



Jean Recher

Avant-propos
de Jean Malaurie

ÉDITIONS DES FALAISES
Portraits



Jean Recher

La tempête,
récit inédit de Jean Recher.
Entretiens et témoignages recueillis
par Florence Levert

*ethnologue, attachée de conservation
au Musée des Terre-Neuvas et de la Pêche
dans le cadre d'une mission de collecte
de la mémoire maritime*

ÉDITIONS DES FALAISES

Portraits



*« A bord, on prend une douche,
on a les yeux ouverts :
on a le sens de l'équilibre.
Si on ferme les yeux
pour ne pas se mettre du savon,
on se casse la figure.
Même après des années »*

Jean Recher

© Editions des Falaises, 2005
Distribution Librairie Banse
42, rue Alexandre-Legros , 76400 Fécamp
Tél. : 02 35 27 68 72 - Fax : 02 35 27 08 28
f.banse@editionsdesfalaises.fr
www.editionsdesfalaises.fr

Conception graphique : Avive

Duplicata

MARINE MARCHANDE.

Nom : Recher
 Prénoms : Jean Julien
 Né le 26 Septembre 1924
 à Fécamp (Seine Maritime)
 Marié le 27 Décembre 1947
 à Jacqueline Esroy

Enfants (1) Nombre : _____

Domicile : Troberville (S. Maritime)
maître aux saules
 Quartier d'inscription : Fécamp
 Folio et numéro d'inscription : 39U 0005 Fe 15708

Fécamp, le 8 Juin 1955.
 L'Administrateur de l'Inscription maritime.
[Signature]

(1) L'inscription du nombre des enfants est faite par l'Administrateur de l'Inscription maritime sur la production d'un bulletin de naissance.
 Marine marchande. - G. M. (L. 1052, J. A. 285504.) O. (25104)



*Second livret maritime de Jean Recher. Y sont inscrites toutes ses campagnes de pêche de 1953 à 1976.
 Archives familiales.*

*Jean Recher coiffé de la casquette des Sauveteurs en mer. Fin des années 90.
 Archives familiales.*



Adieu au capitaine Jean Recher

Jean Malaurie

C'EST AVEC BEAUCOUP DE TRISTESSE que j'évoque ici la mémoire de mon ami Jean Recher.

Je me souviens de notre première brève rencontre, un matin brumeux et très froid de septembre 1948, au sud de la mer de Baffin, dans le détroit de Davis. Deux chalutiers fécampois étaient bord à bord. Jean Recher était lieutenant de son navire et moi, jeune géomorphologue, sur le chalutier *Président Houduce*, avec mes camarades de l'expédition polaire française au Groenland dont j'étais le géographe ; nous étions en route vers Saint-Jean de Terre-Neuve. Après avoir assuré des travaux de cartographie, d'hydrologie et de géocryologie pour ma part, de géophysique et de glaciologie pour beaucoup de mes camarades, sur le grand glacier du Groenland.

Ce devait être seulement lors du premier Congrès international de l'industrie morutière de l'Atlantique nord, que je présidai à Rouen et à Fécamp les 27, 28 et 29 janvier 1966, sous l'égide du Centre d'études arctiques (EHESS, CNRS) et de la Fondation française d'études nordiques (Rouen), que nous allions faire connaissance¹.

Jean Recher fait le point au sextant.

Vers 1955.

Archives familiales.

En effet, à l'occasion de ce forum, très original parce qu'il regroupait les hommes de la mer, les syndicats des pêcheurs, les océanographes et les biologistes, les économistes, les anthropologues, les armateurs et les autorités nationales des pays concernés, de l'Union Soviétique, des pays scandinaves, du Canada et des Etats-Unis, mais aussi de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne et du Portugal, que nous allions faire connaissance. En effet, à l'occasion de ce colloque qui fut une grande première, posant, à niveau international, le problème de la sous-rémunération des producteurs, au bénéfice de la distribution, de l'overfishing et des dangers que faisaient encourir les pêcheries industrielles, notamment de l'Union Soviétique, en eaux internationales, au détriment des jeunes économies arctiques autochtones, j'avais demandé aux armateurs de Fécamp de me donner le nom d'un capitaine de pêche qui accepterait d'évoquer l'extraordinaire et si rude aventure des Terre-Neuvas. Je tenais d'autant plus à ce que ce marin fût de Fécamp que mes grands-parents paternels, les Houlbrèque et les Lemaitre, étaient armateurs de Fécamp et même maires de cette ville pendant les années de la guerre de Sécession.

Et c'est ainsi que Jean Recher, devant une assistance de 300 spécialistes, allait s'exprimer dans la célèbre Halle aux Toiles de Rouen, drakkar renversé dont la quille est pointée vers le ciel.

Sa forte personnalité, son éloquence poétique – qui ne se souvient de son poème en l'honneur de son navire, *La Jeune Française* – étayée par une observation extrêmement précise sur les rémunérations, la peine physique des hommes, l'angoisse des plus jeunes, notamment des mousses, dans les moments des grands périls, angoisse partagée par les familles, guettant le retour des navires dans l'inquiétude que l'un des leurs ait disparu. Je n'hésitais pas, le soir venu, à lui demander s'il accepterait d'écrire un témoignage sur sa vie entièrement vouée à la

*Jean Recher et Jean Malaurie
lors d'une conférence de presse
à la sortie du Grand Métier
en 1977.*

Gérard Gouvez, Le Havre-Libre.



grande pêche morutière, comme son père et son grand-père, et pour la collection Terre Humaine – ce courant de pensée que j’ai créé aux éditions Plon en 1955 pour donner la parole à ces personnalités de premier plan et, plus particulièrement, à celles à qui on ne la donne généralement pas, alors qu’elles sont la sève de l’histoire d’une nation. C’est ballotté babord-tribord, que les chapitres du *Grand Métier* allaient être dictés par le Capitaine Jean Recher à son second qui, dans le roulis entrecoupé de commandements, de coups de mer et d’embruns, les dactylographiait.

Ce serait mentir que de prétendre que cette œuvre qui allait devenir un grand classique soit née dans la facilité. Près de dix années ont été nécessaires et après certains moments de découragements, Madame Jean Recher devait être mon alliée. Nous savons tous, nous autres écrivains, combien le singulier passage d’une forte émotion au souvenir, de la pensée à l’écrit, de l’oral au texte, peut être ardu. Chercher le mot juste, trouver le rythme, le style, en replaçant les scènes vues et vécues dans leur dramaturgie et sans grandiloquence, traduire les flux et les reflux heureux et malheureux d’une vie d’homme ; oui, tout dire, et avec honnêteté, dans ce grand-œuvre que se veut Terre Humaine, dans une volonté d’anthropologie narrative et réflexive d’un vécu intense parfois douloureux. Oui, j’en témoigne, il fallait pour répondre à cette ambition une réflexion, une lucidité, une ténacité hors du commun, et c’est là sans nul doute le cap à passer pour donner naissance à un livre vrai sur les océans nordiques, ces travailleurs de la mer que sont les Terre-Neuvas et les morutiers, qui sera lu et relu pendant des générations.

Je me souviens avec une vive émotion de ces journées d’été où les chapitres du *Grand Métier*, pas à pas, s’élaboraient. Jean Recher venait m’en lire des passages dans ma vieille maison normande de famille, aux confins des Pays de Caux et de Bray, à trois kilomètres du petit

bourg normand si typique de Ry, magnifié par Flaubert dans *Madame Bovary*. Fraternellement, je le conseillais. Il était souvent accompagné de sa première épouse qui, elle aussi, avait un caractère d’exception, et de l’un ou l’autre de ses enfants.

Je tiens à dire enfin mon admiration pour l’honnête homme – au plus haut sens du terme – qu’était le Capitaine Jean Recher, qui ne devait jamais « désarmer » puisque, longtemps après sa retraite de pêcheur morutier, il commandait encore l’équipe de sauvetage fécampoise à la recherche des bateaux en détresse.

Notre ultime rencontre allait avoir lieu après la cérémonie au cours de laquelle il exécuta les dernières volontés de notre ami commun Bernard Alexandre, curé de Vattetot-sous-Beaumont – autre célèbre auteur de la collection Terre Humaine avec un livre magnifique, *Le Horsaïn* – en dispersant lui même les cendres de ce prêtre au large de Fécamp. L’Abbé – ainsi était-il dénommé par les Cauchois – avait l’exceptionnel talent de faire rire ses ouailles de leurs propres travers. Cauchois d’origine, j’ai voulu honorer ce grand peuple en le faisant parler, alors même que le célèbre adage cauchois rappelle que « le premier qui parle a déjà tort ».

Mes plus sympathiques pensées vont à la famille de Jean Recher, et tout particulièrement à ses fils, qui ont choisi de perpétuer la noble tradition de marin, si chère au cœur de chaque Fécampois, ce grand port, haut-lieu de notre mémoire nationale.

20 mai 2005

¹ *Géoeconomie de la morue. Premier congrès international de l’industrie morutière dans l’Atlantique Nord, Rouen et Fécamp, 27, 28, 29 janvier 1966. Rapport scientifique publié sous la direction de Jean Malaurie. Centre d’Etudes Arctiques, EHESS. Editions Mouton, Paris, La Haye. 1969. 487 pages.*



La tempête

Récit de Jean Recher

ON LE SENTAIT VENIR, ce coup de vent ! Pourtant, on n'avait pas accès à la chambre des cartes, ni au baromètre, pas plus qu'on ne lisait les bulletins météo que notre radio recevait en radiographie de Washington ou d'Halifax. La pêche abondante nous tenait sur le pont seize heures sur vingt-quatre à la manœuvre du chalut ou à étriper, décoller ou trancher la morue qui était notre raison de draguer jour et nuit les fonds poissonneux du Grand banc de Terre-Neuve. Nos sources de renseignements sur le temps à venir, ce n'était que cette atmosphère chargée d'électricité et trop chaude pour cette région, le comportement de Miquelon, notre chien de Terre-Neuve qui ne cessait d'aller cacher des têtes de morue sous les amarres lovées à l'abri du brise-lame du gaillard d'avant et, surtout la casquette anormalement enfoncée sur les yeux du capitaine qui ne s'exprimait que par ordres brefs sans un mot superflu. On avait vu les chefs de bordée s'assurer que le matériel arrimé sur le pont et sur le dôme était resté convenablement saisi. Les hommes, d'ordinaire locaces,

semblaient bougons, ne répondant à nos questions que par des gestes évasifs, des haussements d'épaule ou des mots comme : coup de vent... précaution !

