

Sur les quais... avec les camarades

Dans la région des Marches, à San Benedetto del Tronto, le deuxième plus grand port de l'Adriatique et l'un des plus importants d'Italie, Pietro Ricci évoque sa vie à bord du *Rapepè*, un petit bateau de pêche, et le travail pénible qu'il effectue en mer, un travail dangereux où il a risqué sa vie à plusieurs reprises. Il se souvient aussi du naufrage du *Rodi*, il y a cinquante ans, de l'épopée de la "pêche océanique", et il nous parle de Nemo, le petit poisson-clown en plastique que sa fille Carol lui a offert comme porte-bonheur...

Angelo Ferracuti
Écrivain

↓ Pietro Ricci à l'abri
dans son bateau de pêche.
Photo: © Angelo Ferracuti



Aujourd'hui, il fait froid, la mer est agitée, aucun bateau ne sort : ils sont tous amarrés dans le port de San Benedetto del Tronto, au sud des Marches. Les marins bricolent sous le pont, ils se livrent à de petits travaux d'entretien, ils nettoient, d'autres évacuent des seaux d'eau ou font patiemment la révision du moteur. L'air est glacé, le ciel plombé et menaçant, comme dans le Grand Nord, tandis qu'à l'extérieur du café Europa, le bar du port, les clients qui sirotent leur café à emporter sont rares, emmitouffés dans leur veste usée, leur bonnet de laine sur la tête. Et voilà que survient un groupe de mécaniciens, enjoués et bavards, qui sortent des ateliers de réparation avec leur salopette et leur visage recouvert par un masque...

À son arrivée, Pietro Ricci m'invite d'emblée à le suivre vers la zone du port où se trouvent les bateaux. Nous marchons donc le long du quai et bientôt nous arrivons à l'endroit où il a amarré son petit bateau de pêche de 15 mètres, le *Rapepè*. C'était le surnom de son arrière-grand-père, pêcheur lui aussi et ancêtre d'une famille de marins. Pietro, un homme aux cheveux noirs et au visage coloré, porte une grosse veste sombre et parle très vite. Nous montons à bord de son bateau : je découvre à la poupe un filet enroulé, sur le côté la salle de bain, et devant, à la proue, la petite cabine où Pietro et son frère Gabriele vivent lors des sorties en mer, où ils se reposent et prennent leurs repas, un petit refuge où ils peuvent trouver asile. "Tout est ici", dit-il, en m'indiquant un local exigu mais fonctionnel, qui abrite une petite table avec des sièges, et plus loin une minuscule kitchenette avec une cuisinière et un four à micro-ondes, des compartiments pour les provisions, et sur le côté le radiateur indispensable pour se protéger du froid durant les longs hivers. Pietro part généralement en mer quatre fois par semaine, de minuit à l'après-midi du lendemain, et il déplore les règles qui limitent actuellement les sorties le week-end et qui l'obligent du même coup, pour compenser, à travailler même lorsque les conditions météorologiques sont très mauvaises.

Sur les 28 millions de travailleurs de la pêche dans le monde, chaque année 24 000 perdent la vie.

Un voyage vers l'inconnu

Il confirme que c'est un travail difficile et fatigant : "Nous travaillons dans des conditions très instables, en pleine mer, les dangers les plus importants sont le mauvais temps et les fuites dans le bateau, même si nous effectuons sans cesse des travaux d'entretien de la coque ; nous travaillons sur des bateaux de pêche qui ont plus de quarante ans et, ces dernières années, le financement pour renouveler la flotte a fait cruellement défaut", regrette-t-il. "Les jeunes qui veulent exercer ce métier devraient pourtant pouvoir travailler avec des moyens adaptés, comme dans le reste de l'Europe, avec des coques innovantes, hyper-technologiques et sûres." Il me dit que chaque fois qu'il sort en mer avec son bateau, c'est un voyage vers l'inconnu... "Vais-je rentrer à la maison cette fois-ci ?" se demande-t-il, tandis qu'il s'éloigne de la ville et de sa famille et que le *Rapepè* quitte le port en pleine nuit et entame sa longue traversée.

