

PRÉSENTATION DU MARITÉ

Le Marité est un trois-mâts goélette construit par les chantiers maritimes de Paimpol et Fécamp. Il est mis à l'eau pour la première fois le 24 juin 1923. Après 5 campagnes de pêche à la morue dans les eaux de Terre-Neuve, il devient caboteur danois. Réquisitionné pendant la 2nde guerre mondiale, il est dégréré et affublé d'une cheminée en 1950. C'est à l'état d'épave qu'il est acheté en 1978 par des Suédois et qu'il connaît une première restauration, avant de devenir un navire de plaisance. Racheté en 2004 par le Groupement d'Intérêt Public Marité, le navire retrouve ses racines françaises et devient le plateau itinérant de l'émission Thalassa. De 2006 à 2012, le Marité subit une importante restauration afin de naviguer à nouveau aujourd'hui.

C'est le dernier voilier morutier en bois en France. Et malgré ses différentes vies, il a toujours gardé le même nom !

Marité : Surnom de la plus jeune des filles de son 1^{er} armateur : Marie-Thérèse Leborgne, qui est aussi la marraine du bateau.

CARACTÉRISTIQUES :

- **Longueur** : 44,9 mètres
- **Largeur** : 8 mètres
- **Tirant d'air** : 29 mètres = hauteur au-dessus de l'eau
- **Tirant d'eau** : 3,60 mètres = hauteur sous l'eau
- **Voiles** : 16 ; surface : 650 m²
- **Poids** : 209 tonnes
- **Équipage** : 5 à 6 marins
- **Capacité en mer** : 74 passagers
- **Capacité à quai** : 120 personnes
- **Capacité du carré** : 80 personnes debout, 60 personnes assises.

PROPRIÉTAIRE :

groupement d'intérêt public (GIP) Marité :

- conseil départemental de la Manche (76%)
- Fécamp,
- Granville
- Saint-Vaast,
- communauté d'agglomérations Seine-Eure,
- les amis du Marité
- la fondation du patrimoine maritime et fluvial.

LA RESTAURATION : LE CHANTIER PAS À PAS

De janvier 2006 à mai 2009 : restauration de la coque à Cherbourg.

A l'époque où le Marité a été construit, on se servait peu de plans, plutôt de « bleus », sorte de croquis. Ceux du Marité ont été perdus. Afin de conserver sa forme d'origine, les pièces ont été démontées une par une, refaites à l'identique et reposées à la suite les unes des autres. Il ne reste du bateau d'origine que la quille, la carlingue (la colonne vertébrale du bateau) et certains morceaux de membrures (les cotes du bateau)

Mai 2009 : la coque est mise à l'eau et transportée à Saint-Vaast-la-Hougue, près du chantier naval Bernard. Là, le bateau est lesté afin de recevoir les bas-mâts (mâts en 2 voire 3 parties), on lui pose aussi son moteur et son hélice.

En mai 2011, il se rend à Granville, son nouveau port d'attache. (sa maison)

Depuis, on lui a remis la partie haute de ses mats, son beaupré (mat horizontale à l'avant), et on l'aménage.

Le bateau a repris la mer à l'été 2012. Il pourra alors à nouveau naviguer toutes voiles dehors.

| | Provenance | Propriété | Utilisation |
|--------------|-------------------------------|---|---|
| Chêne | Bellême (61), Versailles (78) | bois dur, grande résistance | membrures, carlingue, quille (d'origine), parquet |
| Iroko | Congo | bois dur, résistance au choc, inaltérable | pont, bordés, étambot, étrave |
| Pin d'Orégon | | bois souple, résistance à la flexion | mâts |

UN BATEAU NORMAND

Au cours de sa restauration, le GIP a souhaité valoriser les métiers de tradition et le savoir-faire de notre région. De nombreuses entreprises locales sont intervenues sur le chantier :

Agrex – Donville-les-Bains,
Chantier naval Bernard – Saint-Vaast-la-Hougue,
EMO – Granville,
La MPA – Saint-Planchers,
Marelec Electronics Navigation – Saint-Vaast-la-Hougue,
Mécanique marine Vincent Marie – Saint-Vaast-la-Hougue,
Option bois – Pont-Hebert associé à SARL Fontaine – Saint-Pair-sur-Mer,
SARL Bouvier et Eurolev – Granville,
Voilerie Granvillaise – Granville

ET MAINTENANT...