Pierrot, encore jeune, mais ancien comparé à moi, me fit une confidence alors que le soleil avait réussi à percer le voile gris des nuages :

- Tu vois, ce cercle autour du soleil, un halo qu'ils appellent ça, les gens instruits, c'est mauvais. Autour de la lune, c'est déjà pas bon. Autour du soleil, ça annonce une furie. On va y avoir droit. Sur les voiliers, les marins citaient un proverbe :

*Charme à la lune,
N'a jamais cassé le mât de hune
Mais il l'a fait plier
Charme au soleil
Dors sur tes deux oreilles !*

Un charme, dans notre langage, c'est une auréole ou un halo. Quand les anciens, ceux de la voile, déclaraient : dors sur tes deux oreilles, cela voulait dire que les dorisières n'iraient pas tendre leurs lignes car il fallait s'attendre à un sérieux coup de vent, un ouragan ! Donc, pas de pêche, pas de travail, dodo !

Puis Pierrot s'est tu, continuant à vider le poisson à la même cadence rapide. Un sacré bon piqueur, ce Pierrot !

Il y avait à peine une demi-heure qu'on chalutait quand le capitaine nous a donné l'ordre de virer le chalut. Ordinairement, sur ces fonds, on traîne deux heures. La mer est comme un lac. Il y a certainement une raison majeure à ce virage anticipé.

Les gars rincent rapidement leur ciré maculé de sang, foncent vers le poste d'équipage, rangent leur couteau et leurs mitaines de travail du poisson qu'ils troquent contre des mitaines de caoutchouc pour la manoeuvre du chalut. Ils allument une cigarette et gagnent la place qu'ils occupent lors du virage. Ils font vite. Il faut tou-

jours faire vite dans ce métier. Surtout quand on chalute par cent mètres de sonde, le treuil de pêche ne tarde pas à embrasser les quelques quatre cent mètres de câble remorquant le chalut.

Matériel et poisson embarqués, ordre nous est donné de rentrer les panneaux divergents trop exposés aux paquets de mer quand ils sont suspendus à l'extérieur des potences. On serre le chalut comme si on allait faire route terre. Après deux heures seulement de sommeil, les gars sont d'une humeur massacante. Comme des automates, ils prennent leur place dans la chaîne de travail du poisson. Il faut déblayer le pont rapidement. Enfin l'explication tombe : une tempête tropicale nous arrive dessus. Que vient-elle faire dans cette galère ?

Le phénomène arrive quelquefois. Un cyclone tropical qui a sévi sur les Caraïbes continue sa route sur le nord-est et vient provoquer les eaux de Terre-Neuve. Il a perdu de son intensité, de sa puissance mais il lui reste suffisamment de souffle pour rendre furieuse une mer qui ne l'admet pas chez elle.

Avec les trois bordées sur le pont, la morue est vite envoyée dans la cale, les parcs à poisson démontés et mis à l'abri sous le gaillard. Le pont est clair.

Mais pourquoi tout ce déferlement de forces ? L'océan est endormi, j'ai rarement vu un tel calme.

Il avait cependant raison, le Vieux. À peine venait-il de lancer la formule habituelle « aux rations », qu'un sifflement nous vrille les oreilles. Le vent se lève et blanchit la mer qui fume sans se creuser. Ce vent du sud, chaud est presque irréel dans cette région d'icebergs et de banquise. Nous recevons de fins embruns qui nous aspergent après avoir heurté la coque du navire.

- Tout le monde à manger !

On ne se fait pas répéter l'ordre deux fois. On quitte le pont tandis que le chalutier évolue pour venir vent debout.

Dans le poste d'équipage servant à la fois de dortoir et de réfectoire, les hommes crochent à pleines dents dans

*Tempête, photo de Jean Recher.
Musée des Terre-Neuvas et de la Pêche.*



la matelote de morue que le novice a amenée de la cuisine dans une gamelle de fer blanc. Au fur et à mesure que le repas s'avance, on sent le navire tosser de plus en plus fort. Les hommes se couchent. On devrait dire s'arriment dans leur couchette. Prévoyant un repos chahuté, ils se calent, genoux sur la planche de roulis et la brassière de sauvetage entre leur dos et la cloison. En un instant ils dorment. Moi, je dois prendre mon quart à la barre dans un quart d'heure. Je vais m'y rendre dès à présent pour ne pas m'assoupir sur le banc du poste. La journée a été longue, mais quelques minutes de quart en plus ne me tueront pas. Je capelle un ciré, en allume une et mets le nez à la porte du poste. Le spectacle a changé. S'il n'y a plus d'acteurs sur scène, le décor est animé, bruyant, dantesque. Je dois traverser le pont, ou plus exactement le parcourir, du gaillard à la passerelle entre deux lames. Première tentative, ratée. Un déluge d'embruns provenant d'une vague que l'étrave a pulvérisée inonde le pont. L'officier de quart, m'ayant aperçu, me fait signe de la main de patienter. Du carreau de passerelle ou il veille, il jauge la situation et guide nos pas. Il a jugé juste, le lieutenant car une déferlante prend d'assaut l'étrave qui la pourfend, l'obligeant à pleurer sur le navire, de grosses larmes salées, larmes de rage et de dépit. Poséidon ne pardonnera pas à sa guerrière d'avoir perdu son combat. Je passe enfin et me voici pour deux heures à la barre avec la responsabilité de maintenir, à vitesse réduite, le bateau debout à la lame.

En réalité mon quart a duré toute la nuit. D'abord une grosse pluie nous a donné l'impression de faire mollir le vent qui a vite retrouvé son souffle en sautant au suroît en tempête.

Il a fallu tenir la cape en négociant avec la première houle venant du sud et les déferlantes poussées du sud-ouest. Le pont ne se vide plus, submergé par les paquets de mer successifs. Le capitaine nous ordonne de n'appeler au quart que les hommes logeant au château et qui

peuvent accéder à la passerelle par l'intérieur. Quant à moi, je ne peux plus regagner ma « bannette ». Je reste cloué sur place. Quand le baromètre commence à remonter, le vent saute à l'ouest en furie. Roulis et tangage alliés pour nous malmener, paquets de mer balayant le pont nous font comprendre que, malgré ses soixante-dix mètres de longueur et son expérience, le chalutier n'est qu'une pauvre petite chose, courageuse certes mais fragile. Une abattée involontaire due à une lame gigantesque s'avère être le clou de la fête. La montagne d'eau a réduit en menus bouts de bois le doris qui nous sert d'embarcation de servitude pour transborder hommes, malades, courrier ou quelques vivres d'un navire à l'autre. Il était saisi à sa place habituelle et avait traversé bien des coups de vent sans broncher. Ici s'est achevée sa vie. Mais le pire est, qu'avant que l'on reprenne la cape, une deuxième lame, tonnante comme un canon de gros calibre, enfonce le balcon tribord et arrache de sur son ber la baleinière de sauvetage après avoir fait voler en éclat deux sabords d'aération du carré des officiers. Le navire de nouveau face à la lame, on va constater les dégâts. La baleinière est restée pendue par son palan de l'avant et retenue contre la dunette par deux saisines. Elle est récupérable. Malgré l'état de la mer, il faut agir immédiatement. On sort le matériel du petit magasin arrière : palans, erses, rabans. Le travail commence, souvent interrompu par :

- Attention à celle-là ! Cramponnez vous !

On est trempés jusqu'aux os malgré les cirés. Vingt fois, on s'est couchés, à plat ventre, saisissant à s'en meurtrir les doigts la sauvegarde installée en sécurité, sur le dôme entre l'arrière de la passerelle et la dunette. Après plus d'une heure d'efforts, l'embarcation endommagée mais, comme Moïse, sauvée des eaux, est saisie sur des claires-voies de la machine. Une autre équipe s'est occupée du carré. La pièce étant noyée sur une hauteur d'un mètre environ, les marins ont dû défoncer le panneau du

bas de la porte pour évacuer l'eau afin de pouvoir entrer. Le premier homme à pénétrer a reçu, sur la poitrine, le chat siamois du capitaine qui, réfugié sur le dossier de la banquette du carré, a sauté au cou de son sauveur en poussant le cri très spécial des animaux de sa race, ressemblant plus à un son humain qu'à un miaulement. La rencontre d'un siamois avec une tempête venant des Antilles sur les bancs de Terre-Neuve ne se passe pas toujours sans éclats...

Douze heures qu'elle nous a bourlingués cette furie ! Puis le vent a molli et une longue houle résiduelle nous a bercé le temps que l'on remonte les parcs à poisson et panse les blessures dues à la violence de la mer.

Puis on a remis en pêche, nous faisant reprendre le rythme infernal du travail du poisson. Interrogeant Pierrot sur les effets qu'avait produit sur lui le cataclysme, j'ai reçu le réponse à laquelle je m'attendais. Etant un gosse à ses yeux, je n'avais encore rien vu.

- On a été sonné, c'est vrai ! Ah, la vache ! Mais j'ai connu pire. Figures toi qu'il y avait à peine un mois que j'étais marié quand je suis tombé sur des copains célibataires, eux. On est allé boire un coup. Puis on a remis ça, se remémorant le service militaire. Ça a traîné et quand je suis rentré à la maison, je louvoyais, mal assuré sur mes jambes. Pas un mot de la part de ma femme qui, ayant terminé son repas, avait laissé mon assiette vide au bout de la table. Pas de verre, bien sûr ! Elle savait que j'avais déjà trop bu. Pas un mot, je te l'ai dit, mais si tu avais vu ses yeux... Un regard plus sombre que les gros nuages qui ont changé le ciel au début du coup de vent. Ses traits, plus durs que le pion qui a déraciné la baleinière. Son teint, plus blanc que l'écume des grosses lames.