Par deux fois, il s'est retrouvé dans une situation très critique : lui et son frère ne parvenaient pas à rentrer, il a connu des moments de panique et a cru vraiment qu'il n'allait pas s'en sortir. "Nous étions à environ trois milles de la côte, moi sur le pont et mon frère Gabriele à l'avant, pour m'indiquer d'où venaient les vagues, avec un vent de 100 kilomètres à l'heure contre nous et une tempête qui nous est tombée dessus brusquement : elle était prévue pour l'après-midi et elle s'est déchaînée dès le petit matin", dit-il. "C'est quelque chose qu'on ne peut jamais vraiment prévoir. C'était il y a sept ans, nous avions trois éléments contre nous, le vent, la pluie et la mer", ajoute-t-il encore pour me faire comprendre ce qu'avait été cette lutte titanique pour ne pas couler. "Après avoir lutté pendant près de deux heures contre les vagues et le vent, le cœur battant la chamade sous l'effet de la peur, épuisés par la fatigue et par l'angoisse, nous avons réussi à atteindre la côte. Et

pendant ce temps-là, moi, pour ne pas céder à la panique, j'avais fumé avec frénésie, vingt cigarettes l'une après l'autre, presque sans m'en apercevoir." Les jours qui ont suivi, Pietro avait décidé de tout abandonner et de ne plus partir en mer, de changer de vie, de choisir un métier à terre. Mais l'appel du large a été plus fort. Il a choisi de serrer les dents et de continuer. Depuis ce jour, pourtant, lorsque la météo annonce du mauvais temps, il s'efforce de rentrer en hâte au port avant la tempête. Il le reconnaît : "Cet événement m'a marqué pour la vie." Il a aussi perdu beaucoup d'amis, morts en faisant le même travail que le sien. Il me parle d'un bateau de pêche qui a récemment affronté une tempête à Giulianova, et le marin est mort à l'embouchure du port. "Tu es sur le point de rentrer chez toi et tu meurs comme ça", dit Pietro d'un ton désabusé, comme s'il s'agissait d'une tragique fatalité.

Les plaques commémoratives

Selon lui, ce genre d'accident arrive parce que les ports sont de moins en moins sûrs : il n'y a plus de dragage, à mesure que l'on se rapproche de la côte, l'eau est moins profonde, il y a peu de fond. Pietro évoque plus précisément "les vagues qui commencent ensuite à déferler, le danger de l'écume quand la vague se brise et que le navire devient difficile à diriger". Pour sortir, les gros bateaux de pêche se positionnent dans le bassin du port, ils poussent le moteur à plein régime pour rejoindre l'embouchure où se trouve le banc de sable, ils naviguent de côté, c'est comme ça à chaque fois, tant à l'entrée qu'à la sortie, m'explique-t-il. "On exige que nous assurions la sécurité à bord, et pourtant les infrastructures du port ne garantissent pas un élément essentiel pour la sécurité, et c'est pour cela que les petits bateaux de pêche risquent de chavirer."

Sur le mur qui longe le quai, je découvre les plaques commémoratives qui rappellent

chaque jour à Pietro le risque que lui fait courir la vie qu'il mène. Ces plaques évoquent certaines tragédies en mer, comme celle du chalutier *Pinguino* qui a coulé dans la nuit du samedi 19 au dimanche 20 février 1966 à hauteur du Cap Blanc en Mauritanie, faisant treize morts, ou celle du *Rodi*, il y a cinquante ans, la plus dramatique, ou la dernière en date, celle de la *Rita Evelyn* le 26 octobre 2006, qui a fait trois victimes. Pietro ajoute que l'on peut également trouver, dans l'église de Notre-Dame de la Marine, un livre où sont recensés les noms de toutes les victimes de la mer, avec le jour et l'heure de l'événement et la cause du décès. Mais ce qui manque, selon lui, c'est un monument qui les rappelle toutes, répète-t-il à plusieurs reprises, comme un refrain.

"Si vous n'avez pas de bateau de pêche en parfait état de marche, vous ne pouvez pas sortir en mer. Tous les bateaux sont équipés d'un radeau autogonflable qui peut être déployé en cas de danger, et d'une bouée qui permet de transmettre votre position en cas de naufrage. Les pêcheurs doivent pouvoir tout faire, du métier d'électricien à celui de frigoriste. Jadis, il y a quinze ou vingt ans, ils partaient en mer à l'aventure, y compris pour se livrer à une forme de pillage, alors qu'aujourd'hui ils pensent aussi à la protection et à la gestion de la mer et de ceux qui y travaillent."

