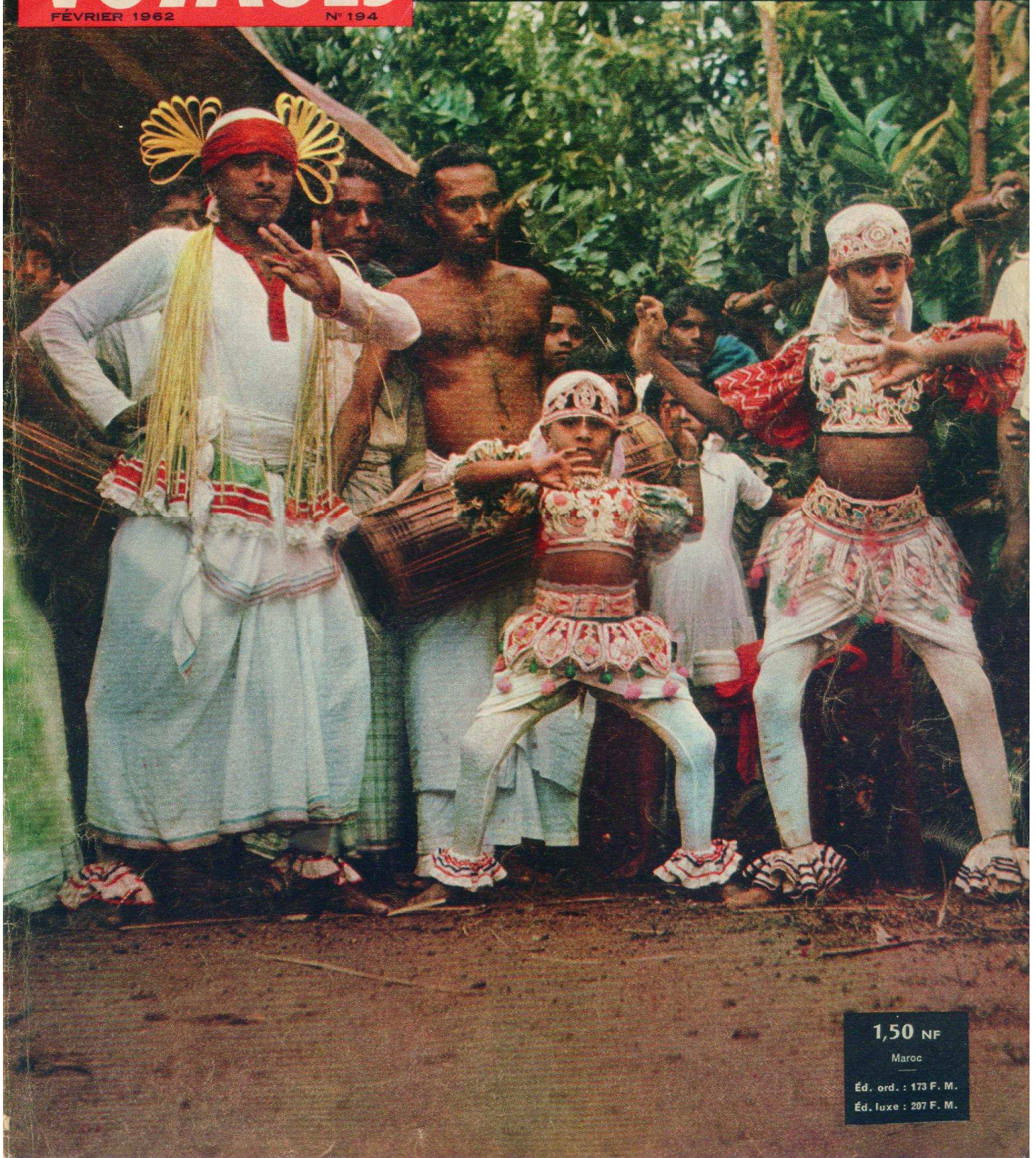


SCIENCES
ET
VOYAGES

FÉVRIER 1962

N° 194

LA VIE DES HOMMES



1,50 NF

Maroc

Éd. ord. : 173 F. M.