Sa valise était posée sur une chaise. J'ai vite compris. Oh, elle n'est pas partie, mais elle est restée quatre jours sans m'adresser la parole. C'est autre chose qu'une demi-journée de cape. Enfin, j'ai tenu le choc et je me suis juré de ne jamais recommencer.

- Même à Saint-Pierre et Miquelon ? ai-je interrogé.
- Oh, à Saint-Pierre, ça ne compte pas. Ça fait partie du métier et puis à trois mille milles de distance, les vapeurs d'alcool se sont dissipées sur les côtes normandes, même si elles font route vent arrière...

Fécamp, août 1996

Double page suivante
Tempête, photo de Jean Recher.
Musée des Terre-Neuvas et de la Pêche.





Jean Recher avait-il tout dit dans *Le Grand Métier* ?

Florence Levert

LA DÉMARCHE DE JEAN RECHER nous a tous fascinés. *Le Grand Métier* se lit comme un roman malgré les passages techniques finalement assez nombreux. Mais quel rapport entretenait-il avec cette réalité, parfois lointaine dans sa mémoire ?

Lorsqu'il rapporte des dialogues qu'il situe en 1939, il est évident qu'ils ont été reconstitués... Quand bien même il avait une mémoire phénoménale. Plutôt que de rapporter laborieusement des événements à demi effacés par le temps, il donne à approcher - par des anecdotes, des blagues, des quasi-paraboles, mêlant très probablement véracité historique et réécriture - à ressentir au plus près, au plus juste, une aventure humaine et collective.

D'après les témoignages d'anciens marins, Janot Recher a toujours mis en avant les qualités humaines, et ceci peut être au détriment de ses propres capacités d'excellent pêcheur. Mais, il n'aurait jamais dit qu'il n'était pas un bon pêcheur. Par respect pour son équi-

Jean Recher relisant le Grand Métier, ouvrage publié dans la prestigieuse collection Terre-Humaine.

Archives familiales.

page tout d'abord : parce que quand on est capitaine, on n'est pas tout seul à pêcher. Surtout aussi parce qu'il ne parlait jamais de lui. Enfin, plus justement, il ne parlait jamais de lui en *son nom propre*.

Janot n'était pas quelqu'un de profondément humble. Il ne fallait pas être humble pour faire ce métier. Mais, il était pudique. Tandis que d'autres évoquent les équipages d'élites dont ils étaient entourés pour mettre en avant leurs carrières exceptionnelles, Janot avait adopté une démarche toute différente. Lorsqu'on lui posait une question, il répondait en parlant au nom d'une communauté d'hommes. Il le faisait aussi parce qu'il savait être tout le monde à la fois, parce qu'il était à même de comprendre tout le monde.

Être capitaine de pêche, c'est avoir gravi tous les échelons : mousse, novice, matelot, lieutenant, second et capitaine. Ces échelons, il les a gravi très rapidement puisqu'il est devenu capitaine à l'âge de 25 ans. Je crois qu'il avait l'intelligence et la générosité de savoir être tout le monde. Il avait une conscience très profonde et très fine des rapports humains et sociaux. Il savait entrer dans le rôle que chacun lui tendait.

Il était fasciné par l'équipage, par la machine humaine que cela constitue. Il disait souvent qu'à bord, il y a d'un côté la machine, le moteur, et de l'autre, la mécanique humaine, sociale. Il considérait que les deux étaient aussi importantes, tout aussi vitales. Et c'est de cette magie, de ce mystère-là dont il voulait parler.

Il disait que Jean Malaurie lui avait appris à faire un important et profond travail sur lui-même, à prendre de la distance à l'égard de l'évidence, du quotidien. Il a fallu qu'il sache devenir étranger à sa propre vie pour la raconter comme il l'a fait, de manière à présenter toutes les facettes du métier, à montrer à quel point le métier, jusque dans des détails techniques, est indissociable d'une culture vraiment singulière. Il a très bien réussi. Mais, il avait évidemment des dispositions pour ça. Dans son livre,

Jean Recher dans son bureau avec son chien Okay qui l'accompagnait dans toutes ses campagnes de pêche. Archives familiales.



Jean Recher explique bien comment Jean Malaurie l'a aidé et il l'en remercie clairement.

Il y a pourtant des sujets dont il ne voulait pas parler. Je me souviens un jour, on discutait... c'est la seule fois où il a été un peu vif dans sa manière de répondre. J'ai posé une question – question qu'on se pose forcément à un moment – sur l'homosexualité. Là, j'ai senti qu'il était froissé. Il m'a raconté que Malaurie également avait insisté sur ce point. Il m'a dit que c'était arrivé une fois sur l'un des bateaux qu'il commandait. Mais, il l'avait su qu'après et c'est vrai qu'il a consacré un chapitre au sujet. C'est un chapitre dur mais assez général, situé hors du temps. J'imagine qu'il a dû l'écrire à contre-cœur. Il a raconté ça vite et plutôt froidement. Il a répondu parce que malgré tout, il mettait un point d'honneur à toujours répondre aux questions qu'on lui posait – il voulait faire plaisir. Enfin, pour clore en douceur ce chapitre dont il n'avait manifestement pas envie de parler, il a mené notre conversation sur le terrain politique, enfin des élections plus précisément.

On a travaillé ensemble pour *Femmes de marins*¹ puis pour *Souvenirs d'escales*², terrains intimes. Il m'a dit par exemple qu'il avait acheté le tissu pour la robe de mariée de sa femme à Saint-Jean de Terre-Neuve en 1946, là on est dans l'intimité mais on est également dans l'illustration d'un contexte général, celui de la fin de la guerre, qui entraîne des petits arrangements avec la tradition. Il savait que ça pouvait me plaire une histoire comme celle-là et il me la servait. Il voulait toujours faire plaisir. Mais lorsqu'il s'agissait de parler véritablement de lui, il glissait inévitablement vers l'équipage ou même le bateau.

Jean Recher faisait de très nombreuses photographies qu'il utilisait pour raconter aux siens sa vie de marin. Il racontait beaucoup, avec talent. Après *Le Grand Métier*, Janot n'avait pas cessé d'écrire : poèmes en vers, textes en prose dont il remplissait des petits cahiers d'écolier. Il écrit *La Tempête* en 1996 sur un cahier Rhodia bleu.

C'est en septembre 2004, avant sa maladie, qu'il propose à François Banse, éditeur de ce livre, de le publier en offrant ses droits à la station SNSM de Fécamp. Il n'aura pas eu le plaisir de le voir imprimer. Mais sa famille, les sauveteurs et ses amis sont fiers de lui.

Il y a quelques jours, je suis allée rencontrer Régine, sa femme, et son fils Jean. Je suis passée dans le couloir où donne son petit salon. C'était l'endroit où il recevait. C'était sa pièce à lui. C'est une petite pièce qui donne sur le nord, on voit la chapelle Notre-Dame de Salut. On ne voit pas la mer mais on la devine. Sur les murs, il y a les portraits des navires qu'il a commandés, des peintures, des maquettes, des souvenirs de la pêche. Mais ce jour-là, cette pièce, c'était lui. C'était son portrait. Régine a été touchée lorsque je lui ai dit ce que je ressentais. Elle a bien voulu que je revienne pour faire une photo.

Chaque jour, Régine va voir la mer. La mer où ses cendres ont été dispersées. Elle m'a dit : « *Avant, il parlait de la mer comme d'une maîtresse. Aujourd'hui quand je vais au bord de la mer, c'est Janot que je vois.* »

¹ Exposition et publication réalisées par le Musée des Terre-Neuvas et de la Pêche de Fécamp en 2003.

² Livret publié par le Musée des Terre-Neuvas et de la Pêche de Fécamp en 2004.

Double page suivante
Le petit salon de Jean Recher et
ses souvenirs de marine dont la
maquette de l'Arnault Legasse.
17 mai 2005.
Photo Laurent Sola.





La lune a filé son canot...

Propos de Jean Recher
recueillis en 2003

JE LISAIS À BORD. Surtout des nouvelles. On lisait en cape ou en déplacement. Je lisais des trucs assez courts. Des nouvelles de Maupassant ou des précis d'électricité.

POUR MON BOUQUIN, Jean Malaurie m'avait dit : « Parlez surtout des hommes, pas du travail. » Je lui ai dit : « Il faut quand même que je pose le décor. » Je crois que j'ai réussi à présenter les rapports humains par le biais des techniques de pêche.

Quand Malaurie est venu pour la première fois à bord, je sais plus quel bateau c'était et on s'était déjà modernisé, il a dit : « C'est pas possible que des gens vivent là-dedans. » Le réfectoire et le dortoir, c'était la même pièce. Nous, on trouvait que c'était bien à côté des voiliers. On était chauffés avec des poêles à charbon que les mous-ses entretenaient en plus de leur travail du poisson. Ça fumait plus que ça ne chauffait, on était tout noir là-

* La lune a filé son canot, demain, il fera beau : expression fécampoise que Janot Recher affectionnait particulièrement. Les marins ont remarqué que la distance séparant l'étoile qui semble accompagner la lune grandit lorsqu'il va faire beau.

Départ de La Jeune Française
pour une campagne morutière.
Années 60.

Photo Pierre Lefebvre.

dedans. Des fois, le poêle était mort, le mousse avait pas eu le temps d'aller chercher le charbon...

Malaurie a insisté sur la question de l'homosexualité. Mais, sur les lieux de pêche, pensez, on est tellement crevés ! On travaille et après dodo. Et puis, en escale, les gars préféraient rencontrer une fille qu'un gars.