Dans la mémoire collective de San Benedetto del Tronto, le 23 décembre 1970 est une date marquée d'une pierre noire : celle du plus important naufrage de l'histoire de la marine locale, survenu tout près de San Benedetto. Ce jour-là, le bateau de pêche hauturier *Rodi* revenait du port de Venise où sa coque avait subi des réparations. Le bateau a été pris dans la tempête, avec des vagues doubles qui attaquaient les flancs du navire qui, après avoir pris l'eau et livré une furieuse bataille contre la mer démontée, a finalement coulé au large des côtes de Grottammare. Le bâtiment de cinq cents tonnes a été retrouvé après le naufrage. Il avait chaviré, entraînant dans la mort les neuf pêcheurs et le technicien qui se trouvaient alors à son bord : Agostino Di Felice, Domenico Miarelli, Silvano Falaschetti (qui n'avait que 16 ans), Giovanni Liberati, Ivo Mengoni, Marcello Ciarrocchi, Francesco Pignati, Antonio Alessandrini, Alteo Palestini et Giovanni Palumbo, qui aurait eu 18 ans le lendemain de la tragédie. Leurs destins se sont croisés de façon dramatique au moment du naufrage.

Les pêcheurs doivent pouvoir tout faire, du métier d'électricien à celui de frigoriste.

Dernière campagne à bord du *Rodi*

Ceux qui étaient à bord du *Rodi* étaient des marins qui menaient leurs bateaux de pêche jusque dans les mers lointaines, qui avaient été recrutés sur le lieu traditionnel d'enrôlement, la promenade du bord de mer, entre le rond-point et le cinéma Florian tout proche. Ils étaient réparateurs de filets, matelots, chefs de pêche, officiers de pont, officiers mécaniciens, ou encore graisseurs ou mousses, ou étaient chargés du traitement des poissons. Tous avaient été tentés par des gains rapides en des temps difficiles de chômage et de crise de l'emploi.

À cette époque, ils s'aventuraient en mer avec seulement une boussole à bord, une radio de faible portée dont le signal se perdait souvent dans les profondeurs de l'éther ; incapables de communiquer avec le continent, ils erraient sur les mers en cherchant à gagner Las Palmas, le détroit de Gibraltar ou le Maroc. Sur ces bateaux, comme dans les romans de Stevenson, de Conrad ou de Jack London, voyageaient encore des hommes qui menaient une vie presque animale d'exploitation, pendant des mois entre ciel et mer, dans un monde exclusivement masculin, rude, physique, fait de conflits et de fatigue, mais aussi de proximité, de gaieté, de fumée de cigarettes rances et de travail pénible et toujours à recommencer, et qu'il leur fallait accomplir en équipe. Ceux du *Rodi* étaient dix parmi tous ces travailleurs invisibles qui affrontent encore chaque jour le grand large, "*bbille e 'ngannatore*", "terrible et trompeur" ; comme les habitants de San Benedetto le décrivent dans leur dialecte, les 28 millions de travailleurs de la pêche dans le monde, parmi lesquels chaque année 24 000 perdent la vie parce qu'ils mènent une des activités humaines les plus dangereuses.

"Nous voulons nos morts"

Entre le 24 et le 25 décembre, on pensait qu'il pouvait encore y avoir à bord du navire des survivants, qui avaient peut-être échappé au danger en restant à l'intérieur avec les écoutes fermées, et les familles, inquiètes, attendaient devant les quais. Mais le 27, c'est le jour où tout s'est déchaîné après une réunion à la Rotonda. Au cri de "Nous voulons nos morts", de nombreux habitants se sont déplacés en cortège à travers la ville. Les photos en noir et blanc de l'époque montrent une foule compacte sur les quais de la gare, les visages sérieux et sévères, les rails bloqués par des rondins, les magasins et les cinémas fermés, la route nationale de l'Adriatique coupée, et aussi des barricades dans les rues, comme dans de nombreuses villes italiennes de l'époque, à cause du mouvement étudiant. Les relations s'étaient alors soudées entre les jeunes et les pêcheurs, ces "prolétaires de la mer" : ils se retrouvaient tous au Café Glacial.

