, on utilisa successivement trois types de navires. Ils sont tous équipés d'une « miche » : support du grand-mât que l'on abaisse pendant la pêche et de rouleaux sur lesquels sont tirées et secouées les sennes. Apparue au 18ème siècle, les lougres, qui étaient à l'origine des navires de guerre,

sont grées pour la pêche du hareng vers 1820. Ce sont des petits voiliers à trois mâts, munis, pour remonter le halin, d'un cabestan à bras, amélioré vers 1870 par le cabestan à vapeur.

Les lougres sont remplacés par les dundees, nom originaire du port de Dundee en Écosse, ou « dandys ». Voiliers à deux mâts, d'une longueur variant de 30 à 35 mètres, ils comportent un équipage de 22 à 25 hommes et sont généralement de bons marcheurs, solides et stables.

...« les dundees partaient pour la pêche fin juin et montaient vers le Nord... C'était un beau spectacle de voir ces bateaux, toutes voiles dehors, apparaître au large d'Yport, l'un derrière l'autre, à distance respectable, embouquer les jetées à toute allure... » (L. Bennay)

Au début du 20ème siècle, les drifters succèdent petit à petit aux dundees, qui disparaissent totalement vers 1929. Ce sont des bateaux en acier, dont l'équipage est composé de 32 hommes. D'une longueur de 35 à 40 mètres, ils sont propulsés par une machine à vapeur au charbon. Le dernier drifter fécampois, « l'Emmanuela », est désarmé en 1957. Avec lui, cesse la tradition de la pêche au filet dérivant qui, hormis sur les caïques d'Yport et d'Étretat, est remplacée par le chalutage.

## **7. Peinture de Marine**

La vie remuante des quais, les navires dont on aimait à garder l'image, mais aussi les drames de la mer ont toujours inspiré les peintres de marine. Retrouvez nos peintures de marine sur la base « joconde » du Ministère de la culture :

<http://www.culture.gouv.fr/documentation/joconde/pres.htm>

De belles vues portuaires témoignent de la mode de la côte normande auprès des peintres paysagistes du siècle dernier.

## **8. Un musée de mémoire**

Espace essentiel de conservation de la mémoire collective, le musée mène de constantes recherches historiques qui aboutissent à la présentation d'une exposition temporaire chaque année. Une librairie spécialisée propose catalogues d'exposition, livres pédagogiques et ouvrages historiques sur la marine.