Éd. luxe : 207 F. M.

Sciences et Voyages - La Vie Des Hommes - Février 1962
Sfax, Port et Chantier Naval, Récit vécu par Jean LEMASSON, pp33-36, 53



SFAX

Port et chantier naval

PÊCHEURS D'ÉPONGES

Récit vécu
par
Jean LEMASSON

Le travail du « chef de dépôt » Michel avance rapidement. C'est un homme silencieux. Il sait ce qu'il veut faire et a ce qu'il lui faut pour cela : très peu d'outils, mais une grande habileté.

Il achève de transformer la cale en dortoir en la meublant de couchettes étagées. Il y a seize cadres, un pour chaque scaphandrier.

« Les matelots et les mousses se contenteront du plancher et plus souvent du pont », dit Michel.

Il est aidé par deux hommes ; d'abord Thami, le quartier-maître qui continue à prendre des airs importants. Ce matin il est pourtant moins faraud. Hier soir, rentrant ivre mort, il a failli brûler vif sur sa paillasse à laquelle il avait dû mettre le feu avec une cigarette.

Je réponds à son « salam » par une sérieuse engueulade et le prévient qu'il sera débarqué à la première incartade.

Michel sourit en me disant :

« Vous en débarquerez souvent alors ! »

L'autre homme s'appelle Mahmoud. C'est un grand et gros bonhomme, aux membres énormes. M a une large figure placide, le regard alternativement étonné ou inquiet, lorsqu'il s'agite, absolument inexpressif quand il s'arrête. Il a des gestes lents, hésitants. Quel drôle de matelot !

Je me dis que je ne l'aurais certainement pas embarqué, mais il déborde de bonne volonté et, s'il réussit à apprendre quelques rudiments de manœuvre, sa force sera utile.

Marine à voile.

L'armement continue, nous vivons, mon associé Yves et moi, des jours magnifiques, remplis d'espoir et de joie, où il fait bon flâner

Ce reportage est extrait de l'ouvrage que l'auteur vient de publier dans la collection « Sciences et Voyages » et qui est la relation au jour le jour, captivante par son exactitude humaine et son pittoresque, d'une campagne de pêche aux éponges dans la Méditerranée, à bord d'un grand voilier breton, le « Men-glaz » — armé pour cette pêche dans le port tunisien de Sfax.

L'un des problèmes permanents qui se posent au capitaine Jean Le-masson, ce sera les relations avec l'équipage grec et arabe : des hommes courageux primitifs et durs, que leur vie dangereuse a façonnés ainsi. Car la pêche aux éponges n'est pas une performance sportive : c'est un métier difficile et périlleux, pour les scaphandriers qui l'exercent aujourd'hui, comme il l'était pour leurs devanciers au corps nu.

sur le port. Ce port de Sfax est l'un des seuls où, comme dans tous ceux de la Méditerranée, se côtoient les types de navires les plus divers,

Il y a les **lourdes**, de curieux bateaux de huit à douze mètres, à coque très fine, basse sur l'eau. L'arrière surélevé et rehaussé d'un pavois leur donne une vague allure de galères. Ils sont toujours peints en noir sans aucun ornement. Le grand mât, emplanté au centre, est incliné sur l'arrière et porte une voile au tiers rectangulaire, étroite et très haute. Sur l'avant, un tout petit mât penché vers l'étrave est gréé

Jean Lemasson est né en 1919 à Saint-Servon-sur-Mer, dans une famille de marins. Ses études sont entrecoupées de périodes de travail : pêche, mécanique, etc. Il s'engage dans la Marine Nationale comme opticien télémetriste, puis entre à l'école de pilotage de l'Aéronavale. L'armistice de 1940 le fait verser dans la D. C. A. -Après avoir été démobilisé en 1942, il reprend du service en 1944 jusqu'à la fin de la guerre.

