

Fiche enseignant Angoumois

Chalutier rochelais pêche arrière : caractéristiques (page 1/1)



Lancé en avril 1969, l'Angoumois a été construit aux Ateliers et Chantiers de Dieppe pour l'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur (ARPV).
 Il débarquait entre 25 et 50 tonnes de poissons par marée d'une durée moyenne de 12 jours.
 (année 1989 : 620 tonnes)
 En avril 1991, une panne moteur l'immobilise définitivement à quai.
 Il entre au Musée Maritime de La Rochelle en 1993.
 Classé Monument Historique le 6 septembre 1993.

| | |
|------------------------------------|--------------------|
| Longueur hors tout | 38,20 m |
| Longueur entre PP | 32 m |
| Largeur hors membres | 8,35 m |
| Tirant d'eau AR | 4,35 m |
| Jauge brute | 289,41 tonneaux |
| Cale à poissons | 200 m ³ |
| Hauteur sous pont supérieur | 6,025 m |
| Classification | 1 3/3 E (BV) |
| Équipement électronique : | |
| Radar, Goniomètre, BLU, VHF, TELEX | |

| | |
|--|----------------|
| EQUIPAGE | 12 à 14 hommes |
| Pont principal : | |
| 1 cabine double : 2 mécaniciens / 2 cabines individuelles : chef mécanicien et Bosco / 2 cabines à 4 banettes : matelots, cuisinier et mousse | |
| 2 effectives ou carrés. Celui de l'équipage (banes rouges) et celui des officiers : chef et second mécanicien, bosco, patron et lieutenant de pont | |
| Pont passerelle : | |
| 2 cabines individuelles : patron et lieutenant de pont | |

| | |
|---------------------------|-----------------|
| Installation frigorifique | MATAL |
| Barre à gouverner | OLAER type 9200 |

| | |
|--------------------|------------------|
| Moteur propulsion | CREPELLE, diesel |
| Type | 8 PSN/SR |
| Puissance | 1100 CV |
| Vitesse aux essais | 12,8 nœuds |

| | |
|--|--------------------|
| Moteur Auxiliaire 1 : électricité, froid... | |
| Type | POYAUD A 12 150 I |
| Puissance | 420 CV à 1500 tr/m |
| Génératrice 195 KW | |
| Alternateur 80 Kva 220/380 V 50hz | |

| | |
|--|--------------------|
| Moteur Auxiliaire 2 : treuil... | |
| Type | POYAUD 4 PZI |
| Puissance | 138 CV à 1500 tr/m |
| Alternateur 80 Kva 220/380 V 50hz | |

| | |
|---------------------------|---------------------------------------|
| Hélice | fixe 4 pales |
| Capacité gas oil | 85 m ³ (environ 72 tonnes) |
| Capacité eau douce | 20 m ³ (20 tonnes) |
| Treuil de pêche | FAPMO, type F1300 E |
| Capacité 2 X 2300 m en 22 | |

Fiche enseignant Angoumois

Travail et vie à bord (page 1/3)

Déroulement de la pêche :

Le pont arrière (1) ne sert que pour les manœuvres du chalut. Arrivé sur la zone de pêche (Ouest Irlande, Sud Irlande, Espagne), le « patron » (le capitaine) donne l'ordre de préparer le train de pêche. Des marins expérimentés ouvrent alors les deux portails en bordure de la rampe arrière et y posent le chalut.

