

Amédée à bord de son «Goaper»

## Amédée, ou toute une vie tournée vers la mer...

«Quand j'ai ouvert les yeux, la mer était mon horizon», aime à le répéter Amédée Le Reun, qui a accepté de nous retracer, au travers de cet interview, les différentes étapes de sa vie de marin. Né le 4 janvier 1928 à Prat An Asquel dans le quartier de Larvor, il vient donc d'ouvrir la première page de sa huitième décennie. Sa scolarité à l'école de Larvor, inaugurée en 1933 l'année même de ses débuts, se terminera en 1939 avec en poche le certificat d'études, le précieux sésame de l'époque. Fils de marin, c'est donc tout naturellement qu'il répond à l'appel du large...

Estran – Tu as 11 ans et commences pour toi une nouvelle orientation...

Amédée – Oui, car passé le certificat d'études, l'école ne me concernait plus. Alors c'était la pêche et embarquement avec une autorisation spéciale de l'Inscription Maritime et une visite médicale, car il fallait être en bonne santé pour embarquer.

E – Donc, en 1939, à 11 ans, quel a été ton premier embarquement ?

A – Eh bien, j'ai embarqué avec mon père et mon oncle Marcel sur le «Bien Etre», le bien nommé. Troisième homme sur le bateau, je jouais les utilités, c'est-à-dire que je faisais ce que je pouvais faire à mes 11 ans. Mais surtout à bord, j'apprenais le métier de marin. Car à cette époque, il n'y avait pas de formation spécifique. L'école de pêche n'a vu le jour qu'en 1955-56.

E – Quelle était alors votre pêche ?

A – A cette époque, c'était essentiellement le maquereau.

E – 1939... Les canons de la seconde guerre mondiale ne commençaient-ils pas déjà à gronder ?

A – Eh bien, c'était le début de la guerre et les Allemands n'étaient pas alors très virulents. La première image que j'ai de cette guerre 39-45, c'était à Concarneau en septembre 1939, peu après le 3, date de la déclaration officielle de la guerre par la France. Je me rappelle de voir, collées

à tous les coins de rues, les affiches «Mobilisation Générale». Du coup, on nous a donné l'ordre de rentrer à la maison. Ce que nous avons fait immédiatement.

E – Donc, pendant la guerre, tu as été mousse sur le «Bien Etre». La guerre terminée, tu as 17 ans. Prends-tu une autre orientation ?

A – Non, je suis toujours resté avec mon père, mais sur un autre bateau, le «Deo Juvente», construit chez Pierre Cariou, le père de Marcel, au chantier de Larvor, et que mon père a acheté en 1946. C'était un bateau à moteur. Je me rappelle qu'au début, comme il était difficile de trouver des moteurs en cette période de fin de guerre, on l'avait équipé d'un moteur de voiture Renault qui marchait d'ailleurs très bien. Ce n'est que quelque temps plus tard qu'on l'a équipé d'un autre moteur.

E – Ainsi sur le «Deo Juvente», vous pratiquiez quel type de pêche ?

A – C'était essentiellement la pêche au casier, crevettes et crustacés, toujours dans les mêmes parages et l'hiver aussi parfois la coquille Saint Jacques à la drague.

E – Combien de temps es-tu resté sur le «Deo Juvente» ?

A – Jusqu'en 1950...

E – C'est-à-dire jusqu'à tes 22 ans. Mais, à 20 ans, comme c'était l'âge de la conscription, n'as-tu pas eu à satisfaire aux obligations militaires ?

A – Ah oui. J'allais oublier cette période qui m'a fait voyager, le service militaire... J'ai été appelé en février 1948. Dans un premier temps, je suis allé à Pont-Réan, en Ille et Vilaine où se trouvait un centre de formation de la Marine Nationale. Je me rappelle qu'il y avait un instructeur qui devait nous apprendre à godiller, chose que nous savions, bien sûr, déjà faire de par notre métier de marin. L'explication théorique de ce marin instructeur, plus littéraire que manuel, était : «Pour godiller, il suffit d'imprimer à l'aviron un mouvement hélicoïdal !»