Après la guerre, il réunit toutes ses économies pour acheter son premier bateau, un petit cotre qui s'appelait le « Corgioau'ta ». Puis il achète le « Men-Glaz », dont l'odyssée est contée dans son livre et qui, après maintes épreuves, devait, pour finir, être la proie des flammes. Jean Lemasson, alors, voyage beaucoup; il séjourne à Tourniers, chez Lama del Vasto, puis embarque sur le « Kafkoro », un yacht anglais. La traversée de l'Atlantique sur un petit voilier, une croisière aux Caraïbes, de nombreux métiers exercés dans les Iles ne sont pas les moindres aventures arrivées à Jean Lemasson ou cours de ces années fertiles en péripéties de toutes sortes.

[34] d'une minuscule voile latine. Ils serrent bien le vent et sont très rapides. Malgré leur faible tirant d'eau, ils dérivent peu étant munis d'un gouvernail à grand safran (safran : partie plane et active du gouvernail).

Ces qualités en font d'excellents bateaux pour la contrebande; lorsqu'ils sont poursuivis, ils se réfugient sur les hauts-fonds, lesquels dans cette région s'étendent souvent très au large des côtes. Les vedettes de la douane ne peuvent s'y aventurer, mais seulement surveiller à distance, jusqu'à ce que vienne la nuit dont profite le lourde pour s'évanouir, trouver un refuge, débarquer et cacher sa cargaison avant de réparaître au jour, délesté et innocent ; et l'on dit qu'à ce jeu ils gagnent souvent.

Les **mezza-luna** sont des barques grecques d'une dizaine de mètres utilisées pour les plongées au scaphandre. A cause de leurs étraves et étambots fortement inclinés et de la tonture très prononcée, elles semblent en effet des croissants de lune dansant sur la mer lorsqu'on les rencontre au large. Croissants de lune, grées en cotres francs — ah ! les jolis bateaux ! et de plus robustes à la mer; d'un tirant d'eau assez important, elles naviguent au plus près comme des yachts. J'en ai vu venant de Grèce et tenues comme des voiliers de plaisance, Coques lisses et

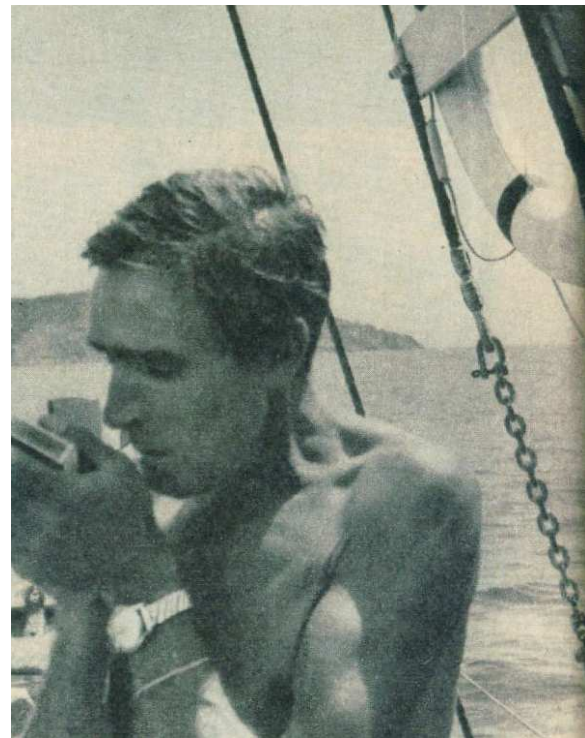
laquées, roofs, espars, mâts vernis, le grément fourré de toile blanche, soignées dans leurs moindres détails, bittes, taquets, boucles, cabillots, caps de mouton, amarrages des haubans, peints en noir de même que le guindeau avec l'intérieur des doupées blanches et l'axe en rouge.

Il y a aussi les **mahonnes**. Ce sont des chaloupes de toutes tailles qui assurent le cabotage du golfe de Gabès. Elles portent tous les gréments possibles : de cotres pour les plus petites jusqu'à celui de goélette ou de dundee pour les plus grandes, mais on en voit aussi grées en lougres ou en sacolèves. Ne transportant que du fret pauvre, elles sont souvent d'une vétusté invraisemblable, à se demander comment elles peuvent naviguer chargées ou même lèges. Elles y réussissent grâce à la science de leurs capitaines, qui sont d'admirables marins.

