

# LES SOUVENIRS D'UN OSTRÉICULTEUR ÉTAULAIS

## Par Claude Goulevant

---

### LA ROUTE

Dans notre bassin de Marennes-Oléron la ligne droite maritime n'est pas toujours le bon chemin, témoin le récit suivant, qui évoque mes débuts, en 1946, dans l'ostréiculture, ce métier de « paysan de la mer ».

Au lendemain de la guerre la situation matérielle ostréicole n'est pas reluisante : les bateaux et leurs moteurs sont usés, les hommes fatigués, les exploitations dans le même état, ou pire.

Une refonte générale s'avère nécessaire, mais comment ? Tout manque, et manquera encore longtemps ; le règne des bons-matière et des tickets de rationnement n'est pas terminé.

C'est dans ce contexte que je fais une entrée discrète dans une corporation en grande difficulté.

Je chausse donc des « cuissardes » (bottes hautes) pour la première fois en octobre 1946. Cependant je ne suis devenu marin officiellement que le 4 avril 1947, sous le matricule 41 451 de la Marine marchande française, dûment reconnu comme tel par Monsieur l'Administrateur de l'Inscription maritime de première classe, chef du quartier de La Tremblade, à l'époque Monsieur Susset.

Novice pendant un an, j'apprends d'abord l'essentiel, c'est à dire « goudiller », en français : godiller. Ce huit à faire dans l'eau avec un aviron n'est pas chose facile pour quelqu'un qui n'a jamais tenu cet ustensile.

Le nez du courail à terre avec le « grappin » (ancre) bien amarré, il ne reste plus qu'à faire ce sacré huit dans l'eau en entendant derrière soi : « Plus souple ton poignet » ou bien : « On dirait que tu brasses de la paille à cochons ».

Ces leçons ont duré jusqu'au jour où l'on m'a poussé dans le chenal... Débrouille-toi ! Un film de naufragé dans une île, l'histoire du radeau de la Méduse, d'autres choses encore plus affreuses me passent alors dans la tête. Tout à coup, miracle, le bateau avance, le fameux huit devient propulseur, la porte de l'ostréiculture vient de s'ouvrir devant moi !

Arrivé à terre tout gonflé de ma performance, une douche tombe du ciel : « maintenant, il faut faire une demi-clé ».

Où peut bien être cette demi-clé, alors qu'il en faut une entière pour ouvrir une porte ? Renseignements pris auprès du plus âgé des ouvriers, qui a fait son temps dans la marine, il s'agit d'un nœud marin facile à faire et à défaire.

Facile oui, pour celui qui sait ! Que de tours à l'endroit, que de tours à l'envers, dessus, dessous... Enfin, jour de gloire aussi : je sais godiller et faire une demi-clé.

« Bien, maintenant, tu vas apprendre la route pour aller aux viviers », me dit mon patron de père (et avoir un père comme patron n'est pas chose enviable...)

Il possède une technique rapide et efficace pour enseigner le métier : " Il y a deux manières de faire les choses : la bonne et la mauvaise. La mauvaise, on n'en parle pas, donc c'est comme ça, et pas autrement, qu'il faut faire ".

Amen.

Le tout dit sur le ton de commandement de l'ancien capitaine de génie qui sommeille

en lui depuis la guerre ( et la place de fils de capitaine n'est pas non plus chose enviable. )

Nous avions une concession, ou vivier, au lieu-dit « Daire », sur la côte de Bourcefranc, en face du Château . Pour y aller, un vieux bateau long de 11 mètres, avec un tirant d'eau d'au moins un mètre, pourvu d'un vieux moteur à essence de 20 chevaux.

Ma première visite à bord est vite faite : « sur le pont, devant c'est le nez, derrière c'est le cul, dessous c'est la quille, qui doit toujours tremper dans l'eau ».

Tout devient de plus en plus sérieux, avec cette hantise : la quille doit toujours tremper dans l'eau.

A mon premier voyage vers la terre promise – ce fameux vivier de Daire – je ne suis qu'un spectateur, attentif, mais ignare.

Avec un grand bateau et un petit moteur, il faut ruser avec le courant, passer au plus près des balises et des bouées, repérer des alignements, frôler sans toucher, bref, naviguer dans l'approximatif, tout en respectant cette satanée « quille dans l'eau ». Enfin, un jour, tombe du ciel, sans préavis : « Prends la barre ».

C'est à ce moment qu'a commencé l'apprentissage de la fameuse route des viviers, sous le regard narquois des ouvriers ; heureusement le vent y a été propice. Je me suis toujours demandé si ces salopards ne pariaient pas sur moi et mes piètres qualités de navigateur.

En route, et attention à la quille...

A la sortie du chenal : « Pousse davantage la barre, sans quoi on va au sec ». Bon début ! Pendant les deux heures que dure le trajet j'ai sur le dos un professeur intransigeant et voilà ce qui retentit dans mes oreilles :

« Attention aux couralins devant toi »  
« Attention à celui qui vient de ta gauche »  
« Attention, il y en a un à ta droite »

Plus tard, dans la marine nationale, je découvrirai que la gauche c'est bâbord et la droite tribord, ce qui est sans doute une question d'uniforme.