Le grand salon permet d'accueillir tous types de manifestations à quai, de l'accueil grand public à la location pour des manifestations privées tant pour les entreprises que pour les individuels.

En mer, le Marité effectue des sorties à la journée et 1/2 journée. Par exemple vers Chausey, ou dans la baie de Granville.

Il participe également aux de grands événements nautiques et rassemblements de vieux gréements (Armada Rouen, Temps fête Douarnenez, Tonnerres de Brest, Semaine du Golfe // départ de course : transat route du rhum, normandy channel race...)

AU TEMPS DES MORUTIERS

Récit d'un ancien terre-neuvas

UNE CAMPAGNE MORUTIÈRE

Le départ des navires nécessite beaucoup de préparatifs. Le chargement du sel, des denrées, du charbon...

Le cafard s'installe dans les foyers. Les derniers moments sont mis à profit pour faire les ultimes emplettes et transporter le grand coffre contenant les vêtements nécessaires pour une aussi longue absence. Les premiers marins arrivés à bord, choisissent leurs couchettes, car suivant leurs dispositions, elles sont plus ou moins confortables.

Le jour du départ, les familles accompagnent les partants. L'émotion est grande. En attendant l'embarquement, les quais sont envahis par la foule de parents, d'amis, de badauds venus assister au départ des grands voiliers, toujours très spectaculaire. Les marins n'ayant pu se faire accompagner par leur famille, profitent des derniers instants dans les bistrotts de la « rue de la soif », où l'alcool les aide à noyer leur cafard.

Départ pour les bancs.

L'équipage au complet, l'ordre d'appareillage est donné, l'ancre relevée, les voiles hissées, le cap vers les bancs. Les traversées sont longues avec les navires lourdement chargés de sel. Elles sont toujours éprouvantes, car les départs coïncident avec l'équinoxe de printemps. C'est l'époque des coups de vent et des grosses tempêtes. En moyenne, la traversée dure de 30 à 50 jours dans les plus mauvais cas.

Pendant ce temps il faut s'occuper du matériel de pêche qui doit être prêt dès l'arrivée sur les Bancs. Et mettre en place sur le pont au-dessus du grand panneau de cale, les parcs à morue appelés aussi le « cirque » où sera travaillé le poisson.

Les équipages sont soumis à de dures épreuves, comme grimper dans la mâture lorsque la nécessité s'en faisait sentir. C'est une gymnastique dangereuse pour les marins toujours vêtus lourdement avec les bottes et les cirés. Là-haut, l'amplitude des mouvements du navire est multipliée par 10. Dans les grains, il faut carguer les voiles, que le vent agite avant qu'elles ne se déchirent. Le visage fouetté par les cordages et les voiles, les mains engourdis par le froid, le marin doit s'accrocher pour ne pas chuter. Ceux qui sont restés sur le pont ne sont pas mieux lotis. Les paquets d'eau de mer, balayant le pont, rendent l'endroit dangereux. Un moment d'inattention et la vague déferlante vous balaye.

Arrivée sur les bancs.

A l'approche du plateau continental de Terre-Neuve, de nombreux signes alertent le capitaine. Les oiseaux de mer familiers des parages, les glaces, la brume, la couleur de la mer, la température de l'air et de l'eau.

La sonde manuelle est d'une grande utilité, car les « sondeurs » à ultrasons sont inconnus à cette époque. Le plomb de sonde de trois kilos a sa base évidée, cette cavité est remplie de graisse. Lorsque le plomb touche le fond, le sable, la vase et autres sédiments marins se collent dans la graisse. Ces éléments appelés « nature du fond » aident le capitaine à situer son navire. La position précisée, il faut, à partir de ce point, faire route vers les endroits où pullulent les bulots : coquillages dont les morues sont friandes.

