



Paroles de monteuse de filets

Les marins pêcheurs stockent leur matériel de pêche dans des chais. Plusieurs fois déplacés au fil de l'histoire des Sables d'Olonne, 55 chais se trouvent encore derrière le site des pompiers. Un grand panneau en montre l'entrée avec cette inscription en lettres capitales bleues : CHAIS DES MARINS. Dans cet univers exclusivement masculin, une exception : trois femmes y travaillent. Ce sont les monteuses de filets. J'ai rencontré l'une d'elles, Caroline Blanchard, dans la petite cabane aménagée dans le chai de son mari, patron du fileyeur le P'tit Boguese. Avec beaucoup de gentillesse, elle m'a expliqué quelques détails techniques d'un métier, devenu pour elle une passion.

Comment êtes-vous arrivée à ce métier ?

Auparavant j'ai fait du ménage, dans des campings, j'ai été vendeuse aussi. Nous avons deux petits-enfants. Il m'arrivait de faire 48 heures par semaine, aussi quand mon mari a acheté son bateau, il est devenu nécessaire que je sois un peu plus libre. Je suis venue voir aux chais comment travaillent les monteuses. Cela m'a plu, alors je me suis lancée. Le travail en lui-même me plaît, et ce qui me plaît encore plus c'est de travailler pour mon mari. Ainsi je contribue au développement de son travail sur le bateau.

C'est une petite entreprise familiale ?

Oui je suis salariée de l'entreprise de mon mari. Depuis que je suis monteuse de filets, j'ai vraiment trouvé ma place autant personnelle que professionnelle.

À votre arrivée le matin, comment mettez-vous en route votre travail ?

Je mets les kits. C'est de la toile de nylon très fin. Je mets le kit sur la barre, j'accroche la tête, qui va servir à faire tenir le fil au début. Ensuite je monte les filets selon les tailles qui sont demandées par le patron, selon le type de pêche et le poisson recherché. Ce sont des kits de 100 mètres, je monte d'abord 50 m de plomb. Le plomb, qui va faire tomber le filet dans le fond, est monté au début puis c'est au tour de « la » liège. On parle là des ralingues, qui sont des renforts. Tout est fait à la machine. Au départ, celles-ci étaient destinées à coudre des boutons. Avec les années, des améliorations ont été faites : un bras a été rajouté, il fait le mouvement d'amener la ralingue de plomb. Auparavant, il fallait la tirer à la main. Désormais c'est moins physique.

Le travail ne se fait pas à la dernière minute, il faut toujours monter des filets d'avance. En une belle journée de travail, je peux faire cinq ou six cents mètres de filets. Même si ce sont de bonnes machines, comme dans la couture, on peut toujours être embêté : un fil qui passe mal, une aiguille qui casse, une autre qui pointe mal... Patience et minutie sont deux qualités nécessaires devant la machine !

C'est un métier très particulier, avec un vocabulaire très technique ? Est-ce qu'on vous classe dans les métiers de la mer ?

C'est un métier tellement nouveau qu'on ne le dit pas encore, mais oui, je fais partie des gens de mer. Auparavant les fileyeurs achetaient aux entreprises, lorsque je monte pour le bateau de mon mari, cela devient plus artisanal et moins cher. Et puis, c'est du développement local, en complément de l'activité des bateaux. Financièrement c'est plus intéressant de faire appel au travail des monteuses que d'acheter les filets déjà prêts dans une entreprise. Mon métier de monteuse de filets mériterait d'être connu pour cet avantage mais pas seulement : femme de marin, j'ai trouvé là ma place dans la vie professionnelle de mon mari en même temps que l'indépendance et l'autonomie utiles pour être en harmonie avec ma vie de maman.

Propos recueillis par Michèle Jousset

PS : Une mauvaise manipulation a fait disparaître le nom de l'auteur de l'article «Essayez le MASC !» dans le n°38. Vous l'avez peut-être deviné, il s'agissait de Bernard Philippeaux.

Pour rire

- Qui met la barre trop haut aura du mal à piloter assis.
- Tout mousse vous le dira, faire le pont n'est pas de tout repos.
- Après trois verres d'Amaretto, le marin ne risque pas d'amarrer tôt.
- Celui qui aime le bau est plus marin qu'esthète.

WWW.OCEAM.ORG



Directeur de la publication :

François Delanneau

Crédit photos : OCEAM / Freepik

Graphiste : 40marins.com

N° ISSN : 2116-9322

N°39
Mars 2023



BRUITS DE QUAI



EDITO...

L'assemblée générale d'OCEAM a réuni une cinquantaine d'adhérents qui ont approuvé à l'unanimité les rapports moral et financier présentés par le président François Delanneau. Forte d'une petite centaine d'adhérents, OCEAM fêtera cet été ses 42 ans d'existence.