En arrivant à la hauteur de La Tremblade, les recommandations fusent de nouveau :

« Attention si le bac traverse »  
« Reste dans le courant, au milieu »  
« Va plutôt du côté de Marennes, afin de ne pas rentrer dans les bateaux des gars de la Route neuve, qui mouillent n'importe où »(on me dira « aborder » plus tard).  
« Pique sur la bouée de Barat »  
« Laisse-la à gauche et pique sur la balise de Jeac »  
« Râle les balises de concession, pas trop près, pas trop loin »  
« Longe Bourgeois »  
« Laisse les deux bouées de la Soumaille à gauche »(alors que normalement il faut les laisser à droite)  
« Attention à la dernière balise de Bourgeois »  
« Ne va pas te mettre au sec sur Trompe-sot »  
« Abats lentement et arrondis »  
« Remonte sur la balise du Pointeau et fais attention à maintenir le courant dans le nez »

« Longe les balises et fais attention au rocher des Meules »  
« Tu vois le friselis du rocher ? Passe entre lui et les balises du Pointeau »  
« Arrondis doucement à gauche, longe la terre du Chapus, pas trop près, pas trop loin, et vise la bouée du Commissaire »  
« Passe à ras et continue sur la bouée de la Coincelle »  
« Fais le tour du musoir de la péniche et attention ; si elle décolle, passe-lui impérativement derrière. Souviens-toi, tout bateau à voile a la priorité sur toi ; tu dois toujours lui passer derrière en cas de croisement. Théoriquement le bac de l'Île (péniche) devrait passer derrière toi, mais on ne sait jamais, alors passe derrière »  
« Laisse le fort du Chapus loin à droite, mais pas trop »  
« Longe les balises jusqu'à la hauteur de celle de Daire »  
« Quand le petit feu du Château sera en alignement avec le coin du rempart, rentre dans les balises avec le courant de travers »  
« Repère notre balise, longe-la tout doucement afin de mouiller dans son alignement »  
« L'ancre au fond, laisse-toi reculer moteur débrayé mais pas arrêté »  
« Quand la chaîne est raide vérifie ta position ; arrête le moteur et attendons que la quille touche »  
« Empêche que le nez abatte en le tenant avec un aviron »  
« Déjeunons une fois, on mangera le reste en attendant que l'eau remonte »

Je n'ai plus un poil de sec après ces deux heures de leçon...Hélas, il m'attend bien pire pour le retour à quai !

Dans mon ignorance, je croyais refaire au retour ce que j'avais fait à l'aller ; innocente jeunesse !

La marée finie, le reste du déjeuner avalé (l'homme de barre que je suis désormais déjeune toujours de travers), en route !

L'ancre haute et claire à bord (dixit la marine), la leçon recommence :

« Tu vises le toit du sanatorium de Saint-Trojan (tiens, je ne les savais pas tous poitrinaires) ; sorti des balises tu les longes, pas trop près, pas trop loin »...Les approximations recommencent !

« Attention au Grand Chapiâ devant le fort du Chapus » (nom du rocher du fort)

« Attention au Petit Chapiâ » (frère du précédent au beau milieu de la passe)

« Souviens-toi : quand l'homme de barre voit le clocher de Marennes dépasser du coin du fort de la largeur d'une voile de bateau, tu mets la barre dessous, complètement à droite, et tu remontes sur les vases du fort un petit peu, mais pas trop, puis tu mets la barre à gauche toute et tu vises la travée levante du pont afin de passer par dessous, et tu redresses.. »

A ce stade ma chemise n'est plus qu'un lamentable torchon tout mouillé et mon moral en pleine panique. Heureusement il y a un dieu pour les apprentis marins.

« Fonce dessous, près de la pile, à gauche »

« Attention au courant que tu as dans le nez ».

Par quel miracle ai-je réussi à voir le pont derrière moi, je ne le sais pas encore...

« Bon, ne te laisse pas abattre, attrape la Coincelle, vise le Commissaire, laisse-les à droite, presque à toucher »

« Attention, voilà les Meules »

« Vise la balise du Pointeau mais laisse le ragouillis des Meules à droite »  
« Attention, la barre à gauche toute »  
« Attention au C... qui nous double et nous serre sur les balises »  
« Tiens ton cap sur Maumusson, tant pis pour cet Emm...qu'il aille au diable »  
« Garde ton cap avec le courant dans le nez »  
« Longe les balises jusqu'à la pointe de Bourgeois »  
« Arrondis doucement ; aujourd'hui il n'y a pas de mer ; en cas de mer forte, et afin de ne pas prendre trop par le travers, tu piques sur Maumusson en épaulant les lames, et tu comptes après la plus forte ; une, deux, trois, quatre, cinq, entre la cinquième et la sixième tu abats tout et tu présentes ton cul à la sixième. A partir de là le danger est passé »

Merci, le beau temps !

« Laisse les deux bouées de la Soumaille à droite, longe la côte jusqu'à Jéac et pique sur le milieu de la Seudre, le courant dans le cul »

Une heure après, moi toujours aussi humide...

« Rentre doucement et fais attention à la pointe de vase du chenal »  
Ouf ! Le bateau est à quai et moi à terre. Il me semble qu'un autre monde vient de s'ouvrir sous mes pieds, le monde maritime.  
C'est ce monde que j'ai lâché en 1984, sous le numéro 47N1834, et qui m'a baptisé « invalide de la marine marchande » !  
Bien des années après mon premier voyage comme homme de barre, après la disparition de mon professeur de père, je n'ai jamais pu faire « LA ROUTE » sans croire entendre derrière moi sa voix me mettre inlassablement en garde :  
« Attention, tu vas...tu vas... »  
Bateau remplacé, moteur changé, « LA ROUTE », elle, est toujours la même.

Aujourd'hui les bateaux ostréicoles sont le plus souvent des chalands à faible tirant d'eau, dotés de puissants moteurs. Les « hommes de barre » actuels ignorent les finasseries du parcours telles que je les ai connues.  
Autres temps, autres mœurs, dit le proverbe.

Juillet 2004, Claude GOULEVANT