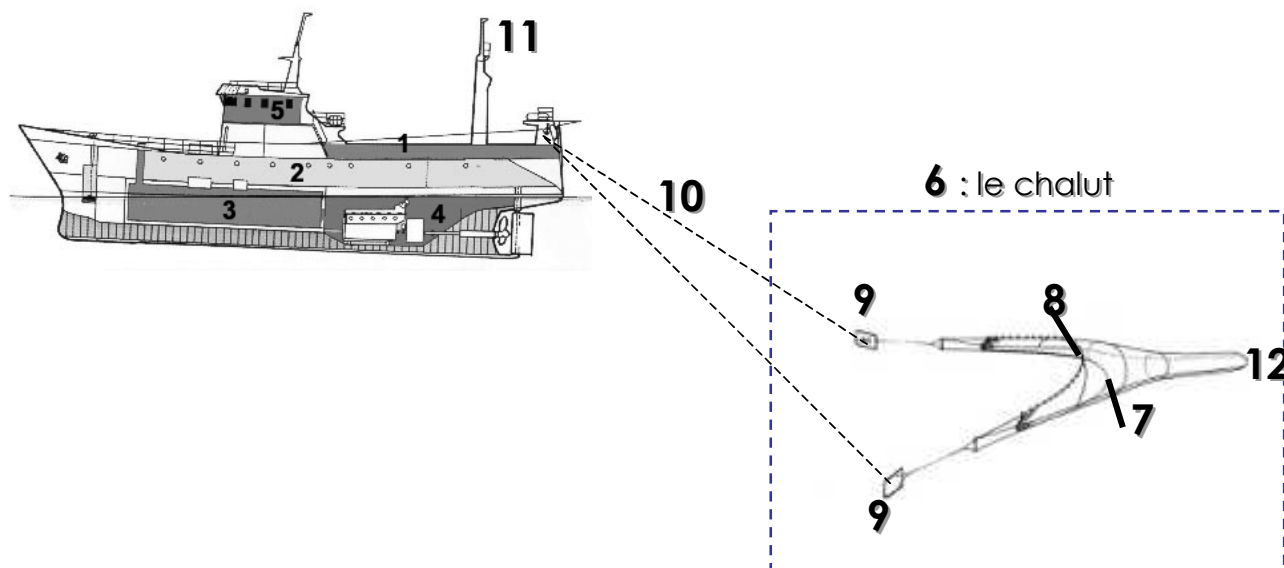
Pour mettre le chalut à l'eau le moteur est lancé à pleine puissance. Cette accélération fait filer le chalut à la mer et les 2000 à 4000 mètres de fûnes (10) d'acier se déroulent.



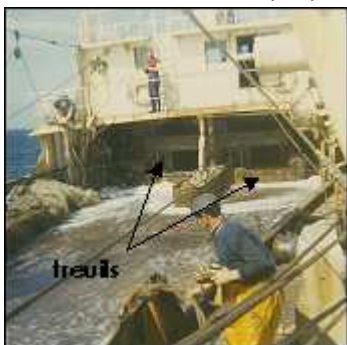
Après deux heures de pêche en moyenne, (de 1h30 lorsqu'on pêche sur un fond rocheux à 3 h lorsqu'on pêche sur fond sableux) le chalut est viré à bord et l'arrière du filet, gorgé de poissons, forme une sorte de poche vidée à l'intérieur par une trappe située près des deux portails.

Le portique de relevage (11) va permettre de relever le chalut pour le mettre à la verticale de cette trappe et vider directement le poisson dans la cale.

Le chalut est ouvert par la partie appelée « cul du chalut » (12) puis refermé.



7: bourelet sur le fond du chalut, 8: flotteurs pour garder le haut du chalut ouvert, 9: panneaux divergeants. C'est la pression de l'eau qui s'exerce sur ces panneaux quand le chalutier avance qui permet de garder le chalut ouvert en pêche. (les panneaux s'écartent)



Le bosco supervise toutes les manœuvres de pont, c'est lui qui traditionnellement gère le treuil, en particulier lorsque le chalut a « croché » au fond.

Pendant les 10 à 15 jours que dure la campagne de pêche, cette manœuvre intervient toutes les deux à trois heures. (35 à 50 t de poisson pêchés en 15 jours)

Attention à ne pas se faire emporter par la vague. Une dizaine d'hommes ont perdu ainsi la vie sur les chalutiers pont arrière.