Aujourd'hui, les bateaux ne vont plus pêcher dans ces mers lointaines, mais le travail à bord reste très fatigant même dans le neuvième port de pêche italien, l'un des plus stratégiques et des plus productifs de l'Adriatique. "Vous travaillez dans le froid en hiver, dans la chaleur en été, vous mangez quand vous n'avez pas faim, vous dormez quand vous n'avez pas sommeil", dit Pietro alors que nous continuons à nous promener sur le marché. Nous sommes à deux pas de l'immeuble qui abrite le musée de la civilisation maritime des Marches et où sont rassemblées les reliques de cette épopée lointaine, celle que Pietro appelle "l'épopée de l'Atlantique". "Si vous avez sommeil alors que vous êtes de garde, vous devez lutter contre la fatigue, vous devez rester éveillé." Chez les travailleurs de la mer, on observe une augmentation des cas de perte d'audition, à cause du bruit assourdissant et continu des moteurs, mais on relève aussi des maladies articulaires touchant le dos, les genoux, les épaules, et qui sont une conséquence caractéristique des tâches à effectuer à bord du bateau. Nombreux sont aussi les cas de dermatites dues à une exposition prolongée à des agents atmosphériques et biologiques. Mais c'est aussi un travail d'individus libres, et c'est pour cela que Pietro ne le quittera jamais : "Tu vis au milieu de la mer, seul ou avec tes camarades de travail, tu vis le spectacle de la nature. Même maintenant je suis ému quand l'aube se lève, ou quand je vois des dauphins, cela me donne la force de continuer." Il cite ensuite quelques vers d'un poème de Beatrice Piacentini, connue sous le nom de Bice,

une poétesse qui écrivait dans le dialecte local au début du XX^e siècle: "Je ressens ce poème de l'intérieur, il semble avoir été composé tout exprès pour un pêcheur", dit-il avec enthousiasme. Il parle du métier de marin: un métier traître, on ne peut pas trouver de métier plus infâme, celui qui y est né souffre... mais ne se résout pas à le quitter. "C'est vrai, parce que si vous vous lancez dans cette activité, et que vous le faites depuis de nombreuses années, ce travail vous prend tellement que vous ne pouvez pas le quitter, vous faites partie de la mer, de la nature." Il y a trois ans, lorsqu'il a dû mettre au rebut son vieux bateau de pêche, il avait décidé de prendre sa retraite, mais il n'a finalement pas réussi à décrocher. "La force d'attraction du métier était telle", dit-il, "que j'ai acheté un autre bateau, et que je continue."

Aujourd'hui, les bateaux de pêche de l'Atlantique, comme à l'époque du *Rodi*, n'existent plus: à présent, les marins de San Benedetto pêchent quatre jours par semaine, à seulement trois milles de distance. Seuls certains d'entre eux pêchent dans des eaux plus profondes et se dirigent vers la Croatie, dans les eaux internationales, où l'on peut également pêcher la crevette rose, la langoustine, le cabillaud, etc. Pietro, pour sa part, pratique la pêche côtière: "Je pêche des soles, des rougets, des morues, des seiches, des calamars, des crevettes royales." L'Adriatique est une mer particulièrement dangereuse, avec peu de fond, et donc des vagues plus courtes et plus hautes, elles grandissent subitement et leur mouvement est très violent. Pietro n'avait jamais emporté de porte-bonheur quand il partait en mer; il avoue tout au plus que, par superstition et comme beaucoup de pêcheurs, il ne portait pas de gilet de sauvetage. Mais à présent, sa petite fille Carol lui en a donné un: "Nemo, c'est un petit poisson en plastique, je l'emporte toujours avec moi à présent", dit-il, heureux de posséder ce petit talisman. ●

"Tu es sur le point de rentrer chez toi et tu meurs comme ça."



HesaMag+

Cet article est disponible en version originale italienne sur www.etui.org

↑ Plaque en souvenir des nombreux pêcheurs morts en mer.
Photo: © Angelo Ferracuti