Deux à trois jours sont nécessaires pour pêcher une quantité suffisante d'appâts pour une douzaine de jours. Cette pêche se pratique avec des casiers, appâtés avec de la viande de cheval salée d'une fraîcheur douteuse, répandant une odeur abominable.

La pêche aux bulots terminée, le voilier appareille pour les bancs fréquentés par la morue. Les bancs, situés dans le sud de l'île de Terre-Neuve, portent différents noms tel que : Trou Baleine, Platier, Banquereau, Chenal du Flétan, etc... La profondeur n'excède pas 70 mètres.

Un voilier dispose d'une douzaine de doris. C'est une petite embarcation très maniable pour deux marins. Le patron, en général un marin très expérimenté, est accompagné par un jeune matelot.

Les doris mouillent leurs lignes le soir, en laissant une bouée et une ancre à chaque extrémité. La plus proche est à environ 500 m du navire, la plus éloignée à 3 à 4 km. Les doris se dispersent tout autour du navire, suivant une direction fixée par le capitaine. Les lignes sont relevées le lendemain très tôt, en partant du point le plus éloigné pour se rapprocher du navire. C'était une tâche pénible. Par beau temps, le travail se déroule sans incident. Mais quand la brume épaisse, ils perdent beaucoup de temps à chercher les bouées. La corne de brume du navire permet de se repérer.

Deux dangers menacent les doris. Le premier de s'égarer dans la brume et partir à la dérive de longs jours. Dans ce cas, le mauvais temps met le doris en fâcheuse posture, la dérive se termine parfois en tragédie. L'autre danger provient

d'un trop lourd chargement qui peut provoquer le naufrage. Lorsque la pêche est abondante, il faut faire plusieurs rotations pour ramener ses captures. La journée se passe à ramer. De retour à bord, il faut travailler le poisson : l'éviscérer, le trancher, le saler puis appâter les lignes pour les remettre à l'eau le soir.

Le repos est bref, les journées de travail atteignent de 16 à 18 heures.

L'EMPLOI DU TEMPS

En moyenne, l'emploi du temps se décompose comme suit :

- Relevage des lignes 4 à 5 h
- Travail du poisson 1 h
- Boûtage 6 h
- Pose des lignes le soir 2 h 1/2 à 3 h
- Temps de repas 1 h 1/2
- Quart de nuit 1 h tous les 5 jours
- Curage d'un rain 6 ou 7 fois dans la campagne
- Le reste en repos ... ou imprévus.

L'alimentation

Partant du principe que le navire pêchait la morue, c'est l'aliment de base. Le « Capitaine Convent » dans son livre dresse un inventaire des vivres embarqués pour une campagne de pêche de 7 mois :

- 36 barriques de vin environ.
- 200 litres d'un alcool tord-boyaux, appelé « bistouille » distribué au café du matin, et parfois en ration supplémentaire les jours de grande fatigue.
- 7 à 8 barils de lard salé. C'était la seule viande, réservée pour les dimanches.
- Quelques barils de margarine et de graisse.
- Des biscuits qui remplaçaient le pain.
- Des pommes de terre et des haricots secs complétaient le ravitaillement.

Il n'est emporté que 30 tonnes d'eau douce pour toute la campagne, soit environ 4 litres par homme, repas et boisson compris. Il n'y en a pas pour la toilette, c'est d'ailleurs interdit. Le cuisinier possède une clef, le matin il prend la quantité suffisante pour sa cuisine, et a soin de boucler la vanne de la caisse d'eau. Le manque d'hygiène ne manque pas de se répercuter sur la santé de l'équipage, confiné dans des logements mal aérés et très humides.

La nourriture en général est peu variée :

- **Le matin** : café, biscuits et bistouille.
- **A midi** : bas morceaux de morues fraîches bouillies et pommes de terre.
- **Le soir** : rata de têtes de morues. Les marins complètent leurs menus en capturant des oiseaux de mer appelés dadins, cuisinés en ragoût, c'est la seule viande fraîche.

Les fruits brillent par leur absence, le manque de vitamines provoque de nombreux cas de scorbut.

L'hygiène à bord

Les maladies les plus courantes sont : blessures aux mains, panaris, phlegmons, doigts gelés, maladies pulmonaires, scorbut.