Les lourdes **balancelles** de Sicile, aux larges poupes rondes plus hautes que l'étrave, quelques **tartanes** de Provence ou du golfe de Gênes sont amarrées près des grandes goélettes de Djerba.

Mais les véritables navires de Sfax sont les **gangaviers**. Héritiers des felouques barbaresques, leurs coques comblent le bassin et leurs mâts dressent une forêt au-dessus.

Les gangaviers ont entre quinze et vingt mètres de long ; assez bas sur l'eau, bien tonturés, ils ont une étrave à guibre supportant un long bout-dehors et un arrière à voûte arrondie. Quelques-uns sont grées en



JEAN LEMASSON SAIT UTILISER LES VENTS - ET AU BESOIN S'EN PROTÉGER.

goélettes, mais la plupart d'entre eux portent encore l'admirable grément barbaresque.

Odeurs du port.

Assis sur la coque retournée d'un canot, je regarde tous ces navires, le va-et-vient des embarcations, l'agitation d'hommes sur les ponts et dans les gréments,

A bord des caboteurs, les Raïs dirigent le travail à grands éclats de voix, mais sans bouger, assis à l'orientale sur le roof de leur petite cabine.

Les Grecs se démènent et houspillent leurs équipages sur les barques de pêche aux éponges.

De lents promeneurs en djellaba aux teintes suaves arpentent les quais, et la lévite noire d'un Juif glisse plus rapide dans le flot lent des Arabes.

Le soleil est déjà haut.

Comme dans tout le monde arabe, les odeurs sont riches. La tonalité fondamentale de ce concert olfactif est donnée par les fumées des feux de charbon de bois, les épices, le suint des laines et des cuirs.

Sur tous les bateaux, les khanouns (braseros en terre) brasillent pour le thé, le couscous et le tagine (tagîn ou tagine: ragoût oriental). Les gargotes des quais où l'on frit du poisson apportent aussi l'odeur puissante de l'huile d'olive brute.

Derrière moi, une file de chameaux passent, chargés de ballots de peaux tannées à la mode arabe, salées, mal raclés, puis séchées au soleil, et l'odeur de suint éclate comme un solo de trompette, rythmé par le pas allongé et dandiné des chameaux. Le port chante son odeur de vie marine, de fond de vase, d'eau lourde ; le canot sur lequel je suis assis sent le vieux bois, l'étoupe, le coaltar et le poisson sec.

Mais au-dessus de tout cela, sur le port de Sfax, plane l'odeur à la fois lourde et aigre des



[35] éponges séchant sur les terre-pleins; parfois rompue, éloignée par les autres, elle surnage, puissante, jamais oubliée tout à fait. Je la sens revenir derrière le marchand de bénédictions, qui, venant de visiter les navires, se hâte maintenant vers la ville en balançant sa cassolette fumante ; l'odeur d'encens s'évanouit et, avant toutes les autres, celle des éponges se pousse en avant, au-dessus, en sourdine, mais puissante.

Le concert des calfats.

Elle est dans le domaine des odeurs ce que les postes de radio sont devenus dans celui des bruits. Les Arabes ont, semble-t-il, toujours aimé le tumulte, les longs discours, les grands éclats de voix, qui surnagent au milieu des conversations anarchiques.

Et sur le port comme dans toute la ville, comme dans toutes les villes arabes, où est parvenue cette nouvelle langue d'Esopo, les postes de radio hurlent à pleine puissance, tous branchés sur la même onde, mais chacun pour soi, chaque auditeur en face de lui-même, comme chaque musulman est seul en face de l'Allah.

Dans ce bruit anonyme, uniforme et assourdissant, ils doivent chercher la paix du silence comme les derviches dans le tourbillon de leurs danses.