Depuis 1981, Louis Guédon, député et maire honoraire, assiste à chacune des assemblées générales d'OCEAM. Cela atteste, au travers des fonctions qu'il a exercées durant plusieurs décennies, de l'intérêt des institutions à notre association. Cet intérêt ne se dément pas aujourd'hui, la ville des Sables d'Olonne apportant un soutien engagé et conséquent à OCEAM et à sa volonté de sauvegarde du patrimoine maritime sablais.

Les sections Maquettisme et Peinture ont démontré qu'elles étaient toujours aussi actives et représentaient dignement l'association : la Biennale au Prieuré St Nicolas pour les artistes peintres et le salon du modélisme à la Mothe Achard pour les maquetistes. Quant à Bruits de Quai, le bulletin de l'association paraît trois fois par an grâce à la fidèle participation de sept adhérents aux comités de rédaction.

Notre chalutier « Kifanlo » doit être remis à l'eau cet été et l'exposition « Faire route en mer d'hier à aujourd'hui » au musée de la mer sera la dernière organisée par OCEAM en attendant Nacéo. OCEAM est une association toujours aussi dynamique qui ne cesse d'œuvrer au maintien aux Sables d'Olonne d'une tradition maritime séculaire.

Et comme toute bonne réunion, cette assemblée s'est, bien entendu, terminée par un « pot » convivial qui a permis des échanges amicaux entre tous les participants. Joyeux printemps !

Des voiliers visiteurs réguliers des Sables

Vous avez certainement vu, à plusieurs reprises, deux beaux voiliers faire escale dans notre port.

Vaisseaux remarquables avec leurs fières mâtures et voilures d'autrefois.

Ce ne sont ni de riches touristes, ni des bateaux écoles, ni des bateaux de croisière, mais des navires de commerce qui transportent du fret de port en port. Eh oui, les caboteurs existent encore !

Bien sûr, ce ne sont pas des transports frigorifiques mais ils transportent des denrées tout de même et sans aucune consommation d'énergie carbonée.

Le premier, « de GALLANT », fait actuellement du cabotage européen avec de l'huile d'olive du Portugal. Le propriétaire envisagerait de créer un comptoir permanent aux Sables d'Olonne et de s'orienter aussi vers du fret plus lointain comme le café, le cacao et des produits antillais. Ce voilier à la coque en acier de 36 mètres de long et doté de sept voiles a été construit aux Pays-Bas en 1916. Avec 12 marins, il peut transporter 35 tonnes de marchandises.

Le deuxième, « TRES HOMBRES », est un brick-goélette néerlandais bâti sur la base d'un démineur allemand de 1943 dont la rénovation se termine en 2009. Il dessert aussi bien la côte atlantique de l'Europe que les îles Canaries, le Cap-Vert, les Antilles, la Manche, la mer du Nord ou encore la mer Baltique et transporte des produits de qualité, essentiellement issus de l'agri-

culture biologique et du commerce équitable, ainsi que des cargaisons à vocation humanitaire.

Un équipage de 10 personnes (il y a 5 équipages) fait naviguer ce voilier de 32 m de long qui transporte 35 tonnes de fret : rhum, cacao, café, miel et autres marchandises bio de qualité mais relativement onéreuses. Ces navires d'une autre époque, outre nous faire rêver d'aventure, nous rappellent qu'il est possible de transporter de nos jours des marchandises grâce à l'énergie du vent et pourquoi pas de préférence des produits bio !

Alain Pirard



de Gallant



Tres Hombres

Des nouvelles de notre Kifanlo

Malgré la pluie, le froid et le vent de cet hiver, les courageux et valeureux charpentiers et charpentière n'ont pas cessé de travailler d'arrache-pied pour restaurer notre précieux chalutier Kifanlo. Avec une telle coque, un moteur révisé et des équipements modernes, il est reparti pour naviguer au moins... plusieurs décennies. Après le remplacement de l'étrave et de toutes les membrures, le bordé, constitué de bordages de 4 à 6 centimètres d'épaisseur, est presque terminé. Pour les charpentiers, il reste principalement à lisser le bordé, calfater, refaire les jambettes et le pavois. Le mât arrière sera remplacé. Pour les bénévoles, c'est une autre histoire : il reste à réaliser la bagatelle de plus de 80 tâches recensées dont la repose de tous les éléments métalliques fabriqués par les élèves du lycée Tabarly et peindre, peindre et peindre encore. Si vous avez du temps de libre, n'hésitez surtout pas !



ACAV

Armement Coopératif Artisanal Vendéen, telle est la signification de cet acronyme. Cet armement sablais qui opère également à l'Île d'Yeu, est le dernier à statut coopératif en France et a résisté aux différentes crises de la pêche grâce à des choix audacieux à la fin des années 2000. Il s'inscrit dans le cadre d'une économie sociale et solidaire et apporte un soutien fort à l'économie maritime du littoral vendéen et particulièrement des Sables d'Olonne, au sein d'une filière pêche sablaise générant environ un millier d'emplois.