La pharmacie du bord se résume à peu de choses : alcool à 90°, teinture d'iode, permanganate, ce qui ne suffit pas à soigner tous les maux. Le coffre contient également une trousse chirurgicale sommaire : 1 bistouri, 2 pinces, 1 paire de ciseaux, agrafes, attelles, plats émaillés pour petits bains...

Les cas les plus fréquents sont des fractures, panaris, phlegmons, rhumatismes et angines, soignés consciencieusement suivant les indications du petit livre appelé « Médecin de papier ». Les blessures sont soignées simplement au moyen de désinfectants : eau oxygénée, éther, alcool, teinture d'iode. Lorsqu'il y a fracture, il faut essayer de la réduire et poser des attelles. Pour les entorses on utilise un onguent fabriqué à bord avec du savon et de l'eau de vie ; pour les rhumatismes : frictions à l'alcool camphré. Les panaris sont fréquents par suite des piqûres d'hameçons et sont traités par des bains d'eau désinfectée à l'eau de javel ou au permanganate...l'eau est utilisée plusieurs fois à cause du rationnement.

L'hygiène à bord est inexistante : la toilette se fait à l'eau de mer, la lessive également et le linge sèche difficilement. Les mousses chargés de nettoyer les postes, en plus de leur travail, disposent de peu de temps pour mener cette tâche à bien. Après quelques semaines de mer, tout est d'une saleté repoussante. A la construction du navire, les W-C étaient prévus, mais en mer l'évacuation était inutilisable.

Les locaux d'habitation occupent un espace restreint, les couchettes étant superposées. La literie est réduite à sa plus simple expression : une paille et deux couvertures. Très fatigués les marins s'allongent avec les vêtements mouillés imprégnés de poisson. A ce régime, la literie souillée se transforme vite en bouillon de culture, l'odeur qui règne dans les postes est insupportable.

Le terrain dans ces conditions est propice aux maladies. Mais les marins hésitent à se porter malade car cela perturbe le fonctionnement des équipes, c'est mal vu. Ils travaillent jusqu'à l'épuisement. Dans certains cas, il faut faire escale pour débarquer un malade. C'est une solution difficile à admettre par le capitaine, car cela fait perdre du temps à la pêche.

En cas de décès, la dernière demeure est un sac lesté, une prière, l'immersion et la pêche continue.

Début mai, un navire de guerre représente la France dans l'Atlantique Nord-ouest, ce navire apporte une assistance médicale et du courrier. Sa présence est aléatoire, car il fait souvent escale dans les ports des Etats-Unis, du Canada et de Saint-Pierre et Miquelon. Cette assistance est d'ailleurs supprimée en 1930.

Le Saint-Yves

Le Révérend Père Yvon s'est occupé à remédier à cette absence. Il a sonné à toutes les portes, donné des conférences avec projections de films qu'il tournait. Ses efforts furent couronnés de succès grâce à une souscription qui provoqua de nombreux dons. Il put acheter, pour les missions de la mer, un petit navire et le transforma en navire hôpital. L'assistance put alors être assurée de manière satisfaisante.

Le Saint-Yves pouvait recevoir, soigner, opérer les cas bénins, acheminer le courrier, déposer à terre les malades.

Le sort des mousses

Les mousses ont souvent été les souffre-douleurs. La difficulté du travail n'incite pas à l'indulgence et à la compréhension.

Premiers au travail, les mousses ne chôment pas, ils sont bons pour toutes les corvées. Ils sont de longues heures penchés sur la baille, pleine de morues, d'eau de mer glacée.

Au moindre fléchissement, ils reçoivent des coups de mitaines mouillées, engluées de sang de poisson, que distribuent leurs trancheurs.

Ils doivent aussi assurer leur travail : nettoyer les postes, servir l'équipage, aller chercher les repas à la cuisine située à l'arrière.

Escales et retour

Les escales à Saint Pierre Et Miquelon, pour ravitaillement ou hospitalisation d'un malade, sont rares voire inexistantes. Fin septembre, la campagne s'achève et le retour est plus rapide que l'aller. Cette fois les vents sont favorables, mais les tempêtes fréquentes. Les tempêtes, vent arrière, sont périlleuses. Le navire, lourdement chargé, devient difficile à manœuvrer.