Au bout d'un certain temps d'accoutumance, les autres bruits réussissent à percer ce mur,

Du chantier voisin me parvient le concert des calfats (ouvriers assurant l'étanchéité des coques), une ritournelle très simple auprès de celles qu'il m'est arrivé d'entendre à Saint-Malo lorsque j'étais enfant. Une dizaine d'hommes souvent frappaient l'étope sur la même coque de terre-neuvas. Et Michel, marin, charpentier et aussi calfat qui me montrait un jour, avec fierté, un admirable marteau. « Si vous êtes deux à travailler, il faut que les deux marteaux soient accordés différemment et quand il y a dix, vingt hommes sur chaque bord d'une coque, tu penses comme chacun doit connaître le son de son marteau pour l'entendre au milieu des bruits. »

Et il me montrait la manière de l'accorder comme un instrument de musique en serrant les bagues sur le long fût double, cylindrique, fendu et ajouré qui constitue l'âme sonore de cet outil.

« Une fois, j'ai vu une grande chose à Lisbonne, disait-il : un trois-mâts chargé et en avarie

était entré dans les docks, toute la coque était à calfater et le capitaine était pressé. J'étais le chef d'équipe, et il m'a dit :

» — Mettez le nombre d'hommes qu'il faudra, je paierai, mais je veux partir tel jour.

» J'ai engagé tous les calfats disponibles de Lisbonne et j'en ai fait venir de Porto, de Sétubal et de partout où je pouvais en trouver.

» J'en ai rassemblé cent dans la cale et les ai partagés en dix équipes de dix hommes ; chacune avec un chef, et ils ont commencé à accorder les marteaux dans chaque équipe.

» Moi, j'étais en haut sur le pont avec le capitaine pressé, qui me demandait :

» — Alors, quand vos hommes vont-ils se mettre au travail ?

» — Et moi je lui répondais : ils travaillent déjà,

» — Vous vous foutez de moi ?

» Je ne pouvais pas lui expliquer, à ce capitaine, il était comme la plupart des marins qui ne connaissent pas grand-chose à ce métier et pourtant, si leur navire ne fait pas d'eau, c'est autant au calfat qu'au charpentier qu'ils le doivent, et tout à fait au calfat quand le bateau est vieux, fatigué, qu'il faudrait changer le bois, mais qu'ils ne peuvent le faire faute de temps ou d'argent, et c'était le cas du sien, une belle barque, mais qui devait se plaindre très fort à la mer. Je ne lui répondais pas, j'écoutais la musique des marteaux qui sonnaient dans la fosse de la cale et, quand j'ai entendu l'accord, j'ai dit au capitaine :

» — Les hommes vont monter sur les échafaudages et votre bateau sera prêt au jour que vous avez fixé.

» Mes cent hommes sont montés sur les planches, et la musique a commencé; je l'entends encore : cent marteaux à la fois comme chaque homme écoutant le sien.

— C'était une grande chose, répétait Michel.

Et je le croyais aussi. Cent hommes, armés de leur outil musical, leur adresse et leur force dirigée à l'oreille, écoutant la note juste qui leur disait : « Ça va, ici le bateau ne fera pas d'eau. » C'est seulement ce jour-là que j'ai compris la beauté de ce métier, parfois méprisé par les charpentiers navals et les marins, et souvent

depuis, dans ma couchette, écoutant l'eau murmurer le long du bordé, j'ai eu une pensée de gratitude pour le calfat, qui ayant su trouver la note juste me permettait de dormir tranquille et au sec.

Sur le chantier voisin, ils sont trois à frapper l'étope avec des marteaux d'olivier, trois notes claires, et la coque neuve chante comme une boîte à musique dont les hautes murailles ocre et crénelées de la ville me renvoient l'écho.

Ce spectacle du bassin des voiliers n'a dû guère changer depuis des siècles et devait être à peu près semblable au temps des grands corsaires arabes, mais il m'offre probablement ses dernières images. Le temps est venu des moteurs, qui vont jeter bas les belles mâtures.

LAMPEDUSA : PREMIÈRE RÉCOLTE

LA mer est déjà grosse, lorsque nous commençons à sonder aux approches du banc. Le ciel, chargé de nuages lourds et bas, a mauvaise apparence.