Il a insisté aussi sur la politique. Je lui ai dit : « *Comment voulez-vous que les gars parlent politique ?* » Au début, on n'avait pas la radio, on était coupé de tout et ils s'en foutaient. Après, on a eu la radio, mais ce qui intéressait les gars, c'était le résultat du foot ou le Tour de France.

S'IL Y AVAIT DES ÉLECTIONS de prévues pendant la campagne, je réunissais les gars le premier dimanche suivant le départ, en traversée – ça permettait d'offrir l'apéritif à tout le monde – je disais : « *Tu sais qu'il y a un vote, as-tu laissé une procuration à quelqu'un, désires-tu que quelqu'un vote pour toi, ta mère, ta femme ?* » En général, ils disaient : « *On va voter pour qui ?* » Autrement dit : ils s'en désintéressaient complètement. J'ai expliqué ça à Malaurie. Il y en avait qui disaient : « *Mon père vote pas, je vais faire pareil.* » D'autres disaient : « *Oui, mais si ma femme vote pas pour celui que je lui dis !* »

ROGER VERCEL, je l'ai rencontré à la Saint-Pierre des Marins de Fécamp où il venait toujours. Je le voyais aussi au Pardon des Terre-Neuvas de Saint-Malo où on allait la semaine suivante pour rendre la politesse aux malouins. Ça nous faisait une semaine de bringue.

J'AI BIEN CONNU AUSSI ALAIN DU MANOIR. Lui aussi venait pour la Saint-Pierre et il restait une semaine. Quand il était libre, il venait manger à la maison. Je me suis marié le 27 décembre 1947 et je l'ai vu pour la pre-

mière fois à la Saint-Pierre suivante, donc en février 1948. Il m'a parlé de son livre *Ceux des tempêtes* que j'avais lu évidemment. Je l'ai emmené voir un petit peu ce que c'était la vie des quais, les bistrotts, les bateaux...

QUAND IL Y AVAIT UNE FÊTE ou un anniversaire, à bord, d'une façon générale, on se les souhaitait en vers. J'avais un radio, Guy Martin, un type qui était bon en tout, un bon copain, il écrivait des vers avec une aisance... Nous, on était loin derrière. Il avait écrit un poème qu'il avait intitulé *Vers à une femme de marin adultère*. Je me souviens, ça se terminait par :

*Réfrénez, s'il vous plaît, vos instincts de salope
Veuillez nous respecter et ne penser qu'à nous
De sombre virago, devenez Pénélope
Le pain de marin, ça se mange à genoux*

APRÈS LE DÉPART DE FÉCAMP, parfois, on allait faire du gasoil au Havre. Les gars n'aimaient pas ça. Quand on allait mazouter au Havre, ça leur foutait encore plus le cafard. Alors j'ai demandé à l'armateur, qui avait bien compris ce coup de cafard terrible, d'affréter un car pour que les femmes aillent là-bas pour empêcher les maris de quitter le port.

QUAND ON SAVAIT QU'ON FAISAIT UNE ESCALE à Saint-Pierre et Miquelon, là ça remontait le moral aux gars pendant huit, dix jours. Après, il y avait l'escale, deux jours. Puis, on repartait. La première journée était silencieuse. Ils travaillaient, l'effort physique permettait d'évaporer les vapeurs d'alcool. Après, les souvenirs de Saint-Pierre, on en parlait... Et, on s'approchait de la fin du voyage, et c'était les projets de retour. C'est comme ça qu'on tenait les deux derniers mois.

ON EST ATTACHÉ À NOTRE BATEAU. C'est comme être vivant, organique, qu'on connaît très bien. J'ai écrit ce petit texte lors du dernier voyage que je faisais à bord de *La Jeune Française*. J'avais reçu un télégramme, il fallait que je prévienne l'équipage. Une lettre toute sèche.

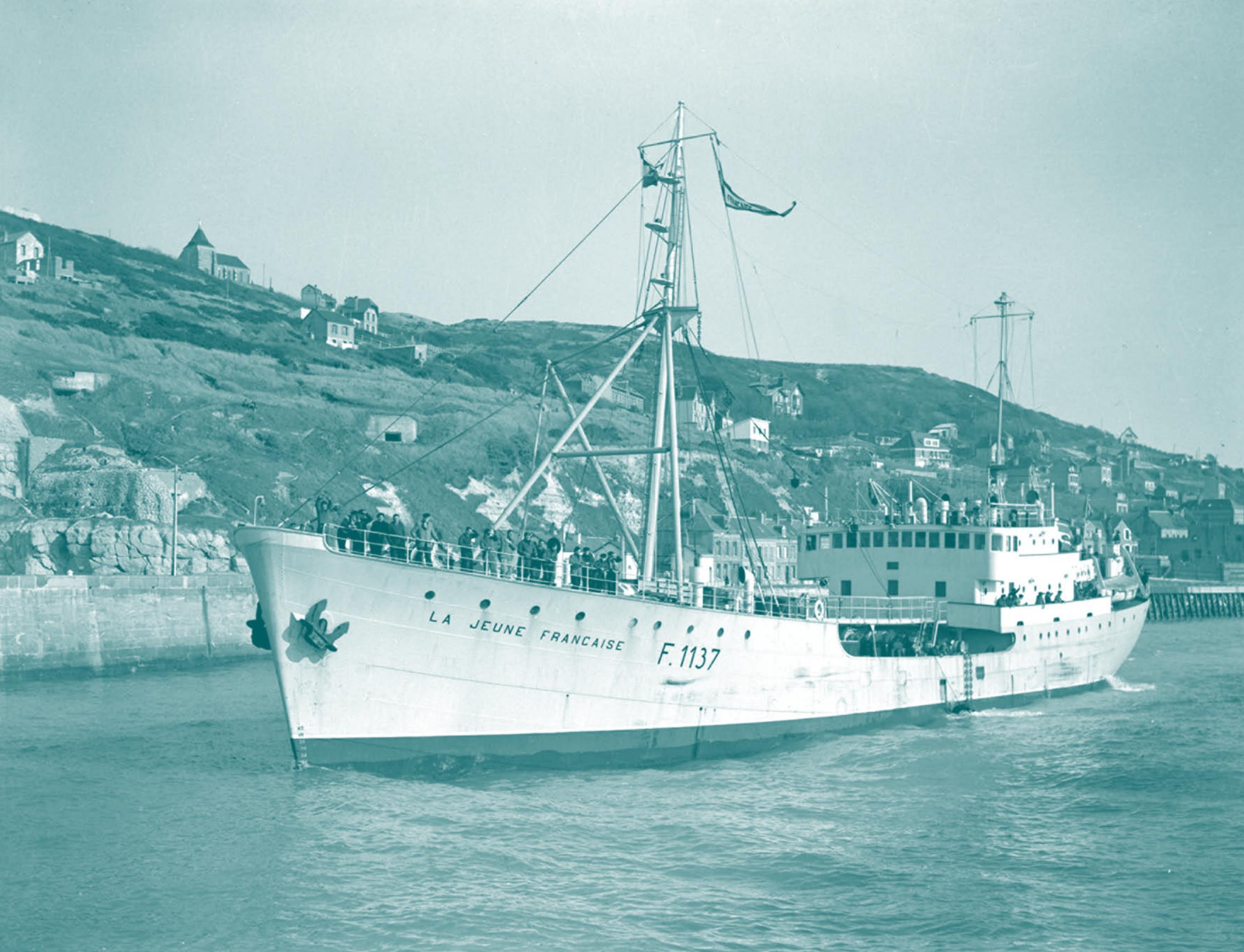
*A une jeune agonisante*¹

*Adieu, Jeune Française ! On ne te verra plus,
Ta carrière est finie. Déjà le cimetière
T'attend. Tu étais belle. À beaucoup tu as plu
Car tu étais sympa, ni casse-pieds ni fière.
Tu allais gentiment de Fécamp au grand banc
Sans esbroufe, en peinant, en combattant la lame
Qui te giflait le lof, aspergeant tes haubans
Et, oui, tu vas mourir ! Mais quand tu rendras l'âme
Pense un peu à tous ceux qui pendant dix-huit ans
Ont été tes amis, t'ont connue à l'ouvrage
Ont lutté avec toi, ont combattu le temps
Ont maudit ton roulis, ont maudit ton tangage
Et, on t'aimait bien pourtant. On parlera de toi
Comme d'un vieux copain. Oui, c'est idiot peut-être
Mais je ne te vois pas comme un vulgaire objet,
Une masse de fer. Je te vois comme un être
Ayant des souvenirs, un cerveau, des projets
C'est pour cette raison qu'on te regrettera
On aura mal au cœur de te voir amarrée
Seule et abandonnée, envahie par les rats
Le long d'un quai boueux, attendant la marée
Où tu devras franchir pour la dernière fois
les portes du bassin. Sur ta coque mouillée,
Ton nom presque effacé pour ne pas qu'on voit
Qui tu es. Et en plus tu sera dépouillée
De tout ce qui fut toi : tes câbles, tes chaluts
Même ton numéro n'aura plus d'importance
C'est dans l'incognito que l'on va au rebut
Tu as vécu pourtant jadis dans l'opulence
C'est idiot mais hélas tu n'es plus dans le ton
Tu ne vaux même plus la corde pour te pendre
Ne remplace-t-on pas la morue par le thon ?
Est-ce question de goût ? Ou si c'est plus facile
Une boîte à ouvrir que mettre à dessaler
Un morceau de poisson, un bon dessus de pile ?
Moi, je croirais plutôt que l'on se laisse aller*

