

A full-page photograph of a fisherman in a yellow safety vest and orange helmet, seen from behind, pulling a rope on a boat deck. The sea is choppy, and the boat's hull is visible on the right. The title text is overlaid on the right side.

Marcel Mochet  
**LES PÊCHEURS  
DES EXTRÊMES**



**LES PÊCHEURS DES EXTRÊMES**

## MARCEL MOCHET

Basé en Bretagne, grand reporter et reporter-photographe de la prestigieuse Agence France-Presse pendant 30 ans jusqu'en 2010, Marcel Mochet a débuté sa carrière en couvrant divers événements nationaux et internationaux : de l'actualité sportive (jeux Olympiques) aux conflits (Iran, Irak, événements de Pologne, etc.).

C'est finalement la photo maritime qui a fixé son travail.

Pendant près de 20 ans, il a suivi à travers le monde l'actualité maritime : pêche hauturière, marine nationale, marine de commerce, offshore, course au large. Il embarque donc régulièrement, plusieurs mois par an, sur les bateaux sillonnant le globe : des mers froides de Norvège et des îles Kerguelen aux eaux chaudes des Caraïbes.

Marcel Mochet a été primé pour son travail au « World Press Photo » en 1984. Ses photographies ont fait l'objet, de très nombreuses publications dans les revues internationales les plus prestigieuses. Il est également visible sur différents sites d'exposition en France.

# **LES PÊCHEURS DES EXTRÊMES**

Textes et photographies Marcel Mochet





Ils sont français, polonais, malgaches ou ukrainiens et embarquent sur nos grands bateaux-usines pour servir dans nos assiettes et sur nos meilleures tables les produits de leurs longues campagnes de pêche. Des quarantièmes rugissants dans les mers australes aux berges inhospitalières du Spitzberg en mer de Barents, ces « laboureurs des mers » restent peu connus du grand public.

Le marin ne s'ouvre pas facilement, la mer est difficile d'accès et bien rares sont les hommes de lettres à poser leurs sacs à bord de ces grands bateaux hauturiers. Ceci explique en partie

la rareté des écrits et images publiées sur ces grands bateaux de travail.

La vie et le travail des marins-pêcheurs sont durs et austères, et les marées interminables. Vous découvrirez des visages marqués par la dureté du travail. Mais ne les comparez pas à des bagnards des temps modernes, ce serait méconnaître leur fierté et l'amour qu'ils portent à leur travail-passion. La période ne leur est pas favorable, certaines pêches irraisonnées et mal gérées les font montrer du doigt. L'onde de choc du développement durable et la vague verte sont passées par là. Les bateaux sont désarmés par dizaines, voire par centaines et détruits à coups de pelleteuses sur des bords de quais déserts et devenus inutiles. La « grande pêche » se meurt sans honneur et sans gloire avec tous les drames qu'engendrent ce désastre humain.

Ces quelques images relatent plusieurs mois d'embarquement sur nos navires-usines. Elles tentent de raconter le plus fidèlement possible l'âme de ces grands bateaux et des hommes qui y vivent et y travaillent.







## LE DÉPART

Saint-Malo - Février 2011

L'épais brouillard hivernal qui adhère encore à la mi-journée aux toits d'ardoise de la cité corsaire joue les prolongations.

Le vieux bateau est là, posé sans vie apparente sur les eaux noirâtres du vieux port, engoncé dans ses amarres, au fond du bassin Duguay-Trouin.

Peu de flâneurs s'aventurent sur ce quai, en retrait du centre historique. Les rares touristes sont plutôt attirés par la vieille ville aux pavés moins incertains, aux façades plus propres, et aux boutiques saturées de poupées corsaires et autres simili bateaux en toc.

Culture maritime de pacotilles à bas prix... la même vendue dans tous les ports du monde.

Le mastodonte de ferraille finit d'engloutir les ultimes quinquaux d'avitaillement avant l'appareillage. Une chaîne humaine de volontaires s'est formée et monte à bord, par l'échelle de coupée, quelques dizaines de packs d'eau pour l'appoint, ainsi que les denrées fraîches. De quoi mettre de la couleur dans les assiettes pendant les premiers jours.

Les marins arrivent peu à peu, seuls ou en famille, les bras chargés de leurs bardas hétéroclites, sacs en toile, valises et cartons visiblement ficelés à la hâte, bottes sous les bras. Les têtes neuves, coiffées et rasées de près, hésitent, cherchent l'amitié d'un regard dans le petit attroupement qui s'est formé sur le quai, et, comme par dépit, tentent un premier pas incertain sur la vieille passerelle métallique, un peu gênés de la faire grincer aussi bruyamment ; ce n'est pas le moment de se faire remarquer.

