



Le « Manuel-Joël » : Chalutier classique en bois de La Rochelle

Caractéristiques :

Lancement : Août 1954 francisé le 6/12/1954

Constructeur : Union Sablaise La Rochelle

Gérant majoritaire : Camille Teillet

Associés : Mrs David et Gautier.

Longueur : 19,20 mètres

Largeur : 5,85 mètres

Tirant d'eau maxi : 3 mètres

Jauge brute : 47,29 tonneaux

Poids lège : 80 tonnes

Arrière : Norvégien

Coque : Chêne

Pont : Iroko

Auxiliaire : moteur DEUTZ

Treuil : BOPP

Propulsion : WURMAG puis POYAUD 170 cv (1958), puis BAUDOIN de 240 cv en 1968 puis 280 cv en 1979.

Pompes : 2 Baudouin attelées sur le moteur, 2 à bras sur le pont

Carburant : 10000 litres - Huile : 400 litres - Eau douce : 2000 litres

Aménagement intérieur : un magasin, une cale à poissons d'une capacité de 20 tonnes de glace, la machine et un poste d'équipage à l'arrière avec six couchettes, une cuisine à l'arrière de la passerelle.

Port d'attache initial : La Rochelle L.R. 4532

Armé à la pêche au large : 8 /12/1954 Mr Taraud Adolphe armateur embarqué (à 50 % avec le chantier)

Armé à la pêche côtière : à partir de décembre 1979.

Après 37 années de navigation, son propriétaire, Henri Teillet fait don du Manuel-Joël au Musée Maritime de La Rochelle le 20 décembre 1991.

Ce bateau est un des derniers témoins des chalutiers pêche latérale, dits « classiques ».

Il obtint son classement au titre des Monuments Historiques le 22 septembre 1994.

Premier équipage :

Patron : Adolphe Taraud dit « Charlot »

Chef mécanicien : Hyppolyte Normand

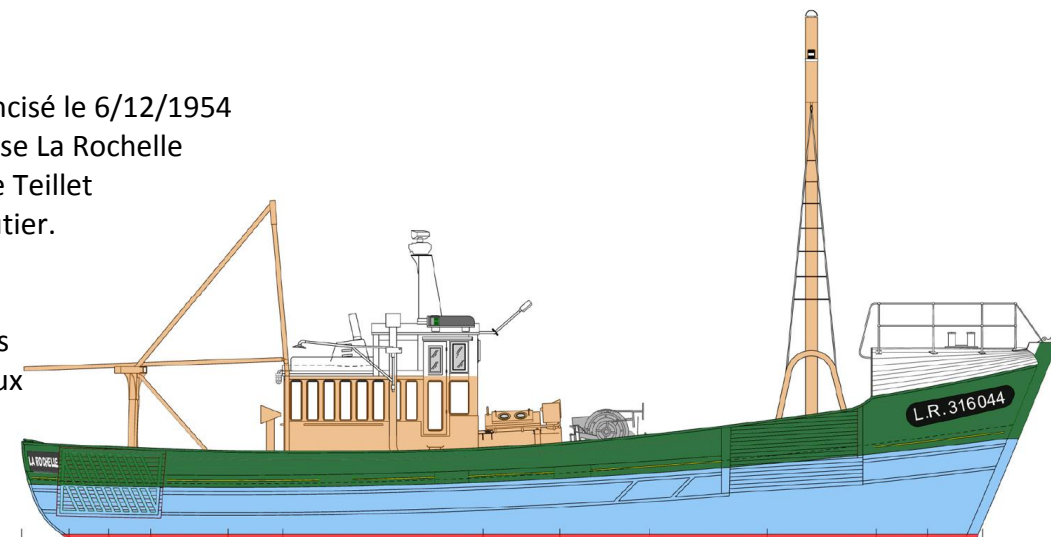
Second de pont ou « bosco » : Louis Maillot

2 matelots : Joseph Maillot et Jules Valère

Mousse : Henri Teillet, futur armateur et patron du bateau qu'il rachètera en 1969.

De 1979 à 1991, équipage comprendra 3 marins minimum contre 6 lorsque le bateau était armé pour la pêche au large.