*A la facilité. C'est ça le modernisme.
Avoir le maximum avec le moindre effort
Ou bien c'est simplement une part de snobisme
Cuire de la morue ! oh mon Dieu ! ça sent fort !
Mais bien d'autres raisons ont voulu que tu meurs
Le marin d'aujourd'hui boude le vieux rafiote
Il choisira Renault, pensant faire moins d'heures
De travail qu'à ton bord. Il ira matelot
Sur un navire usine où, par la rampe arrière
On vire le chalut beaucoup plus aisément
Et où l'automation te laisse loin derrière
Un bateau sans Baader n'a pas de rendement
Mais la morue aussi t'a joué une farce
Elle n'est pas souvent au lieu de rendez-vous
S'abritant sous la glace ou alors, cette garce
Elle va se nicher aux endroits les plus fous :
Es rochers, les fonds durs, les eaux territoriales
La pêche du Grand Banc s'en va decrescendo
Tu ne peux pas aller dans les mers tropicales
Tu es fille du nord d'abord et secundo
Jeune tu ne l'es que de nom. Pauvre vieille !
Bientôt, les chalumeaux, aux mains des ferrailleurs
Vont découper tes flancs, ne tendant pas l'oreille
A tes gémissements, n'entendant pas tes pleurs,
Ils ne sauront jamais que tu geins, que tu saignes
Et que ce rouge épais qui macule leurs mains,
Ce n'est pas du minium mais le sang que tu daignes
Verser pour leurs péchés. Pour tous ces inhumains,
Ces irrespectueux, ces bourreaux, ces vampires
Qui t'ont percé le cœur, t'ont tué sans remord
Prie en ton paradis, au ciel bleu des navires
Pour qu'on leur ouvre aussi le royaume des morts
Permet moi de t'écrire au moins une épitaphe
Expliquant en deux mots ce que tu as été
Et si je ne suis pas excellent biographe
Je t'ai trop bien connue en ton activité
Pour omettre un seul point de ce que fut ta vie
Je connais tes défauts et tes qualités
On a vécu dix ans ensemble, chère amie*

*Ici gît La jeune Française, immatriculée à Fécamp
Elle est morte en 73 ayant à peine 18 ans
C'était un chalutier classique qui faisait encore illusion
Inhumée en terre ibérique, priez Dieu à son attention.*

¹ La version initiale de ce poème, un peu différente, a été publiée dans *Le Grand Métier*



LA JEUNE FRANCAISE

F. 1137



Mon père nous parlait souvent des bateaux

Entretien avec Hugues Recher
réalisé en février 2003

DANS LA FAMILLE RECHER, on est marin de père en fils depuis au moins six générations. Mon frère et moi, on a navigué tous les deux. Au grand désespoir de nos parents, d'ailleurs.

Mon père ne voulait pas que je sois marin. Ma mère non plus. Déjà, en tant que fille de marin, elle voulait pas épouser un marin. Donc, il a d'abord fallu que je passe mon bac. Après, j'ai quand même pu m'embarquer sur un bateau. Il voulait qu'on ait un bagage. Mais, nous, on était marin dans l'âme.

J'ai fait quinze ans en mer et maintenant je suis très heureux d'être à terre. Je crois qu'il faut le faire quand on est jeune. J'ai fait un peu la grande pêche sur le *Capitaine Pleven* de Saint-Malo mais j'ai surtout fait de la pêche hauturière, à l'époque la grande pêche périlait. J'ai commencé à vingt ans, j'ai passé lieutenant de pêche puis patron.

Quand j'étais petit et que mon père naviguait, ma mère, elle n'avait pas perdu le contact. Parce que il y avait

Jean Recher dans sa cabine à bord de La Jeune Française. Il enregistre une bande sonore qu'il enverra à sa famille. Années 60. Archives familiales.

certaines familles de marins, quand le père partait, les gens se repliaient sur eux-mêmes. Nous, non.

Ma mère avait des nouvelles de mon père par télégramme. C'était des télégrammes codés, un par semaine. Ils avaient un code à eux. Comme ça, elle savait la pêche, si ça allait bien. À la fin, je lui disais : « - *Tu décodes pas ça ? - Non, non, ça, ça veut dire je t'embrasse fort donc je le connais par cœur.* »

Toutes les femmes se réunissaient à la sortie de l'école du Port – la majorité des familles habitaient le quartier – et ma mère donnait des nouvelles aux femmes des matelots qui, bien sûr, avaient pas de télégrammes. Quand il y avait un bateau qui rentrait plus tôt, qui ramenait un gros sac de courrier, ma mère allait le distribuer dans tout le Ramponneau.

Il y avait aussi les bandes de magnétophone qu'on s'envoyait par la poste et qu'on pouvait écouter. Eux, ils faisaient le journal de bord : « *On a fait ceci, on a fait cela...* » Quand il y avait des passages intéressants, des anecdotes, ma mère, le mercredi, elle invitait une amie dont le mari naviguait avec mon père, elle calait bien la cassette pour lui faire entendre – parce que, évidemment, il y avait des trucs très personnels. Parfois, ma mère écoutait toute seule. Elle nous faisait aussi écouter les passages qui pouvaient intéresser les enfants. Souvent, ma mère me disait : « *Je suis en train de faire une bande pour papa, raconte lui ce que tu as fait à l'école.* »

Ma grand-mère, Henriette Recher, a vécu avec nous. Elle est morte à 98 ans. Elle avait été couturière et c'est elle qui reprisait pour mon père, son fils quoi. Mais, elle ne communiquait pas avec mon père, dans les lettres, les cassettes. Elle était d'une génération où on partait neuf mois et où on communiquait pas.

Notre vie avec ma mère, c'était le petit train-train. Le dimanche, on allait chez mon parrain... Et puis c'était le télégramme du vendredi qui disait : « *On débanque.* » A ce moment-là, on rangeait toute la maison. On astiquait

partout. On vivait plus que dans la cuisine les derniers jours pour que la maison reste impeccable.

Pendant les vacances de Noël, c'était du monde à manger tous les jours, la fiesta. Au retour des bateaux, les profs disaient : « *On voit bien que les pères sont rentrés.* » Les résultats à l'école baissaient ! C'est vrai que tout tournait alors autour de lui. Il fallait qu'il fasse son équipage. Ça, c'est des bons souvenirs. C'est lui qui allait chercher ses matelots, qui discutait des contrats et tout ça. Ça se passait au bistrot, au Thiers. Il y avait aussi la livraison et les comptes de la livraison. C'était autour de l'apéro. J'aimais bien retrouver mon père et son équipage au Thiers. C'était le midi. Je restais pas longtemps, après il fallait que je mange vite pour retourner à l'école. Le noyau dur de l'équipage, les gars qui ont navigué des années avec mon père, ils me payaient un bowling. On voyait toujours des gens de bonne humeur. Parce qu'on les voyait à terre sans doute.

Il y avait aussi des matelots qui venaient s'engager à la maison. On les gardait pour manger. Peut-être les autres capitaines faisaient pas comme ça. Mais, nous c'était comme ça. Ma mère était fille de matelot. C'est vrai qu'au niveau social, il y a eu un grand écart. Mon père a eu de gros salaires mais il est resté proche de tout le monde et ma mère aussi.

Mon père, il a fait énormément de photos à bord ; du cinéma aussi. Il racontait beaucoup. Toutes ces photos, c'était destiné à nous raconter. Parfois même des choses dures aussi. Mais, il avait un talent de conteur qui embellissait les choses, si bien qu'on n'imaginait pas le quotidien de la vie de marin. Mais, on connaissait Terre-Neuve sans jamais y être allé. En 1958, il avait fait un film sur l'*Arnaud Legasse* ou sur le *Louis*, je sais plus bien. Je pense qu'au départ, c'était pour montrer le métier à l'armateur. On faisait des soirées diapo, c'était festif.

L'hiver, c'était donc les rencontres avec l'équipage. C'était aussi les soirées avec les capitaines qui étaient

codés ensemble. Ils décidaient eux-mêmes avec qui ils allaient travailler. Ils avaient de comptes à rendre à personne. Les armateurs, pourvu que le poisson revienne, ils s'occupaient de rien.

Ils faisaient donc des codes ensemble. Il y avait un Portugais, un Espagnol et des Fécampoïis. De vrais agents secrets ! C'était l'occasion de faire des grands repas à la maison. Après, les femmes, forcément, elles étaient liées au code et elles se retrouvaient ensemble. On retrouvait ce que les hommes avaient établi avant de partir. À la sortie de l'école, les groupes de femmes se faisaient selon le code. Dans la cour de récréation aussi. Les gamins se retrouvaient selon le code. Il y avait plus d'affinités puisqu'on se voyait au dehors.

J'aurais dû avoir un frère aîné. Il est décédé vingt-quatre heures après sa naissance. C'était en 56. Ils étaient en pêche. Ma mère envoie un télégramme pour dire que le bébé était né. Vingt-quatre heures après, il a fallu annoncer sa mort. Il paraît que ça a été invivable à bord. On l'a su par les autres matelots.

Moi, je suis né en 60. Mon père avait dit à ma mère : « *Tu me l'annonceras par télégramme mais j'embarque pas de champagne. On va pas fêter ça parce que la dernière fois...* » Donc, j'ai pas été arrosé ! Je suis né par césarienne. Je devais naître le 15 septembre mais je suis né le 5 octobre. Il paraît que pendant trois semaines, à bord, les gars ont vécu l'enfer. Dix ans après, à la naissance de mon frère, il y avait encore des anciens. Ils ont dit à ma mère avant de partir : « *Vous faites pas comme la dernière fois, Mme Recher, vous faites vite !* » Mon père voulait pas que je m'appelle Hugues parce que son frère avait été torpillé un 1^{er} avril, à la Saint Hugues. À ma naissance, c'est mon parrain qui a signé.

Quand ma grand-mère est morte, la mère de mon père, il a fallu lui annoncer. Il était en mer. Ma mère lui a dit : « *Il faut que je t'annonce quelque chose.* » C'était au téléphone. Il lui a répondu : « *C'est pour m'annoncer la mort*

*Jacqueline, première épouse
de Jean Recher, et leurs deux enfants,
Hugues et Jean. 1970.
Archives familiales.*



de ma mère, je sais, je l'ai rêvé cette nuit. » Ce n'était pas une surprise mais parfois, pour les mauvaises nouvelles, il ne le savait qu'à l'arrivée. On ne dit pas tout. Pour ne pas inquiéter. Une maladie par exemple, ou l'appendicite, on attend que l'opération soit passée. De toute façon, ça ne pouvait rien changer.