Fondé en 1967, l'ACAV, SA coopérative maritime à capital variable, a pour PDG Emmanuel Hubé, pour directeur Jacques Lebrévelec et emploie 7 personnes. Son conseil d'administration est composé de 10 membres, tous armateurs en activité ou récemment en retraite, représentant tous les métiers pratiqués sur Les Sables d'Olonne et l'Île d'Yeu (chalut, filet, lignes/palangres, drague, civelle...) sur des navires armés de la petite pêche à la pêche au large.

L'activité de l'ACAV consiste à aider les amateurs à s'installer, en facilitant leur accession progressive à la propriété d'un navire de pêche neuf ou d'occasion, par un appui financier sous forme d'un investissement de parts dans le navire.

Si un armateur fait face à des difficultés, l'ACAV peut racheter des parts ou attendre pour lui revendre les parts dans le navire dont elle est copropriétaire, l'objectif étant de transmettre la propriété complète du navire à l'armateur sous 12 à 15 ans.

L'ACAV accompagne également les patrons amateurs dans les domaines juridique, réglementaire et social de leur activité. Le patron reste le gérant de la copropriété et exerce sa responsabilité dans de nombreux domaines de son exploitation, le choix des zones de pêche et de l'équipage par exemple.

Actuellement, l'ACAV possède 12 navires en copropriété,

10 aux Sables et 2 à l'Île d'Yeu.

Les navires en copropriété représentent environ 30 % de la valeur des captures débarquées aux criées des Sables et de l'Île d'Yeu. En 2021, le CA des navires ACAV était de 10,5 M€ pour presque 1861 tonnes débarquées.

L'armement gère également 80 navires, 54 aux Sables et 26 à l'Île d'Yeu.

Cette activité de gérance, à la fois technique et financière, consiste à gérer la paie des équipages, à assister les patrons entre autres lors des appels d'offres, des constructions, des grosses réparations et à fournir des études comparatives entre navires relatives à la production, à la consommation de carburant, à l'analyse des rendements... Les navires gérés représentent en 2021 un CA global de 29 M€, soit 69 % de la valeur des captures débarquées dans les criées des Sables et de l'Île d'Yeu. La flotte en copropriété ACAV pratique différents métiers (chalut de fond, senne danoise, chalut pélagique, filets), ceci afin de lisser les risques liés à une baisse d'activité sur l'un ou l'autre métier au cours d'une année.

Le Cayola, le Mabon III, l'Île Vertime, le Black Pearl, le Renaissance II et le tout nouveau Camelys, que nous voyons quotidiennement dans notre port, sont des exemples de navires en copropriété immatriculés LS ou YE.

Il ne faut pas oublier de mentionner l'existence de l'Armement du Golfe de Gascogne (A2G), société en commandite par actions, filiale à 87 % de l'ACAV. Cette société a entre autres pour objectif de racheter en totalité ou en partie des navires qui risquaient de quitter les ports des Sables ou de l'Île d'Yeu afin de conserver des volumes suffisants pour l'ensemble de la filière.

Grâce au soutien financier de l'ACAV, de nombreux patrons pêcheurs sont devenus propriétaires de leur navire, ont pérennisé l'exercice de leur profession et amélioré leur vie tant professionnelle que personnelle.

C'est une grande fierté pour l'ACAV.

Michel Le Moine

QUE SONT-ILS DEVENUS ?

Huit chantiers navals des Sables d'Olonne se partageaient la construction des chalutiers avant la deuxième guerre mondiale puis cinq chantiers à la sortie de la guerre.

Le chantier Batifort créé en 1946 devient en 1957 L'Entente et fermera en 1970.

Dans ce chantier une série de 16 chalutiers ont été construits sur le même modèle entre 1947 et 1957, jumeaux de notre plus ancien chalutier du port des Sables, le « Kifanlo », âgé de 67 ans, classé monument historique et en cours de restauration sur la Cabaude. Baptisés de noms poétiques : « Pluie de roses », « La Perle », « Berceuse des flots » ou simplement avec les prénoms des enfants ou conjoint « Lydialain », « Dominique Thérèse », « Jean Roselyne » ou avec des noms plus évocateurs des spécificités du bateau : « Arrache Tout », « Ki-Fanlo » ou « L'Anchois ».

Depuis leur mise à l'eau au milieu du siècle dernier que de milles parcours ! Que de poissons capturés dans leurs chaluts !

Les plus anciens de la série auraient 75 ans, mais que sont-ils devenus ?