E – Tu as donc beaucoup voyagé durant ton service militaire...

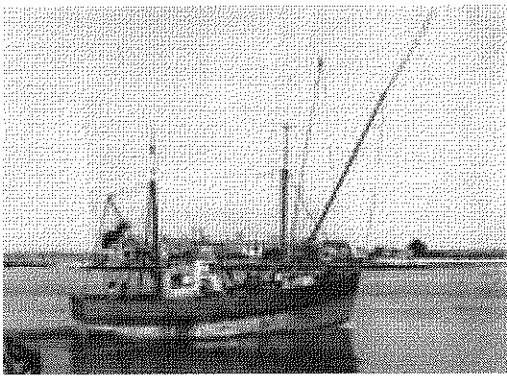
A – Oui. De Pont-Réan, je suis allé à Toulon où j'ai embarqué pour une tournée en Afrique du Nord. De retour à Toulon, on m'a annoncé que j'étais muté au Dourdy à Loctudy ! Sans vouloir critiquer, il faut bien dire que nous n'étions pas, en tant qu'appelés, débordés de travail. Notre poste d'activité était à la pointe de Pen-ar-Veur. On s'occupait des barques et on apprenait aux Moussets, les apprentis marins d'Etat, à godiller et à conduire la barque ! Donc, le travail n'était pas très difficile. Je dirais même que c'était... la vie de châteaueu !

E – De retour à la vie civile en 1949, as-tu continué avec ton père sur le «Deo Juvente» ?

A – Oui, jusqu'en 1951, date à laquelle



Débarquement du thon à bord du «Ruban Bleu» à Dakar (Sénégal)



Le «Rédempteur»

j'ai entrepris, en collaboration avec mon beau-père Jean Louis et Gustave Marc, de construire au chantier Marcel Cariou à Larvor, le «Rédempteur», un bateau à moteur de type «Malamock» d'une longueur de 14,5 mètres.

E – Combien étiez-vous à bord et quel type de pêche pratiquiez-vous ?

A – Nous étions 7 à bord. On faisait la campagne au thon dans le golfe de Gascogne. A l'époque on n'avait pas de radio ni de moyen de positionnement. Le seul instrument dont on disposait c'était le sextant qui sert à se positionner par rapport au soleil. Alors lorsque le temps était couvert ça posait problème.

E – Peux-tu décrire en quelques mots comment se déroulait une marée... la durée, le rythme de travail, le mode de pêche...

A – Une marée au thon durait de 15 jours à 3 semaines en isolement total. La nuit le bateau était arrêté, on dormait. Le matin, dès le lever du jour, on mettait les lignes à l'eau en les traînant en surface. Placées sur les tangons, elles étaient équipées d'appâts artificiels, à l'époque c'était de la paille de riz. Ainsi derrière le bateau on traînait de nombreuses lignes qui faisaient de 100 à 30 mètres, c'était en dégradé. Quant au résultat de marée, c'était très variable. J'ai parfois vu ramener 3 000 thons et parfois seulement 1 000, tout comme le poids qui variait de 3 à 10 Kilos. En évoquant le poids des thons, je voudrais signaler que le plus lourd que j'ai pêché durant toute mon activité pesait 183 kilos. Mais le record, à cette époque, détenu par un Concarnois était de 222 kilos.

E – Et la vie à bord ?

A – C'était spartiate, mais ça se passait très bien. On formait une équipe bien soudée et on avait une règle de vie que chacun acceptait. Ainsi par exemple on partait avec un tonneau d'eau qu'il fallait économiser, du coup pour se laver c'était à l'eau de mer. Par ailleurs, on emmenait quelques repas de viande, mais on n'avait pas trop les moyens de la conserver. Souvent la viande était immangeable au bout de quelques jours et surtout qu'à l'époque la glace se faisait encore à base d'ammoniaque. C'était vraiment infect, même le pain...

E – Revenons à la pêche, que faisiez-vous à la fin de la campagne au thon ?

A – On faisait la toilette du bateau, puis on repartait au chalut c'est-à-dire à la pêche aux poissons, à la langoustine... et certains hivers on allait aussi à la coquille du côté de Belle-Ile avec Quiberon comme port d'attache.