Je me rappelle que lorsqu'il rentrait, je regardais sa place à la passerelle. Je crois d'ailleurs que tous les matelots avaient leur place attitrée pour dire au revoir ou pour dire bonjour.

Il nous ramenait des cadeaux. On avait deux Noël. Il disait que Noël, là-bas, c'était avant, avec la neige et tout ça. On a eu des cadeaux extraordinaires, des jouets américains, quand il faisait escale à Saint-Jean.

Il y avait des voyages de trois mois, parfois cinq. Ma mère l'attendait pas pour faire la déclaration d'impôts. Tout devait être réglé. Mais souvent, quand mon père rentrait, ils achetaient un gros truc. Ils changeaient de voiture par exemple. C'était un peu la récompense. Mais, le quotidien, il ne fallait pas en entendre parler.

Tout tournait autour du père, il fallait pas le contrarier. S'il restait que quinze jours, il fallait pas de soucis. Il suivait la livraison du poisson. Ils pensaient qu'ils avaient livré du beau poisson et l'armateur disait qu'il était moyen. Après, il fallait donc faire l'équipage. C'était toujours les mêmes mais il fallait signer le contrat parce que ça faisait partie d'un rituel.

Nous aussi, on avait nos petites habitudes. J'aimais bien jouer avec mes petits soldats et je laissais tout par terre. Ça lui plaisait pas trop. Il fallait qu'il fasse attention parce que, il y avait des marins dont les enfants disaient : « *Vivement qu'il reparte !* » Donc, il ne fallait pas qu'il fasse le croquemitaine. Moi, j'ai vu ma mère cacher mon bulletin scolaire... Mais, il y a eu des conflits et des engueulades comme dans toutes les familles.

Le bateau, je le connaissais par cœur. On mettait nos beaux habits du dimanche. Il y avait tous les gamins des

gars du bord. On jouait à cache-cache. On revenait pleins de graisse. Mon père nous parlait souvent des bateaux, c'est fou comme un marin peut sentir son bateau. C'était sa deuxième maison. Moi, je lui apportais des disques, des bouquins. On l'aménageait comme une maison. Il avait un petit salon. Je me rappelle comment c'était. Il y avait un salon bureau, sa chambre et la salle de bain avec douche. C'était du bois, du cuivre, des hublots en bronze. Quand ils faisaient route, ils astiquaient tout. Le bateau arrivait nickel.

Le sac de mon père, on avait l'impression de vêtements d'un autre âge. Des caleçons longs en flanelle... À Terre-Neuve, il fallait avoir chaud, mais moi, ça me paraissait des trucs bizarres.

A la pêche, parfois, c'est des heures d'attente, de patience. Il a réussi à écrire son bouquin sur ce temps-là. Mais, c'est toujours pareil : on commence un truc, on se croit tranquille et puis, on a des avaries de chalut ou des trucs comme ça. C'est vrai qu'il a eu des temps morts pour les photos, être avec nous quelque part. Et puis, il bricolait, il faisait des demi coques, il les offrait à ma mère.

Double page suivante
*L'équipage du Shamrock
au grand complet. Jean Recher,
revêtu d'un caban et de
la casquette de marin se trouve
au deuxième rang en haut à
droite. 1979-1980.
Collection particulière.*



Janot, c'était quelqu'un

Entretien avec Michel Auzou
réalisé en avril 2005

A Michel Auzou
de la grande famille des marins.
Capitaine plein d'avenir
LE GRAND MÉTIER

dans lequel il reconnaîtra quelques
scènes de sa vie.

En souvenir des temps heureux
où Terre-Neuve nourrissait son homme.

En témoignage de ma sincère
et fidèle amitié

Janot

JEN'AI JAMAIS NAVIGUÉ AVEC JEAN RECHER. Quand j'ai commencé à faire Terre-Neuve, j'avais déjà dix-neuf ans et lui était capitaine de *La Jeune Française*. Quand on a dix-neuf ans, qu'on débute, « capitaine », c'est quelque chose d'inaccessible. Je le connaissais pas.

Après mon service militaire, j'ai embarqué comme lieutenant avec Fernand Leborgne à la passerelle. Là, je l'ai approché, entre guillemets, de plus près parce que mon capitaine parlait sans cesse avec lui à la VHF. Comme je faisais le quart avec le capitaine douze heures par jour, j'assistais aux conversations par la radio. On parlait surtout de la pêche mais, il y avait des petits quarts d'heure - pour ne pas dire des heures sympathiques le soir - où Janot nous racontait une petite histoire. Sur zone, il suffisait d'être sur le bon canal et tous les bateaux pouvaient écouter ses histoires.

C'était pas tous les jours, attention ! Il ne négligeait pas son boulot. On discutait à bâtons rompus toute la journée sur la pêche et à un moment, il se mettait à raconter une histoire et tout le monde se mettait à rigoler. Ça

détendait. Ou alors, quand y avait pas de pêche, mauvais temps, ou un peu de temps à perdre, Janot nous racontait toujours une petite blague, une anecdote. Ça redonnait le moral à tout le monde. Alors, sans le connaître - je ne l'avais jamais rencontré - je m'étais fait un visage de lui. Pendant des années je l'ai connu que de voix. Je l'appréciais. Il était chaleureux. Tout jeune que j'étais, j'étais pas gêné pour lui parler par la radio. J'aurais pas eu la même assurance avec un autre capitaine.

Il a fallu attendre des années avant que je le rencontre pour la première fois. Je sais bien, on imagine que tous les marins se connaissent. Mais quand vous débarquez, vous rentrez chez vous et terminé, point. En plus moi, je naviguais à Saint-Malo. Enfin, je l'ai connu un jour.

Je me souviens, j'avais vingt-cinq ans. J'étais au cours de capitaine de pêche à ce moment-là. C'était quand son bouquin est sorti. Je le connaissais pas encore et ma belle-mère m'a offert le bouquin. Elle était allée à une séance de dédicaces. Donc, le bouquin m'était dédié. Je l'ai encore le bouquin. C'est marqué : « À Michel Auzou », et alors que j'étais encore officiellement que jeune lieutenant, il avait écrit « *Capitaine plein d'avenir* »... Enfin quelque chose qui m'a vraiment fait plaisir. Il avait vu en moi que je serai capitaine. Il savait faire confiance aux jeunes.

Enfin, le jour où je l'ai vraiment approché, c'est le jour où, moi-même capitaine - j'avais vingt-sept ans - je commandais à Saint-Malo. J'avais un équipage essentiellement fécampois. J'ai pris le plus gros bateau de l'époque. Je remplaçais Fernand Leborgne.

J'ai alors rencontré Janot, d'égal à égal, sur les bancs. Je le connaissais toujours pas. Je suis arrivé avec le *Capitaine Pleven* et lui, il commandait le *Shamrock*. Moi, j'avais le bateau dernier né de la flotte et lui, il avait le bateau le plus vieux ! Ca m'a fait drôle alors que j'étais le petit manant il y a encore peu de temps. Après, on a travaillé ensemble.

*Jean Recher au carré des officiers
à bord de La Jeune Française.
Fin des années 60.
Archives familiales.*



Janot, il n'y en avait qu'un. Contrairement aux autres qui ne vivaient – bon, il vivait pour son métier évidemment – mais il ne donnait pas tout à son métier. Contrairement à tous... Moi aussi, mea culpa, je pense qu'on a tous trop donné à notre métier et quelquefois le côté humain s'en ressentait un peu.

Il faut savoir que quand on vous donne un commandement, vous partez avec une cinquantaine d'hommes d'équipage – cinquante-huit sur les gros bateaux – l'armateur vous mandate. Vous partez avec un bateau vide. Il faut le ramener le plus plein possible. Il faut que tout le monde gagne sa vie et l'armateur aussi. Si ça va pas, on va vous faire confiance un voyage, deux voyages et le troisième voyage, vous vous retrouvez au sec. On était complètement imprégnés de ça et c'était la course à la carotte.

Les capitaines très durs, c'étaient ceux qui avaient le plus de réussite. La plupart des gars, à partir du moment où ils gagnaient bien leur vie, ils étaient prêts à accepter tout. À cette époque là, si vous aviez un capitaine qui était dur, vous serriez les dents. On disait : « *Il est dur mais on gagne bien notre vie.* »

Tandis que Janot, c'était quelqu'un... C'était le bon père de famille. Honnêtement, il faut dire que si Janot n'a jamais eu de « ruban bleu », c'est peut être parce qu'il a privilégié aussi l'humain et c'est une qualité qui est largement aussi belle que être le meilleur pêcheur. De toute façon, c'était pas un mauvais. Si ça avait été un mauvais, il aurait pas commandé trente ans.

Quand je vois aujourd'hui avec le recul, le métier que j'ai fait je me dis par moments : « *Qu'est-ce que t'étais con, mon gars, t'aurais pas pu être moins con ce jour là !* » Parce que c'était toujours la course. La course... Toujours faire mieux que l'autre. Faire jamais moins que l'autre. C'est une bataille sans merci. Vous partez sur la même ligne. À l'époque, quand je commandais, on était cinq Comapêche. Cinq bateaux de cinquante-huit hommes

d'équipage. On partait tous le même jour. À la même marée. Je peux te dire que la compétition, elle existait. On se battait déjà en traversée pour celui qui arrive le premier là-bas. Comme la Transat, il y en avait un qui faisait la route nord et l'autre la route sud. Et après on faisait les comptes. Alors le premier qui débarquait, c'était celui qui avait le mieux pêché et ainsi de suite. On était jugés comme ça.

Donc, c'était toujours se battre pour le boulot. Que Janot, il faisait ce métier là – il essayait de pêcher comme tout le monde – mais il arrivait quand même à garder sa lucidité pour rester quelqu'un de sympathique. Moi, il y a des jours où j'ai dû être con, c'est même sûr et certain. Et, j'ai l'impression que Janot, non, il était toujours d'humeur égale.