La grande toilette est le privilège du retour des bancs. Les parcs sont démontés et le pont nettoyé. Quant aux hommes, s'il reste de l'eau, le capitaine en donne pour se laver. On se coupe également les cheveux, on se rase et on se change.

A l'arrivée, le navire hisse son pavillon. Si celui-ci est en berne, cela indique qu'il y a des manquants à bord.

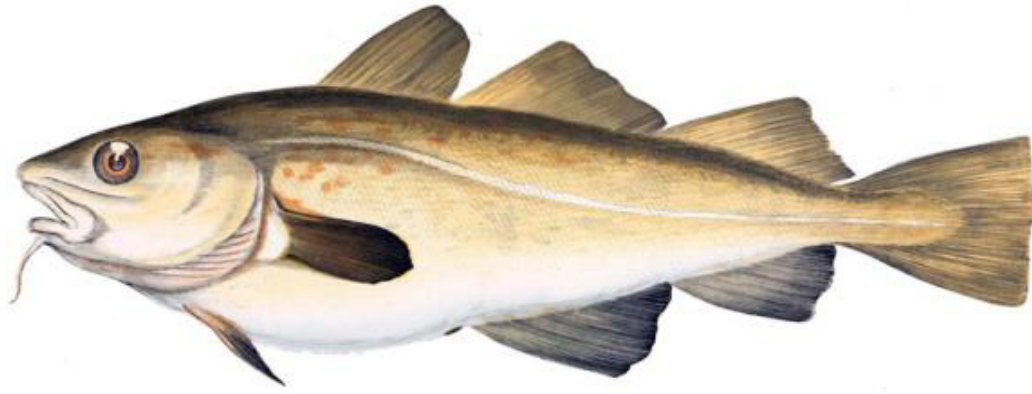
La cargaison est déchargée et vendue. Pour 3 kg de morue pêchée, il reste 1 kg de morue salée.

L'armateur remet en état et prépare le bateau pour la prochaine campagne et les marins retournent dans leur famille où ils exercent généralement une activité complémentaire en hiver.

Note : pour comprendre ce récit, il est nécessaire de le replacer dans son contexte et de ne pas porter de jugements hâtifs à travers le filtre de nos conceptions du XXI^{ème} siècle. A l'époque, le sort des marins de commerce Cap-horniers n'était guère plus enviable, sans parler de celui des mineurs de fond.