Le Manuel-Joël amarré sur le Vieux Port de La Rochelle



Le « Manuel-Joël » : Chalutier classique en bois de La Rochelle

Saisons et secteurs de pêche :

De juin à octobre, le thon migrant dans le secteur du Golfe de Gascogne, le Manuel-Joël se dotait de tangons et pêchait à la ligne pour des marées de 28 à 30 jours :

- Des Açores en début de saison jusqu'à ouest Irlande en fin de saison pour le thon blanc (germon)
- Sur le « fer à cheval » limite franco-espagnole du plateau continental pour la bonite

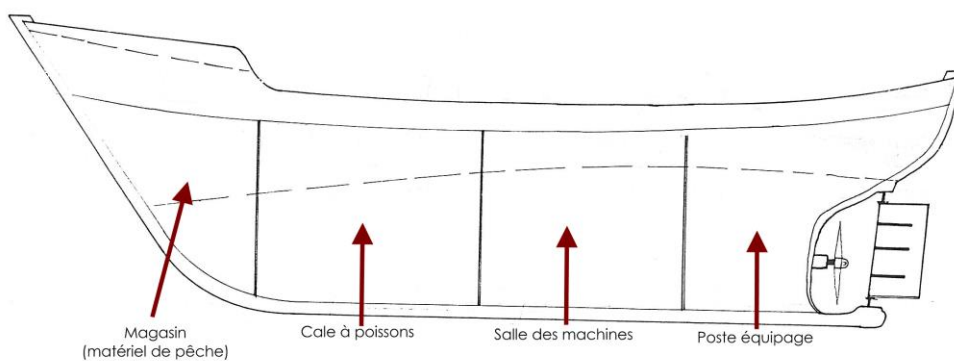
En dehors de cette période, le Manuel-Joël était doté d'un chalut de fond et pêchait entre 100 et 150 mètres de profondeur sur le plateau continental :

- Sur le canal Saint Georges pour la pêche à la langoustine. La marée durait environ 10-12 jours. Cette pêche se pratique surtout par petit coefficient de marée.
- Sur la baie de Liverpool et jusque dans le sud de l'île de Man pour trouver le poisson par gros coefficient.
- Sur la côte landaise, le Golfe de Gascogne à la recherche de la sole, du céteau, du merluchon, de la seiche et de l'encornet. La marée durait entre 7 à 10 jours.

48 heures à quai entre deux marées :

Le Manuel-Joël revenait à La Rochelle pour déglacer, restait à quai 48 heures avant de repartir en pêche. C'est le manque de carburant qui limitait la durée de la pêche. Le bateau consomme beaucoup plus quand il pêche au chalut que lorsqu'il pêche à la ligne. Le tonnage débarqué avoisinait 4 à 5 tonnes d'espèces de qualité. 10 à 20 tonnes de glace étaient embarqués pour chaque marée.

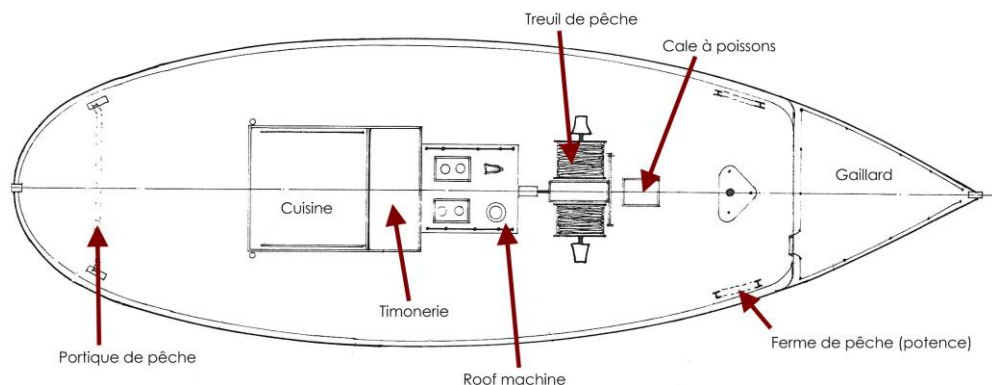
Au débarquement, Henri Teillet ne passe pas en criée mais vend directement à un mareyeur, un arrangement qui lui convient, son poisson étant acheté au cours du jour.