Nikos (le chef — grec — des scaphandriers) sonde de son côté, puis file à la rencontre d'un chalutier. Il revient et nous crie :

— Mauvais temps, on va à Lampedusa.

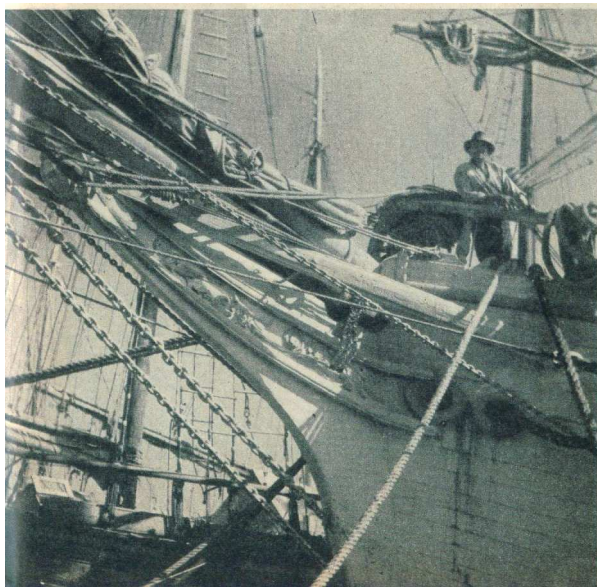
La houle est assez creuse et nous ne pourrions certainement pas tenir longtemps au mouillage. Va pour Lampedusa, un des îlots de l'archipel des Pélagie que nous apercevons au début de l'après-midi.

C'est un îlot rocheux. A l'ouest, un plateau se termine par des falaises abruptes. A l'est, une longue pente descend doucement vers la mer. Au centre, une échancrure dans laquelle se loge le port, un petit village éparille ses maisons autour de la crique.

Pauvre terre désolée, une herbe rare couvre le plateau balayé par le vent. La longue pente n'est qu'une dune de sable. Quelques arbres maigres se serrent autour du village.

Il n'y a pas de sources, et la pluie est trop rare pour remplir les citernes. La population est alimentée en eau douce par un bateau de la marine de guerre italienne, qui est justement là aujourd'hui.

GOÉLETTES DE DJERBA



KAMAKIS ET LOURDES





MAHONNES A QUAI

[36] C'est un point d'escale pour les chalutiers de Sicile, qui s'y ravitaillent en combustible et y vendent une partie de leur pêche, que traite une usine de conserves. Ce sont les seules richesses de l'île, et elles appartiennent au gouvernement.

Le temps n'est pas très beau lorsque, à midi, nous sortons du port et commençons aussitôt à danser sur la houle encore forte. Il ne sera guère possible de travailler ni même de tenir au mouillage sur le banc.

Nikos propose de mouiller au large de l'île. Je veux bien, mais pas ici, au vent des roches. Il faudrait contourner la pointe basse de l'île pour s'abriter sous le vent de la terre.

Ce n'est pas l'avis de l'irascible Grec. Il est vexé, et dans ce cas il n'y a pas moyen de lui faire entendre raison. Il exprime fortement sa rancœur, mais en grec.

Il lance son moteur à pleins gaz et force au cap sud. Suivons-le !

Au bout d'une demi-heure, il se laisse rattraper, demande à prendre la remorque et se laisse traîner.

Nous toissons dans une forte mer debout et avançons très lentement.

M. Ali (un des armateurs) voulant aller à terre, nous décidons de rejoindre un mouillage de la côte près de chez lui. Nous l'atteignons dans la nuit.

Plongée.

Il a plu et le vent est tombé. Nikos décide de pêcher, bien que ce soit une zone interdite aux scaphandriers.

— Vous n'aurez qu'à veiller, me dit-il, et, si vous voyez quelque chose ressemblant à une vedette garde-pêche, vous hisserez un pavillon.

— Qu'est-ce qui se passera s'il vous surprend en pêche ?