Grâce aux recherches effectuées par l'association OCEAM dans les années 80, dans le cadre de la création d'une base de données des bateaux sablais, enrichies des travaux poursuivis auprès des Affaires Maritimes, des Douanes et dans les archives départementales par Philippe Moreau, ancien membre de l'association OCEAM, nous connaissons les dates de leur mise à l'eau et ce qu'il leur est advenu.

A tout seigneur tout honneur, voici quelques informations sur notre Kifanlo :

Kifanlo LS 3050. Mis à l'eau le 31 octobre 1955 et nommé Ki-Fanlô, il devient la propriété d'OCEAM le 20 mai 1983. Maintenant immatriculé LS 266506 il est classé monument historique en mai 1984. En 1991 le Kifanlo aurait pu être détruit dans le cadre du plan Mellick de destruction d'anciennes unités en bois mais grâce à OCEAM il fut sauvé de la démolition le 16 septembre 1991, il est alors désarmé de la petite pêche et fin novembre 1991 armé en navigation côtière de façon exceptionnelle pour préserver les acquis techniques à valeur historique de l'art de la pêche en mer au chalut latéral. Les captures ne peuvent plus être vendues.

Il est actuellement en restauration pour reprendre les

sorties en mer en 2023.

Et maintenant, tous ses frères jumeaux aujourd'hui disparus :

Berceuse des flots LS 2700. Mis à l'eau le 13 janvier 1948. En état d'épave dans le port des Sables, dépecé par les Ponts et Chaussées le 22 janvier 1965.

Marie-France LS 2721. Mis à l'eau le 22 avril 1948. Passé au quartier de l'Île d'Yeu le 16 janvier 1953 puis exporté à Dakar et détruit.

Lydialain LS 2800. Mis à l'eau le 31 mars 1949. Passé au quartier de Bayonne le 19 août 1971.

Arrache Tout LS 2840. Mis à l'eau le 3 janvier 1950. Passé au quartier de Sète le 16 mars 1968. Passé au quartier de Port Vendres.

Pluie de Roses LS 2866. Mis à l'eau le 7 octobre 1949. Exporté en Angleterre le 8 juin 1971.

Dominique-Thérèse LS 2880. Mis à l'eau le 12 octobre 1950. Passé au quartier de Lannion le 20 juin 1961.

La Perle LS 2867. Mis à l'eau le 29 juin 1950. Passé au quartier d'Arcachon le 12 juillet 1956. Immergé dans le bassin d'Arcachon vers 1985.

Clauchanjean LS 2942. Mis à l'eau le 23 août 1952. Passé au quartier de Nice le 20 décembre 1978.

L'Anchois LS 2951. Construit en 1953. Exporté en Irlande le 15 décembre 1972.

Jos Lyne LS 2980. Construit en 1953. Exporté en Irlande le 15 novembre 1968. Enregistré au quartier de Dublin. En état d'épave à Castletownbere en 1981, désarmé puis détruit.

Nénuphar LS 3027. Mis à l'eau le 22 janvier 1955. Passé au quartier du Havre le 24 septembre 1971. Echoué et dépecé sur la côte normande le 26 janvier 1973.

Adonis LS 3077. Construit en 1956. Passé aux bateaux de plaisance le 6 février 1984 puis exporté au Cap Vert le 7 mai 1985.

Entente Fraternelle LS 3111. Mis à l'eau de 5 avril 1958. Passé au quartier de Bordeaux le 18 janvier 1967.

Jean-Roselyne LS 3119. Mis à l'eau le 2 août 1958. Passé au quartier de Caen le 9 novembre 1979. Passé au quartier de Dunkerque. Prend le nom de « Jacqueline » et « le Gognieux ». Rayé du régime de la pêche le 20 juin 1990.

Corinne-Brigitte LS 3145. Mise à l'eau le 6 mai 1959. Passé au quartier de Bayonne le 7 octobre 1967. Prend le nom de « Aventurier ».

Marie-France Marty

La cambuse

RECETTE

MERLU AUX LEGUMES

Le recette de Nicole Chardonnet

Préparer un court bouillon.

Préparer des légumes à l'étouffée ; carottes en allumettes, champignons, endives coupées en 2 sur un fond d'huile d'olive et de sucre ; cuisson 15/18 minutes.

Quand le court bouillon est refroidi, y déposer le poisson.

Porter à ébullition et laisser cuire 10/13 minutes à allure réduite.

Quand il est cuit, égoutter et éplucher puis déposer sur un plat de service. Ajouter les légumes et servir avec une sauce hollan-

daise.

Pour la sauce, fouetter 1 jaune d'œuf avec 1 cuillère à soupe d'eau froide puis ajouter petit à petit du beurre en fouettant toujours ; la texture doit être lisse (crème anglaise). Y incorporer le jus d'1 citron sans cesser de remuer.

Plat peu cher, avec des ingrédients légers. Mais attention à la synchronisation des différentes étapes pour une dégustation à bonne température.