E – Pendant combien de temps as-tu exploité le «Rédempteur» ?

A – Finalement, pas très longtemps... Euh... pendant 5 ans. Car lancé en 1951, je l'ai vendu en 1956, très exactement le 4 janvier, le jour de mon anniversaire !

E – À partir de ce moment qu'as-tu fait ?

A – J'ai pris un nouveau virage dans mon métier de marin pêcheur en construisant un nouveau bateau, le «Ruban Bleu» GV 7684, un chalutier thonier de 24 mètres de long, à coque métallique. C'était le premier de ce genre dans le quartier du Guilvinec...

E – Le «Ruban Bleu»... pour quel type de pêche ?

A – Il y a eu 2 périodes très différentes. De 1956 à 1961 on pratiquait la pêche au thon germon dans le golfe de Gascogne, puis on effectuait des campagnes sur les côtes africaines avec Dakar comme port de base pour le déchargement et pour la vente. Nous étions de 10 à 14 marins maximum à bord.

E – Pas trop de difficultés pour trouver des embarquements ?

A – Ah non ! On refusait même du monde, ce n'était pas comme aujourd'hui...

E – Qu'est-ce qui t'a fait arrêter cette campagne africaine et quel a été l'après 1961 du «Ruban Bleu» ?

A – La raison est toute simple : le poisson se vendait de moins en moins bien et notre initiative a été suivie par de nombreux autres bateaux. Du coup, on est rentré pour faire une pêche hauturière avec 7-8 marins à bord. De 61 à 65, on débarquait au Guilvinec, puis lorsque la criée a été mise en service, on est venu à Loctudy et on y est resté jusqu'en 1982, date de mon départ en retraite. A la fin des années 60 Loctudy

a connu une apogée qui l'avait hissé au 5ème rang national derrière Boulogne, Lorient, Concarneau et le Guilvinec. Hélas ! Ça a changé depuis...

E – L'heure de la retraite ayant sonné, qu'est devenu le «Ruban Bleu» et quel a été ton lien avec la mer à partir de cette date ?

A – Je l'ai vendu à l'un de mes matelots qui l'a exploité pendant 2 ans. Mais du jour où il a quitté Loctudy, je n'ai plus revu le bateau... Quant au lien avec la mer, je l'ai toujours chevillé au corps. Sur mon petit canot, le «Goaper» (le «Moqueur» en français), construit au chantier Marcel Cariou, je continue à pêcher avec seulement une motivation différente : la notion de travail s'est transformée en plaisir...

E – Avant de te laisser rejoindre ton «Goaper», je voudrais que tu me dises comment tu ressens la pêche de nos jours ?

A – Eh bien ! Force est de constater que c'est le déclin d'une façon générale. Quelles en sont les raisons ? Elles sont certainement nombreuses : des bateaux de moins en moins nombreux, des équipages de plus en plus difficiles à trouver, le prix du gas oil, le poisson parfois fait aussi défaut... et encore bien d'autres raisons sans doute qui font que plusieurs exploitations ne sont plus rentables. C'est ça en fait qui est la cause du déclin.

E – La période faste se situerait de quelle date à quelle date ?

A – De 1960 à 1990 et peut-être même 1995. Mais en 2000, c'était déjà bien «abîmé».

E – Ne penses-tu pas qu'il y aura un retour vers l'époque passée ?

A – Si je répondais oui, on me dirait que je suis un imbécile, car personne n'y croit... Mais je pense qu'il y aura toujours de la place pour l'activité-pêche et peut-être, à terme, ceux qui auront persisté arriveront à bien gagner leur vie. Mais on peut craindre qu'ils seront moins nombreux qu'aujourd'hui.



L'équipage du «Ruban Bleu» en avril 1961.

De gauche à droite : François Le Bihan, Clet Le Marc, Louis Guizio, Tintin Biger, Jean Marie Hélias, Alain Le Marc, Pierre Cossec, Gustave Le Marc, Amédée Le Reun, Jo Le Douce.



Rubrique :  
mairie/magazine municipal/chroniques loctudistes