Fiche enseignant Angoumois

Travail et vie à bord (page 2/3)

Le tri et le glaçage du poisson :

Dans la salle de travail (2), 7 à 8 hommes préparent le poisson avant sa mise en cale.

Près de la trappe, deux marins font un premier tri. Les déchets ramenés dans le chalut, sont écartés, le poisson est placé sur un tapis roulant.

Il est alors étripé avant d'arriver dans un bac d'eau de mer où chaque pièce est lavée.

A la sortie du bac, le poisson est trié par espèce dans les paniers (qui étaient comptabilisés sur un tableau noir).

Les paniers sont pourvus de trous afin que l'eau de rinçage s'égoutte. Il faut bien le laisser s'égoutter pour que le goût ne soit pas altéré par la glace.



Puis le poisson est descendu par une ouverture dans la cale (3), où le poisson sera glacé. Chaque panier pèse environ 50 kilos. La cale à poisson, au plus profond du navire, peut contenir 50 tonnes (environ 950 paniers) Le poisson y est conservé frais (entre 0° et 2° grâce au système réfrigérant au niveau du plafond). La glace n'est pas produite à bord. Elle est produite au port dans de grandes unités frigorifiques et embarquée lors de chaque campagne. La produire à bord coûterait trop cher (carburant, énergie)

Le glaçage stoppe le processus de décomposition. Le bosco et le mousse assurent cette opération habituellement. Le mousse casse la glace alors que le bosco organise les cales en fonction des espèces et des calibres. Le poisson n'est pas conditionné à bord (pas de congélation, conserverie...)

Ceci dit il faut comprendre que lorsque le poisson arrive à bord tout le monde est appelé à trier, évider ce poisson, du mécanicien au premier lieutenant, car la priorité c'est de glacer au plus vite pour être prêt lorsque le prochain chalut sera « viré ». Il faudra aussi ramender le chalut si il est endommagé afin d'être prêt à éventuellement remplacer celui qui est en pêche. Il y avait en permanence 4 chaluts prêts à être utilisés, dont 2 sur le pont, un à bâbord (gauche en regardant la proue) et un à tribord.

La salle des machines (4) abrite le moteur principal de 1250 CV (Crépelle) et 2 moteurs auxiliaires qui servent pour la réfrigération de la cale, pour les treuils du bord, et pour l'électricité domestique. Un chef mécanicien et son aide (le graisseur), sont chargés de la maintenance.

La vie à bord :

Côté bâbord (2), au niveau de la salle de travail, la coursive dessert les cabines de l'équipage. Le confort y est relatif. Il faut souligner cependant que l'Angoumois était le premier chalutier rochelais doté de chauffages électriques dans les cabines. Une seule douche servait à tous les marins du bord. Deux réfectoires rappellent que la hiérarchie est bien présente à bord des navires de pêche.

Le carré aux coussins marrons : chef mécanicien, 2nd mécanicien, bosco, lieutenant de pont, patron (officiers)

Les cabines : individuelles pour le bosco, chef mécanicien et dans la timonerie pour le patron et lieutenant de pont. Le patron bénéficiait d'une cabine avec salle d'eau.

Une cabine double non visible pour le second mécanicien et le graisseur. 2 cabines à 4 banettes pour les matelots, le cuisinier et le mousse.

Sur les plus vieux chalutiers comme le Manuel Joel, les banettes sont plus étroites et plus courtes. Le terme banettes est dérivé du mot banc qui en terme de proportions représente bien la taille des couchages traditionnels des marins pêcheurs.

Les marins mangeaient quand c'était possible (quand on chalutait sur les fonds sableux par exemple) et la pause pour dormir et manger était très courte. Il n'était pas rare de dormir tout habillé pour gagner du temps de sommeil (15mn à 1h... entre 2 coups de chalut)

Fiche enseignant Angoumois

Travail et vie à bord (page 3/3)

La passerelle de navigation (5) : est dotée de tous les instruments qui sont utilisés à bord des bateaux de pêche.