Les embarqués s'installent pour un temps dans une double vie boiteuse : plus vraiment à terre et pas encore en mer. Certains mettront plusieurs jours à trouver leurs repères, tout dépendra de la décharge émotionnelle du départ. Pour d'autres, le passage symbolique de l'échelle de coupée suffira pour faire leur mue de marin.

Au pied du vieux morutier l'ambiance est incertaine et cotonneuse, comme le temps. Les couples s'isolent, se parlent secrètement, souvent avec douceur, comme pour ne pas effaroucher le temps qui passe trop vite. L'instant ne se prête pas aux baisers d'amoureux passionnés, ni aux éclats sentimentaux. Les derniers conseils sont échangés, les dernières promesses aussi, et les marmots qui d'habitude ne tiennent pas en place, restent instinctivement collés à leurs mères. Ce sont elles qui vont maintenant tout gérer à terre, pour de longs mois. Seuls, quelques joyeux éclats de voix provenant du *Port d'attache*, le café restaurant du quai, viennent troubler le calme incertain. On y boit le dernier coup avec les veinards qui restent, on y paye les dernières tournées aux partants, avalées cul sec dans des grands claquements de langue de contentement, et on se grise un peu pour se sentir plus fort pour le départ. Et tant pis pour le capitaine qui ne sera pas content...

Enfin le pilote arrive, absorbé et visiblement pressé d'en finir. C'est lui qui commandera les manœuvres d'appareillage jusqu'à la sortie du port. Depuis quelques minutes l'eau frémissante au cul du bateau signale que les diesels ont pris leur bon rythme.

La machine ne s'arrêtera que dans deux mois et demi, ou peut-être un peu plus tard, selon les résultats de la pêche.

Puis tout va très vite : l'échelle de coupée, dernier cordon ombilical avec la terre, est montée à bord à grand fracas de ferrailles entrechoquées. L'eau brassée par l'hélice monte en bouillonnements plus intenses entre le quai et le flanc du chalutier, signe que les 2700 chevaux de la machine donnent de la puissance. Les lourdes aussières larguées par les lamaneurs du port frappent l'eau sèchement puis sont embraquées à bord vigoureusement. Le bateau se déhale lentement, semble hésiter à sortir de sa longue torpeur hivernale, puis s'élance doucement et sans bruit vers les écluses. Quelques badauds intrigués observent le navire-usine s'engager dans le bassin Vauban puis dans le sas de l'écluse.

Il y a toujours pour le profane quelque chose d'énigmatique et d'aventureux dans l'appareillage d'un grand navire. Qui sont ces reclus volontaires sur leur coque ? Partent-ils vers le Grand Sud, au pays des abysses et des grandes tempêtes australes ? Ou font-ils cap là-haut, vers le nord, au pays des cabillauds barbus et des ours blancs ?

Ils ne sont plus qu'une poignée à suivre le vieux chalutier jusqu'au bout du sas, là où la terre s'arrête pour de bon. Et ce sont surtout les femmes qui sont là. Les lamaneurs, comme c'est l'usage, s'écartent discrètement et laissent les familles occuper les bords du quai. Ce sont les derniers baisers tristes et les premières

larmes de la séparation. Pour les fiancées des jeunes pêcheurs, c'est l'apprentissage de quelque chose d'étrange et d'inconnu : être la femme d'un marin.

Après le temps de l'éclusage, qui paraît interminable, les portes de l'écluse s'ouvrent en grand, lentement, cérémonieusement, comme pour une sortie de grand-messe. Les pales de l'hélice mordent la mer et poussent le chalutier vers la sortie. Quelques femmes sur le quai ont pâli et tentent des sourires tristes et figés. Sur la lisse du navire, les plus jeunes matelots, fiers de leur jeunesse et insoucians, font des grands signes vigoureux de la main, heureux comme s'ils partaient conquérir le monde.

Et puis, de loin en loin, très rapidement, les visages et les corps s'estompent, les voix portées par le petit vent d'ouest se diluent dans l'espace et deviennent inaudibles. Le grand bateau-usine disparaît, avalé par l'horizon et par les méandres de la brume qui se referme sur lui.

À bord, sous l'effet du souffle traversier, le petit mât de l'avant prend déjà son oscillation de métronome saluant au passage la tombe de Chateaubriand qui trône sur le rocher du Grand Bé.

Le long voyage jusqu'à la Norvège s'annonce bien. Le dernier bulletin météo ne prévoit pas de mauvais temps et le *Grande Hermine*, après avoir salué la cité corsaire par un ultime coup de corne de brume à décrocher les clochetons de la cathédrale Saint-Vincent, vire par sa gauche l'île de Cézembre et le phare du Grand Jardin pour embouquer la Manche.

La campagne de pêche pouvait commencer.