Janot a arrêté en 1980, après, on s'est vu dans des réunions à Paris à l'Union des armateurs des pêches françaises, sur les quotas etc. Toutes les décisions prises à Bruxelles pour la pêche sont soumises à l'UAPF et je rencontrais souvent Janot là-bas.

Je l'ai retrouvé ensuite quand j'ai eu la Légion d'Honneur. Il était Président de la société d'entraide de la Légion d'Honneur et il m'a demandé de devenir membre.

C'est un gars qui devrait avoir sa rue dans Fécamp. Il l'aura sans doute. Bon, les esprits chagrins diront sûrement : « *Il a pas fait une grosse carrière.* » Moi je dis qu'il a toujours fait son boulot. Il a toujours pêché honnêtement, c'était pas le premier, d'accord. Mais si on fait la synthèse de ce qu'il a fait peut-être moins en pêche et de ce qu'il a rapporté en humain, la balance penche du bon côté, je pense. Il n'a jamais été « ruban bleu » mais il était bon capitaine et ceux qui disent le contraire, c'était des jaloux. Il y en a qui disent : « *Oui, il était copain avec les armateurs.* » Mais moi je vous dis et je l'ai vu : il n'y a pas de copain avec les armateurs. Si vous êtes mauvais on vous vire, point.

Double page suivante
*Le carré des officiers à bord du
Shamrock vers 1980.*
Photo Jean Recher
Collection du Musée des Terre-Neuvas
et de la Pêche de Fécamp.



A Joëlle
et
A Mann

En souvenir des Vikings,
des départs et des retours.

LE GRAND MÉTIER

En témoignage d'une déjà
vieille et fidèle amitié
et en soulignant que Fécamp
revive de ses cendres.

Bien cordialement


15-03-78

Je l'appelais « Capitaine »

Entretien avec Manuel Menandez
réalisé en avril 2005

EN JUIN 1965, au sortir de l'école des mousses, j'ai failli embarquer avec lui sur *La Jeune Française*. J'étais bien placé à l'école. Les premiers avaient les meilleures places, les meilleurs bateaux. Alors j'ai embarqué sur le *Vikings* avec Jean Friboulet. C'était un bateau tout neuf, le premier bateau usine de Fécamp. J'avais quinze ans.

Jean Recher m'avait fait un contrat d'engagement. Puis, j'ai changé d'avis. Ce qui montre bien le personnage de Janot. Il aurait pu dire : « *Qu'est-ce que c'est que ce gars-là qui commence, il me signe sa feuille d'engagement et il part avec un autre.* » Mais, il était pas comme ça, et ça c'est bien passé.

Quand on est mousse, on est intimidé par le capitaine. On se fait tout petit. Mais avec lui, je crois - je ne crois pas, j'en suis sûr et certain maintenant - on pouvait être face à lui, discuter, il vous mettait tout de suite à l'aise. Même un gamin... Au contraire, il essayait de raconter une petite histoire pour décontracter.

J'ai fait deux ans avec Janot sur le *Vikings* comme lieutenant. On a fini en 76. À bord, chacun son caractère. Des

capitaines, il y en a qui hurlent depuis la passerelle. Janot, c'était jamais un mot plus haut que l'autre. De tous sens, il le portait sur lui, il faisait confiance. Il faut faire confiance. Un capitaine qui ne fait pas confiance à son bras droit ou aux maîtres d'équipage, ça ne peut pas aller : il faut bien dormir ! Déjà, eux, sachant que le capitaine leur fait confiance, ils vont encore améliorer leur travail. Ils vont dire : « *Il nous fait confiance, on va lui faire plaisir.* »

Mais, c'est très difficile de se faire aimer et de se faire respecter en même temps. Il faut faire attention. Chacun sa méthode. Janot, il descendait sur le pont, il serait la main à tout le monde et puis une petite parole : « *Ça va, bon, on n'a pas trop pêché mais enfin bon, le voyage n'est pas perdu.* » C'est la seule façon. Il y en a qui disent que tout le monde était chef à bord et qu'il invitait tout le monde au carré, mais c'est faux. Moi sur le *Vikings*, j'ai pas connu ça.

C'était un homme superbe. Superbe et aimé de tout le monde. Même trop bon d'ailleurs. À bord, c'est vrai quand même que certains de l'équipage en profitaient un peu. Manque de politesse, si vous voulez. Ils ne voyaient pas la limite, la différence entre le capitaine et le matelot.

Moi, je l'ai appelé « Janot » bien après. Même quand j'étais lieutenant avec lui sur le *Vikings*, je lui disais « vous », je l'appelais « capitaine ». Quand j'ai commandé, lui il a arrêté et c'est là qu'on s'est tutoyé.

Quand on mangeait au carré, on parlait jamais de pêche. C'était bien. Aussitôt, il se branchait sur des souvenirs à terre. Pendant une demi-heure, grâce à lui, on s'évadait. C'était naturel chez lui. Je pense aussi qu'il avait conscience de l'importance de l'ambiance. C'est essentiel pour la pêche, le moral des gars... Il faut voir aussi qu'on a pas toujours des équipages qui sont très très bien. Mais il faut faire avec, quand on y est !

La personnalité d'un capitaine, c'est de se faire craindre. Enfin, plutôt de se faire aimer et se faire craindre.

C'est pas facile. Janot, il était tellement gentil. C'était la bonté même. Il disait : « *Attention, recommence pas* » mais, je crois qu'il était pas assez ferme parfois. Il était bon, trop bon. Oui, oui, aimé de tout le monde. Il y avait des collègues qui disaient : « *C'est pas le tout d'écrire un bouquin, il ferait mieux de s'occuper de la pêche.* » Oui, on savait qu'il était en train d'écrire un livre. Il avait commencé sur *La Jeune Française*. On savait parce qu'il en parlait à la VHF

Moi, j'ai pris très peu de photos. Ma femme me le reproche elle me dit : « *T'as tous tes souvenirs dans la tête et nous on sait rien.* » Tandis que Janot, lui, il filmait et il savait raconter.





Avec Janot, c'était différent, plus spontané

Entretien avec Jean York
réalisé en avril 2005

JANOT, C'ÉTAIT UN AMI DE LA FAMILLE. Les Recher étaient toute une tribu et mon grand-père, l'armateur Joseph Duhamel, connaissait très bien sa mère, Mme Recher, qui avait tous ses fils qui naviguaient. Elle venait à l'armement quand ils étaient mousses.

Mon grand-père, surtout au début - parce que après, plus vous avez de marins plus les rapports se distendent - mais là vraiment, les frères Recher avaient été parmi les premiers à naviguer pour Joseph Duhamel. Toute la « tribu » Recher, ou presque, a navigué sur les bateaux des Pêcheries de Fécamp. Ce qui n'est pas une anomalie puisque les Pêcheries de Fécamp, c'était la moitié de l'armement de Fécamp. C'est donc une amitié héritée du temps de mon grand-père.

J'ai le vague souvenir qu'au début de la guerre, pour éviter qu'il parte en Allemagne, il avait été embauché avec son frère. Mais ce n'était pas pour la pêche. Mon père et mon grand-père avaient acheté un bois à la sortie d'Yport en direction de Vaucottes. À l'époque, on

*Jean Recher en « petit pêcheur »
en vacances à Carnac. Années 70.
Archives familiales.*

était aussi dans le commerce des combustibles. On avait acheté ce petit bois pour récolter le bois et le vendre. On avait employé ainsi un certain nombre de marins des Pêcheries de Fécamp qui ne savaient pas quoi faire. Il me semble que c'est alors que j'ai rencontré Janot Recher pour la première fois.

Janot était l'adjoint de son frère sur le *Cap Fagnet* puis sur le *Vikings* mais son avenir était bouché aux Pêcheries de Fécamp. Il avait passé son brevet de capitaine de pêche mais il n'y avait pas de commandement à lui donner. Nous avions déjà nos capitaines et la Compagnie Générale de Grande Pêche lui a proposé un commandement.

Mais, nos relations amicales n'en ont pas pâti... À tel point qu'à un certain moment, il est tombé malade, atteint de tuberculose, c'était dans les années cinquante-cinq. Jacques Mazoyhié qui était également ami avec Jean Recher et qui espérait bien le récupérer un jour parce que c'était un capitaine - pas une vedette - mais un capitaine en qui on pouvait avoir confiance. Donc, il s'est retrouvé malade à terre sans avoir rien à faire. Alors, nous l'avons embauché comme contremaître à La Morue Normande, rue des Prés, pour la fabrication du filet de morue salée.

On lui avait confié le soin de diriger l'atelier des filetières. Elles lui en ont fait voir de toutes les couleurs. Elles n'étaient pas faciles à diriger ces braves femmes !

Puis, un beau jour, il a fini par se rétablir. Il a obtenu l'autorisation de naviguer. Mais, nous, on n'avait toujours pas besoin de capitaine. Il est donc reparti à la Compagnie Générale de Grande Pêche.

C'est finalement, en 1973, j'ai fait appel à lui pour commander le *Vikings*. J'avais besoin d'un capitaine. J'aimais bien Jean Recher. Je le connaissais bien. C'était un garçon inventif. C'était un esprit curieux et, comme nous avions quand même les pires soucis pour essayer de rentabiliser ce vilain canard boiteux qu'était le *Vikings*, nous

nous sommes dit : « *Si Janot Recher est plus malin que les autres, il va peut-être réussir à mieux pêcher.* » Ce bateau-là avait été mal conçu par mon prédécesseur. Quand j'ai pris sa place en 1968, j'ai dit à mes associés : « *Je veux bien reprendre l'armement mais il faut avant tout tenter de rentabiliser le Vikings, c'est à dire modifier sa rampe arrière, adjoindre une production de salé et faire une grande partie des travaux qui avaient été suggérés par Jean Friboulet au moment de sa mise en service en 1965.* » On a donc modifié la rampe arrière mais ce n'était pas encore l'idéal par rapport aux autres bateaux qui ont été mis en service à ce moment-là.