1 : sondeur, il y en a 2 en cas de panne. Indique la profondeur sous le navire et la présence de bancs de poissons (petites taches près du fond = sûrement du cabillaud, grande tache près de la surface = sûrement du chinchard...) si la ligne de fond est fine = zone rocheuse, épaisse, le fond est sableux, vaseux.

2 : Compas de route avec sphères de compensation (en vert et rouge) en fer doux afin de compenser l'influence magnétique du navire. Un expert vient les positionner et réalise une table de compensation qui permet au patron de modifier sa route car on n'arrive jamais à annuler l'influence magnétique d'un navire surtout en acier.

3 : Barre à roue, utilisée en cas de panne du (4)

4 : tiller, c'est la barre ! C'est ce qui permet d'agir sur le gouvernail.

5 : le loch qui permet de connaître la vitesse du navire

6 : pilote automatique utilisé pour aller sur la zone de pêche (pas en pêche)

7 : compte tour moteur

8 : chadburn qui permet d'augmenter ou de réduire la vitesse du bateau, le (9) étant une commande semi-automatique du chadburn.

10 : cadrans des treuils : si le chalut croche, sur ces cadrans l'aiguille rouge va monter. Elle indique la tension sur les câbles (fûnes) et il faut donc manœuvrer pour éviter d'arriver au point de rupture... Comment manœuvrer ? Il faut mettre le chadburn sur 0 (stopper) puis en légère marche avant pour éviter que le navire ne pivote dans la houle puis il faut réduire la longueur des fûnes en agissant sur les treuils afin que le bateau se positionne à la verticale du chalut croché au fond de l'océan. Là on pourra le dégager avec un minimum de casse et de danger. Il faut aussi vérifier les cadrans (11) qui nous indiquent la pression dans les treuils. Avant que le point de rupture soit atteint, les treuils se mettent en « roue libre » jusqu'à ce que cette pression redescende, ce qui est très dangereux.

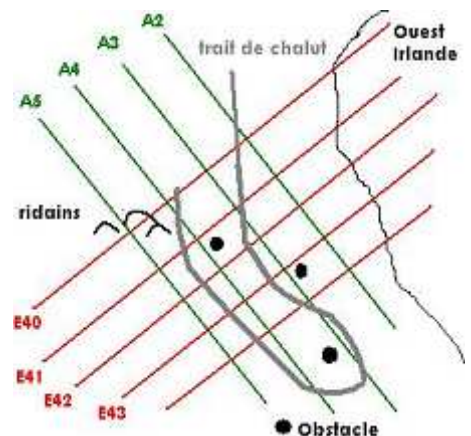
12 : decca à tribord du pupitre : instrument inventé par les anglais (1^{ère} utilisation, le débarquement de juin 1944) Instrument d'aide à la navigation. 3 cadrans rouge, violet, vert donnent des informations 1 lettre et 2 chiffres. Les pêcheurs utilisent principalement les données en rouge et vert (selon la zone de pêche). Il faut se reporter sur les cartes pour grâce à ces indications trouver le point exact où on se trouve. Chaque patron fait ses cartes en fonction de ses observations (épaves, fond rocheux, gros cailloux isolé...) et organise sa zone de chalutage. C'est ce qu'on appelle « le plan de pêche ».

En plus des instruments présentés ci-dessus il y avait un radar (obstacles de surface), un goniomètre (autre instrument d'aide à la navigation) puis un GPS, et une BLU (poste radio émetteur, récepteur).

Puis une VHF après 1972 qui permettaient au patron de capter ils informations de « radio Arcachon » et d'être en relation avec les autres navires de la flotte de l'armateur, notamment pour réajuster les positions pendant la campagne de pêche (trafic privé)



Radio « BLU » (Bande Latérale Unique) : la réception en BLU est en fait une réception classique en AM. L'émission à BLU permet de produire une onde électromagnétique modulée en amplitude dans laquelle on ne conserve qu'une seule bande latérale, en vue de réduire la largeur de bande occupée.