Pierre Teillet, chef mécanicien dans le poste d'équipage (frère d'Henri Teillet)



Julien Thomas, témoigne « On rentrait souvent avec 2 à 3 tonnes de langoustines et avec du divers, c'est à dire tout ce que l'on peut trouver dans le canal de St Georges ou en montant dans le nord : merlans, poissons plats, raies, chiens de mer, touilles, roussettes... »





Le « Manuel-Joël » : la pêche latérale au chalut

Un chalutier possède d'habitude deux chaluts entièrement grésés sur son pont, un de chaque bord. Ces chaluts peuvent être utilisés indifféremment des deux bords grâce à une disposition symétrique des passages de fûnes et des potences.

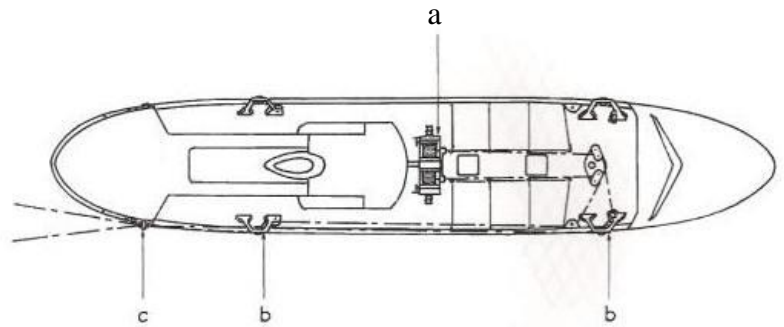
Si le premier chalut est avarié, on peut filer le deuxième sans perdre de temps, car il suffit de changer les fûnes de côté. Les éléments essentiels de l'installation d'un chalutier sont : le « treuil », les « potences » et le « chien ».

Le treuil (a) est placé en avant de la passerelle. Il est entraîné par une courroie attelée sur le moteur principal.

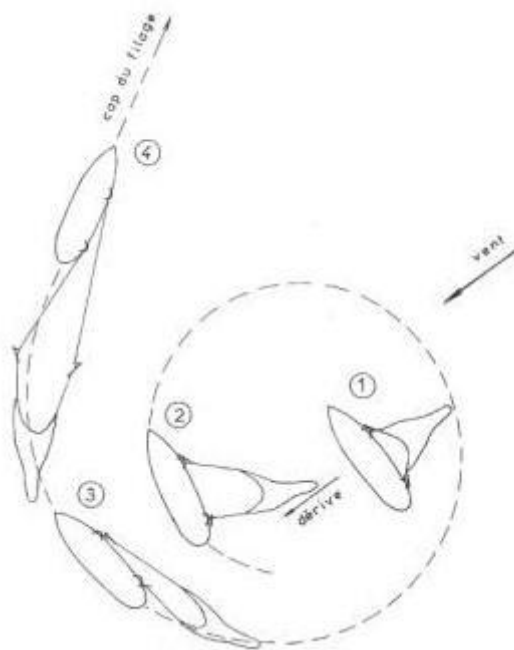
Le treuil comporte « deux tambours » avec embrayage et freins. La régularité de l'enroulement des fûnes est assurée par un guide-câbles automatique. De chaque côté du treuil, on trouve des « poupées » servant à virer les différents filins employés pour la manœuvre du chalut sur le pont.

Les potences (b) sont placées près du bord. Leur emplacement et leur orientation sont étudiés pour permettre une mise à l'eau et un embarquement facile des « panneaux ». Au sommet des potences, on trouve des « poulies » ou « rouleaux à émerillon ». A chaque potence est fixée une chaîne (un pendeur) servant à supporter les panneaux lorsqu'on les démaille de la fûne pour pouvoir virer les bras.