— Si vous veillez bien, il ne me prendra pas. Les vedettes ne sont pas rapides, j'ai le temps de faire remonter l'homme du fond avant qu'ils ne soient sur nous.

Le risque ne me paraît pas très grand, en effet. Les scaphandriers embarquent à bord de la machine.

Deux costumes sont étalés sur le roof. Le vieux Grec Stomati love et vérifie ses tuyaux. C'est un ancien scaphandrier que de nombreux accidents de plongée ont rendu à peu près impotent. Il marche difficilement, cassé en deux. Lorsque l'eau n'est pas trop froide, il plonge encore et Michel m'assure qu'au fond il retrouve son agilité.

Son rôle à bord est de s'occuper de l'entretien du matériel scaphandre et en pêche de donner ou reprendre le mou du tuyau selon les positions de la barque par rapport à celle du scaphandrier. Il faut que ce dernier dispose toujours d'une longueur suffisante de tube pour ne pas être gêné dans ses mouvements, mais sans excès, car il courrait le risque de s'engager autour d'une roche tranchante, dans l'hélice de la machine ou dans quelque autre piège imprévisible.

Plusieurs hommes ayant mangé ne partent pas. Ils doivent en effet plonger à jeun.

Béchrir Strati enjambe la lisse en terminant son casse-croûte. C'est connu, il ne prend jamais aucune précaution. Nikos ne lui dit rien. Michel grogne entre haut et bas.

— Regardez ce grand salaud, il fait exprès de manger avant de travailler pour se foutre du monde, mais il finira bien par rester au fond et il ne l'aura pas volé.

— Veuillez bien sur le garde-pêche, recommande Nikos.

La « Mabrouka » (1) s'en va vers le nord-est. Je regrette de ne pas être parti avec Nikos pour assister aux plongées et voir remonter les premières éponges. Mais vont-ils en trouver ?

— Dites, Michel, y a-t-il beaucoup d'éponges dans le coin ?

— Non, c'est trop chassé par ici. De toute façon, ne vous excitez pas sur la pêche d'aujourd'hui, elle est toute pour l'armateur.

L'usage veut en effet que la pêche du premier jour soit offerte à celui-ci.

Il n'y a pas plus de dix brasse d'eau là où ils plongent aujourd'hui et ne risquent donc pas les

accidents, dus au fait qu'ils ne peuvent observer les temps de décompression pour remonter.

A partir de vingt mètres, l'azote de l'air commence à se dissoudre dans le sang en assez forte proportion. Pour lui permettre de se libérer, le scaphandrier s'arrête à la remontée de cinq en cinq mètres pendant un temps qui lui est donné par des tables de décompression. Faute d'observer cette précaution à la remontée, l'azote se libère dans le système circulatoire et, transformant le sang en émulsion gazeuse, fait éclater les vaisseaux, provoquant des troubles graves allant des crises douloureuses de rhumatisme des profondeurs à la mort par embolie gazeuse.

Or, à la pêche aux éponges, les hommes ne peuvent observer ces précautions. Nos seize scaphandriers font chacun deux plongées par jour, une le matin, une l'après-midi. La journée est divisée en trente-deux temps de plongée, ce qui alloue à chaque homme, dans les jours les plus longs, un maximum de 30 minutes environ par plongée. Étant rétribué à la part, il emploie le maximum de son temps au fond sans se préoccuper de sa sécurité. Inutile de dire que les accidents sont fréquents.