Fiche enseignant Angoumois

Histoire et témoignages (page 1/1)

Construction et propriétaires :

Ce chalutier construit en 1969 par les Ateliers et Chantiers de Dieppe à été commandé par Jean-Claude Menu, Armateur de l'Association Rochelaise de Pêche à Vapeur (ARPV). *"L'Angoumois est le deuxième pêche arrière que j'ai fait construire " explique-t-il. "Il a été précédé par le Saintonge. Je voulais des chalutiers de 38 mètres pêche arrière avec rampe et entrepont. Cette disposition n'existait alors que sur les navires de 55 à 65 mètres. Les chantiers de Dieppe ont accepté de les réaliser. Ils se sont révélés d'excellents bateaux. D'ailleurs avec l'Angoumois, je n'ai jamais eu de pépin."*

De 1969 à 1978, le chalutier va travailler au nord et à l'ouest de l'Espagne et à l'ouest du Portugal pour le merlu et la dorade dite « dorade rochelaise » (avec un point noir) jusqu'à la latitude des Berlingues. A l'automne et surtout au printemps, l'Angoumois fréquentait les eaux du sud Irlande pour le gros merlu et la grosse raie. *«A cette période nous faisons une pêche de luxe," dit Jean-Claude Menu, "90 % de merlus, merluchons et dorades et 10 % de divers». C'était la belle époque de la pêche rochelaise, celle qui a établi sa réputation de port où on trouvait du poisson frais de première qualité."*

En 1984, Jean-Claude Menu décide de se séparer de l'Angoumois. *«C'est le dernier bateau que j'ai conservé. Je l'ai vendu à un armement grec, mais le gouvernement a refusé le visa et a subventionné la SARMA qui l'a racheté». Joseph Puillon se souvient très bien du chalutier car il en a été le patron de 1970 à 1978," j'ai commandé le Saintonge, ensuite je suis passé sur l'Angoumois. En même temps on a quitté l'Espagne pour le Nord. On allait travailler dans les eaux du Nord Irlande et de l'Ouest Ecosse. On pêchait toujours du poisson blanc (merlu, merluchon, dorade) mais il était en diminution. Quand les Espagnols sont arrivés avec leurs palangriers, ils nous ont barré la route et on a été chassé de toutes les zones de pêche. A partir de là, on a ramassé surtout du divers (morues, lieux noirs, etc.). En mai 1986, un palangrier Espagnol aborde l'Angoumois et coupe ses deux fûnes, tout le train de pêche, chalut, câbles et panneaux sont perdus, un acte de piraterie qui restera impuni."*



Photo 1993

En panne de moteur depuis le mois d'avril 1991, ce navire vieux de 23 ans a largement dépassé le temps moyen d'une carrière de chalutier. Sa remise en service nécessiterait des travaux trop onéreux et difficilement rentabilisables vu l'âge de ce bâtiment. La SARMA, le dernier armement industriel rochelais qui a été créé par les mareyeurs pour maintenir cette activité, décide de s'en séparer en 1993. L'armateur entreprend les démarches nécessaires pour profiter des dispositions du plan Mellick, plan élaboré pour inciter par des aides financières à l'arrêt d'activité d'une partie de la flotte de pêche. Ce plan répond aux directives européennes visant à diminuer la pression exercée sur la ressource et éviter la surpêche.

Patrick SCHNEPP et Yves GAUBERT se mobilisent alors pour sauver ce témoin du patrimoine maritime rochelais. Ce type de chalutier pêche arrière a, en effet, marqué toute une période de l'histoire de cette activité à La Rochelle.

Classé au titre des Monuments Historiques en septembre 1993.