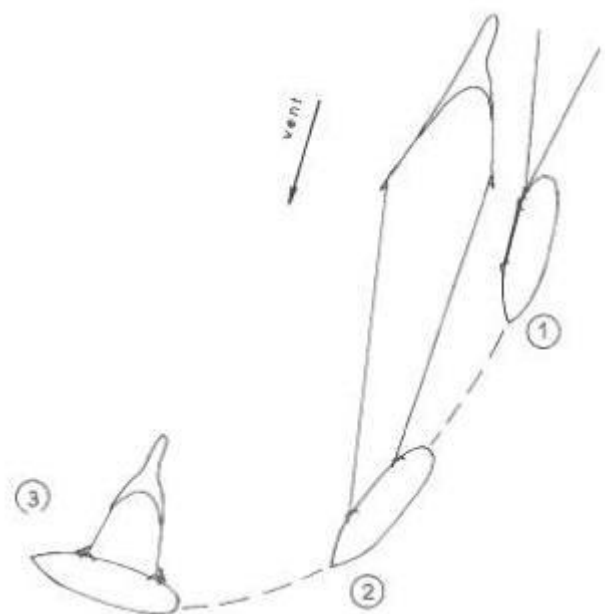
Le chien (c) est un cadre de fer articulé fixé près de l'arrière du bateau, sur le portique. Son rôle est de réunir les fûnes près du bord en les maintenant toutes les deux à la même hauteur et bien dégagées de l'hélice.



La mise à l'eau (filage) et la remontée (virage) du chalut :



Le filage du chalut



Le virage du chalut



Le « Manuel-Joël » : témoignages

On ne ramène pas que du poisson... :

Henri Teillet témoigne : « Je me souviens que nous avons ramené dans nos filets une mine et une autre fois...un corps... Une mine anglaise de 1700 Kilos, de 90 cm de diamètre et de 3,70 mètres de long. Il y avait 30 nœuds de vent... Normalement, vous deviez le signaler et c'était les gens du CROSS qui vous prenaient en charge. Mais, je connais beaucoup de collègues à qui c'est arrivé et qui ont tout remis à l'eau...et c'était le copain qui les repêchait ! Si vous vouliez faire les choses dans les normes...et bien, vous n'étiez pas gagnant... [...] »



Le CROSS nous a déroutés sur Royan où nous sommes entrés par la passe Sud et où ils nous ont dit de mouiller à tel endroit. Les artificiers sont venus accompagnés des pompiers. Bon, tout s'est bien passé, ça a fait une gerbe de 70 mètres de haut et on est reparti en mer... Mais 15 jours après j'ai reçu une facture de 900 francs...

Une autre fois, je crois bien que c'était un 15 août, on avait repêché un corps et personne n'en voulait parce que c'était les fêtes du 15 août. [...] Ils ont dû aller du Verdon à Royan où il n'en voulait pas non plus... [...] Et bien, le médecin légiste m'a dit : « Vous ne vous rendez pas compte de ce que vous m'envoyez ! Il était prêt à me conseiller de le remettre à l'eau ! J'ai insisté : « il y a sûrement des familles qui attendent » ... En général se sont des gens qui passent par dessus bord. Là, je pense que c'était un espagnol vu l'endroit où on l'a trouvé. Tabarly, lui aussi, quand il est passé par dessus bord, c'est un chalutier qui a ramené son corps... »

Manuel-Joël, connaîtra quelques coups durs, en particulier dans le mauvais temps. Il aura l'occasion de participer au sauvetage de collègues en perdition dans la tempête.

Le 8 décembre 1973, par mer très forte et vent de force 8 à 9, le chalutier était à la cape au large de l'entrée de la Gironde, quand Henri Teillet se dirige sur un chalutier en difficulté, le Galatée, un bateau sablais. Une heure et demie après, il est sur les lieux, les marins du bateau sablais n'arrivent plus à étaler la voie d'eau.

Retrouvez de nombreux témoignages sur le site :

www.histoiresmaritimesrochelaises.fr

Les quatre marins du chalutier « Le Galatée » sont sains et saufs

UN CHALUTIER DU PORT DE LA ROCHELLE, « le Galatée », de retour des lieux de pêche, a coulé samedi après-midi alors qu'il naviguait à environ trente milles au large du phare de Royan-La-Courbe.

Dans un message capté à 10 h 15 par Radio - Arcachon, le petit bâtiment réclamait d'urgence l'assistance d'une motopompe pour pallier une importante voie d'eau qui s'était déclarée à bord. Le message précisait que le « Galatée » ne pouvait se maintenir à la surface plus de deux heures.

Quelques instants plus tard, un second chalutier du port de La Rochelle, le « Manuel - Joël », patron Henri Teillet, parvenait près du bâtiment en difficulté et prenait à son bord l'équipage.