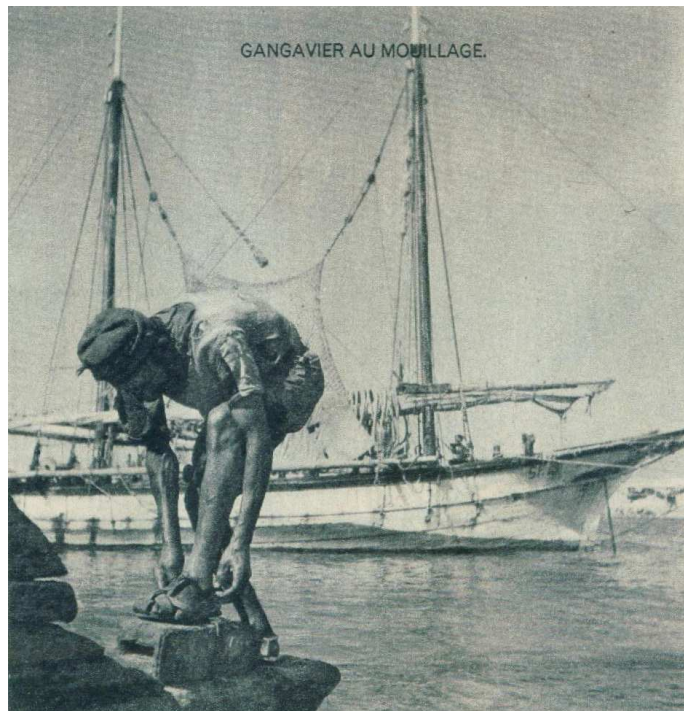
Une odeur conquérante.

A la tombée de la nuit, la machine revient. Chachami et Mohamed jettent sur le pont les premières éponges de la campagne. Les premières éponges vivantes qu'il m'ait été donné de voir.

Vivantes, c'est une façon de dire pour les opposer aux éponges que chacun connaît et qui ne sont que le squelette de celles-ci. Mais quoique les zoologues les classent dans le règne animal, dans la catégorie des coelentérés marins, cela n'a rien de vivant au premier coup d'œil, cela n'a pas l'air de plantes non plus.

(Suite page 53.)

(1) La "machine". le bateau des scaphandriers, convoyé par le "Men-Glaz".



PECHEURS D'EPONGES

(Suite de la page 36.)

Ce sont des boules irrégulières, enveloppées d'une pellicule noire, assez épaisse, rugueuse, percée de trous dans lesquels grouillent de minuscules bestioles, crustacés, coquillages, têtards...

Michel appelle les marins au travail. Ils vont fouler les éponges au pied. Il en sort un liquide laiteux et une matière gélatineuse en même temps que se déchire l'enveloppe.

Cette première récolte met tout le monde de bonne humeur et, pour fêter l'événement, j'offre un verre de vin à Nikos et Michel. Pendant que les marins se livrent joyeusement à leur danse de vendangeurs, les scaphandriers discutent entre eux avec des airs importants. Lorsque les éponges ont été bien foulées, Michel donne un ordre, La part de chaque homme enfilée sur une ligne d'amarrage qui porte une marque distinctive (morceau de cuir, petite cheville de bois ou simplement des nœuds) est mise à tremper le long du bord pour être lavée par le courant. Dans la nuit, elles seront remontées pour être foulées une seconde fois.

Il se dégage de la pêche une odeur épouvantable, odeur chaude, épaisse, de matière en putréfaction, odeur marine quand même, et assez difficile à définir. Je ne puis la comparer à aucune autre, mais qu'elle est désagréable ! Le bord tout entier en est imprégné, la nourriture a le goût de cette odeur.

Je me souviens de Ginetti nous disant : « Les éponges fraîches, ça sent un peu fort, mais on s'y habitue vite. »

— C'est une infection, c'est à foutre le camp tout de suite, explose Yves, en fermant portes et fenêtres du carré.

Cela ne supprime pas l'odeur, elle a pris possession de nous.

— On s'y fera, dis-je par habitude de vouloir arranger les choses désagréables en les minimisant, ou en les ignorant, si possible.

- En attendant, ça pue tellement que je ne sais même pas si je pourrai dormir.

- Mets de l'eau de Cologne sur un mouchoir et colle-toi ça sur le nez.

Yves me lance un regard noir, hausse les épaules et sort en claquant la porte. Je reste seul avec l'odeur, et je pense que ce ne sera pas si facile de s'y habituer.

Mais non, ce sont des idées. Demain, nous ne la trouverons plus tellement nauséabonde. Après-demain, nous ne la sentirons plus, et cette nuit même elle ne nous ôtera pas le sommeil...

J. L.