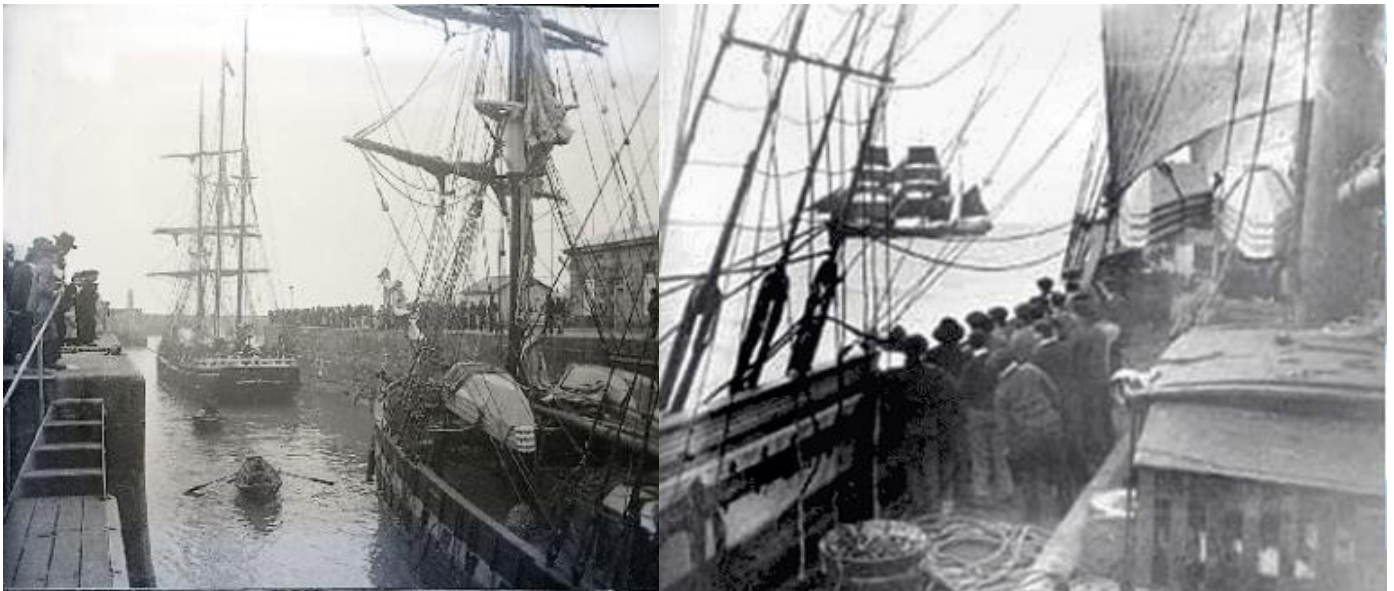
VISUELS

morue



La morue et le cabillaud sont le même poisson : lorsqu'il est conservé dans le sel, il est appelé morue. Lorsqu'il est frais et non salé, on parle de cabillaud.

Trois-mâts armé pour pêche avec doris



Doris : embarcations légères, à fond plat et aux cotés évasés. Seuls 2 marins embarquent sur un doris : le patron et l'avant. Les doris prennent peu de place sur le pont du voilier car ils s'emboîtent comme des Lego.

cale à sel

Au temps des Terre-neuvas les réfrigérateurs n'existaient pas. Il fallait donc préparer le poisson sur place si l'on ne voulait pas qu'il soit pourri à l'arrivée au port.

En Normandie, on préfère manger la morue verte, c.-à-d. non séchée. Pour la conserver, on la met dans le sel. Ainsi, elle se garde une année environ.



poste équipage



A bord des morutiers, les marins travaillent sans arrêt. Dès l'aube ils partent remonter les lignes posées la veille. C'est un travail épuisant : il faut hisser des centaines de poissons à la force des bras. Par mauvais temps ou lorsqu'il y a beaucoup de poissons, cela peut durer des heures. Quand les pêcheurs sont de retour sur le navire, ce n'est pas encore l'heure de se mettre au lit. Après un repas rapide, ils préparent les poissons pêchés et les lignes pour l'après-midi. Vers 15 ou 16h, ils repartent poser leurs lignes au large. 2 à 4 heures plus tard, ils rentrent épuisés. Ils avalent leur repas puis s'endorment sur leur couchette, tout habillé.

Les plus jeunes Terre-neuvas voyagent comme mousses à partir de 12 ans. Ce sont de jeunes garçons qui apprennent le métier de marin. A bord, ils effectuent les corvées : laver le pont, faire la vaisselle, éplucher les pommes de terre. Ils apprennent aussi à pêcher.

travail de la morue sur le pont

Préparation des lignes = mettre les bulots, appât principal de la morue

Au retour des doris, les morues sont déchargées sur le pont



Travail de la morue



Les morues sont préparées dès leur sortie de l'eau. Chaque marin a une tâche précise. L'ébrouilleur commence par ouvrir les morues et les vider. Le décolleur leur coupe la tête. Puis le trancheur fend le poisson en deux et retire l'arête centrale. Ensuite, un mousse les lave à grande eau et enlève le sang. Enfin, on les envoie au saleur dans la cale du bateau. Il les empile en alternant les couches de sel et de morues. Au final, la morue est toute plate et a la forme d'un triangle.

Il n'y a pas que la chair de la morue qui sert. Du XIX^e siècle au milieu du XX^e siècle, les écoliers doivent avaler une cuillère d'huile de foie de morue chaque matin. Cette préparation est considérée comme un fortifiant. Les marins préparent l'huile en écrasant et en chauffant les foies des poissons.