Pendant ce temps, le canot de sauvetage du Verdon, doté d'importants moyens de pompage, se rendait rapidement sur les lieux qu'il atteignait peu après 14 heures. Cependant avant que les sauveteurs aient pu intervenir, le

« Galatée » s'enfonçait dans les flots.

Les quatre rescapés sont arrivés sains et saufs hier matin à La Rochelle.

Il s'agit du patron, René Grassineau, 37 ans; du chef mécanicien, Joël Chauvet, 26 ans; et des deux matelots, Yves Gendron, 28 ans, et Claude Ravalau, 32 ans.



Le « Manuel-Joël » : témoignages

L'histoire d'Henri Teillet :

« J'ai commencé mon métier à 14 ans et demi comme mousse, puis comme matelot, comme second, comme patron et après, longtemps après, j'ai eu mon bateau. Pour commander un bateau, il faut avoir un brevet. On peut être armateur mais pas patron, patron c'est une fonction. J'ai commandé le Manuel-Joël pendant 23 ans, jusqu'en 1991 et je l'ai offert au musée. C'est mon père qui l'a construit. Manuel, c'est le nom d'un de mes frères, Emmanuel exactement, mais mon père appelait mon jeune frère Manuel. Joël était le nom du fils d'un autre associé. À l'origine, ce bateau avait été construit pour un regroupement entre des associés de mon père et un patron. Mon père a repris ses parts par la suite.

Mon père ne naviguait pas, c'était un charpentier mais dans ce temps là ça se faisait beaucoup : le forgeron, le mécanicien, le charpentier se regroupaient en association pour construire un bateau, ça leur faisait du travail.

Mon père l'a gardé pendant sept ans. Quand le bateau a été lancé, j'avais 14 ans et demi et j'ai commencé à bord à 15 ans. Je suis resté dessus deux ans, comme mousse bien sûr, et j'ai été voir ailleurs.

Après je suis parti à l'île d'Yeu pour voir le type de pêche et tout le bazar parce que d'une région à l'autre ça change. Je suis allé ensuite faire mon service militaire pendant 24 mois. On était trois copains détachés là, on était bien, sur un petit bateau de 32 000 tonnes ...mais on ne naviguait pas ! On faisait les cours du soir. C'est pendant mon service, que j'ai passé mon brevet pour commander les chalutiers. J'étais encore militaire quand je suis parti à St Gilles pour passer l'examen. A 23 ans, j'ai commandé le bateau de mon père, mais j'étais très jeune et quand on est très jeune on fait beaucoup d'erreurs. Notamment l'erreur d'être trop gentil. Disons que quand vous avez 23 ans ... Ce n'est pas facile de commander des gars qui ont 20 ou 25 ans de plus que vous !

Un chalutier classique travaille sur le côté au lieu de travailler en pêche arrière. L'inconvénient, c'est que la manœuvre est moins rapide, l'avantage -et pas le moindre- c'est que, quand vous êtes crochés au fond, vous pouviez manœuvrer, c'est-à-dire revenir sur vos engins alors que sur un chalutier pêche arrière si vous êtes crochés à moins qu'un câble ne casse, vous êtes pris au piège. Nous pratiquions la pêche au large avec un équipage de 6 personnes. Les dernières années, nous étions armés à la pêche côtière et nous n'étions plus que 3 à bord. Je suis très attaché à ce bateau. Le Manuel-Joël et moi, c'est une longue histoire !

J'ai débuté ma carrière de marin comme mousse à bord. J'en suis devenu propriétaire et je l'ai commandé pendant 25 ans. Il avait sa place réservée devant le Café du Nord, il n'avait pas le droit de débarquer dans le grand bassin. Le chantier de mon père était un chantier à l'emplacement de l'actuel Encan. La construction de la criée a commencé en 52, j'avais 7/8 ans. Avant, il y avait une baraque en taule et c'était une charrette avec des pneus, tirée par un cheval qui transportait les paniers de poisson. J'ai offert le bateau dans le cadre du plan Mellick (NDLR : Avec le plan Mellick en 1991 pour le renouvellement de la flotte de pêche, les propriétaires étaient incités à mettre leur navire à la casse en échange d'une prime). A cette époque, nous étions nombreux à quitter la pêche car nous connaissions de sacrés problèmes. »



Retrouvez de nombreux témoignages sur le site : www.histoiresmaritimesrochelaises.fr