Il y avait donc toujours des améliorations à apporter et Janot Recher était bon pour ça. Ne serait-ce que dans l'organisation du travail, dans la façon de composer sa cargaison, de faire plus de plaques de douze kilos ou de trente kilos ou de saler plus de poisson... C'était la responsabilité du capitaine.

Voilà, ce n'était pas une vedette mais c'était un pêcheur efficace, et surtout pas trop dépensier.

Donc, il est devenu capitaine aux Pêcheries de Fécamp. Cela lui a permis d'écrire son bouquin, tout de même. Pour nous, ça a été une contribution.

Lorsque Janot parlait de la pêche, il était intarissable. Il racontait souvent des gaudrioles. Il aimait bien quand on lui demandait des explications sur la pêche. Il connaissait très bien les techniques de pêche et il savait bien les expliquer, ce qui n'est pas le cas de tous les capitaines. Enfin, tous connaissent leur métier mais tous ne sont pas des narrateurs.

C'est d'ailleurs moi qui ai fait rencontrer l'abbé Alexandre et Jean Recher. C'était lors d'un dîner à la maison dans les années soixante-cinq. Il n'y a eu aucune ambiance. Ils se regardaient du coin de l'œil toute la soirée. Ils avaient tous deux une grande réputation de conteur et ils se sont annihilés. Mais, par la suite, ils sont devenus de grands amis.

Ils n'avaient pas encore écrit leur bouquin, ni l'un ni l'autre. Je suppose que c'est Jean Recher qui a présenté l'abbé Alexandre à Malaurie. Mais, je n'en ai pas été témoin, c'est à vérifier.

J'étais allé le voir dans son lieu de vacances, en Bretagne, dans la région de Cancale. Avec sa femme, Jacqueline, ils pratiquaient le caravaning - moi ça n'a jamais été mon fort. Donc, nous étions partis pour les voir avec ma femme, mes fils... Ma mère devait faire partie du voyage aussi.

Janot Recher avait un petit canot et il me dit : « Viens, je vais t'emmener pêcher le maquereau dans la baie du Mont-Saint-Michel. » D'abord, on a eu un mal fou à remonter le courant, c'était marée montante. Ensuite, on est allé pêcher au large. On a tiré sur nos cordes pendant deux ou trois heures et on n'a rien pêché du tout. Je disais « Mais, mon pauvre Janot, ça va être la honte... L'armateur et le capitaine qui partent à la pêche et qui rentrent sans un poisson. Il va falloir qu'on passe à la poissonnerie. »

J'ai le bouquin de Jean Recher dédié. J'ai aussi celui de Jean Friboulet. C'est là où ressort la différence entre les capitaines, les caractères.

Quand Jean Friboulet a écrit son livre, la séance de dédicace a eu lieu au musée des Terre-Neuvas. Jean Friboulet est très organisé. Quand je suis arrivé avec mon bouquin, il y avait notre ami Jean Friboulet qui était attablé et il avait un répertoire. Il avait préparé à l'avance toutes les dédicaces des gens qui allaient venir. « Ah, Monsieur York!Y », et hop, il a recopié la dédicace. C'était bien préparé.

Jean Recher, c'était différent, c'était plus spontané. Tiens, voilà la dédicace de Jean Recher. Ah, c'était un poète. C'est quand même difficile à lire... Ce soir là, nous avions dû bien vivre !

Pour Jean
auquel je demande de transmettre
à Françoise et à ses enfants, l'expression
de ma plus grande et sincère amitié
Une amitié plus réelle que nous car
nous sommes toujours jeunes
Le contenu de ce livre, est
si vieux et vos souvenirs se
rencontrent.

LE GRAND MÉTIER

Quand revivrons-nous un
temps, une période qui nous a
fait vivre.

Tien cordialement

Janot
18 Octobre 2002





Souvenir de sauvetage avec Janot

Claude Moré

LE 16 OCTOBRE 1987 – 5H30, le bip retentit. Le temps de s'habiller, le téléphone sonne :

- Ici, Jacqueline Recher, je t'interdis d'emmener Janot. Vous êtes fous, tu n'as pas vu le temps ? Une partie de mon toit s'est envolée et un arbre est tombé dans le jardin à Froberville.

Arrivés à bord, nous prenons contact par VHF avec le sémaphore qui nous annonce cent six noeuds de vent dans les grosses rafales, soit presque cent quatre vingt dix kilomètres/heure... Nous sommes surpris d'entendre une telle météo car dans la vallée de Fécamp, les vents de terre ne semblaient pas alarmants. Le chalutier *Corail*, bateau-école avec moniteurs et sept jeunes à bord, a envoyé un *Maiday*. Il indique être à 21 miles au nord-ouest de Fécamp, puis aucune nouvelle. Après différentes vérifications, je décide de sortir, me disant que le sémaphore exagère et nous avons un canot de sauvetage tous temps sous les pieds. C'est le moment ou jamais de le tester !

*Jean Recher, « patron du canot »,
à bord de la vedette
Président Legrand de Fécamp.
Fin des années 80.
Archives familiales.*

Faisant part à Janot de la demande son épouse, il me répond :

- Si tu sors, je viens avec toi .

Nous sommes cinq à bord du *Victor Mignot* et nous sortons sans problème. À deux miles toutefois les difficultés commencent, la falaise ne nous abrite plus. Nous apercevons un chalutier de Port-en-Bessin venu s'abriter.

- Au large, c'est intenable et je n'ose pas rentrer à Fécamp, nous dit il en VHF.

Nous lui conseillons de rester près de la côte et de rentrer à Dieppe. Il s'étonne de nous voir aller au large par cette tempête.

Nous ne pouvons pas laisser une dizaine d'hommes se noyer sans en savoir davantage sur leur sort. La mer, trois-quarts arrière nous fait partir au surf et nous plongeons de vague en vague. Le jour, rassurant, commence à se lever et toujours aucune nouvelle du *Corail*. La mer est très grosse et déferlante. D'énormes rouleaux comme je n'en ai jamais vu nous rattrapent et nous couchent. Il est impossible de faire sortir un homme sur le pont. Nous arrivons près de la position du bateau recherché. Janot l'appelle à la radio régulièrement.

Soudain une voix faible, à peine audible nous rassure en annonçant que le *Corail* est en avarie de barre, que sa passerelle et ses instruments sont noyés mais que le moteur et les pompes de cales fonctionnent. Tout l'équipage a l'impression d'être dans une barrique. Ils ont attachés les jeunes particulièrement malades et attendent. Nous mettons à la cape et Janot est heureux de pouvoir transmettre au sémaphore la bonne nouvelle.

La route du retour est pénible. La mer nous frappe tribord avant avec violence. Soudain, un énorme rouleau nous arrive dessus. Le *Victor-Mignot* se couche en travers et fait presque entièrement demi-tour. Les alarmes hurlent, les feux rouges sont allumés sur les tableaux de bord que nous voyons à l'envers. Je suis projeté sur la table à cartes en ressentant un douloureux choc dans

les côtes : Janot se retrouve sur moi. Derrière, Roland est écrasé par Jacques et André. Quel pion !

Vite, le bateau se redresse et toutes les alarmes s'éteignent. Reprenant la barre, j'ai mal aux côtes, mais le moral est bon et les moteurs tournent.

Je fais remarquer à Janot que jamais je n'avais vu une mer aussi grosse. Il détend l'atmosphère en nous répondant que celles de Terre-Neuve étaient encore plus jolies et impressionnantes et, en plus, servies avec des glaçons, ce qui est tout de mieux pour l'apéro.

Il ne nous reste plus qu'à rentrer. En se rapprochant de la côte, la mer devient plus navigable, et vers onze heures, nous franchissons les jetées de Fécamp sans problème et notre joie éclate. Sur le pont, tout a été arraché (antennes, survie, gaffes, amarres...). Roland ne peut pas ouvrir le panneau du local moteur. À deux, à l'aide d'un levier, nous réussissons à le faire céder. L'eau recouvre le plancher, les tuyaux rigides des pompes de cales se sont rompues sous le choc. Nous ne sommes pas passés loin de la catastrophe... Bien vite, tout est remis en ordre pour la prochaine sortie.

Un remorqueur sorti du Havre a pu ramener en remorque le *Corail* au port vers quatre heures du matin. Une partie de l'équipage très choqué a été hospitalisé.

Monsieur le Premier Ministre

J'ai l'honneur de vous adresser quelques pétitions contenant ~~quelques~~ ^{environ} mille cinquante signatures de personnes qui connaissent bien la mer et souhaiteraient que le canot de sauvetage de Fécamp puisse être remplacé. Sur le plan national, il était prévu que notre station ~~soit~~ ^{serait servie} en premier ~~et le mois~~ cette année et nous comptions donc recevoir la nouvelle unité en 1996. La subvention de l'Etat pour la France y compris l'outre-mer ~~de l'Etat~~ ^{de l'Etat} devait se monter à 2.530.000 francs. Une partie de cette somme, environ 900.000 francs était destinée au futur canot fécampois. La subvention étant bloquée, nous ne pouvons espérer, pour l'instant la mise en chantier de toute unité de sauvetage.

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier Ministre que le remplacement du "Victor Mignot", tel est le nom de notre canot, n'est pas un caprice d'enfant gâté. Gâtés, nous

Monsieur le Premier Ministre

J'ai l'honneur de vous adresser quelques pétitions contenant environ mille cinquante signatures de personnes qui connaissent bien la mer et souhaiteraient que le canot de sauvetage de Fécamp puisse être remplacé. Sur le plan national, il était prévu que notre station serait servie en premier cette année et nous comptions donc recevoir la nouvelle unité en 1996. La subvention de l'Etat pour la France y compris l'outre-mer devait se monter à 2.530.000 francs. Une partie de cette somme, environ 900.000 francs était destinée au futur canot fécampois. La subvention étant bloquée, nous ne pouvons espérer, pour l'instant la mise en chantier de toute unité de sauvetage.

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier Ministre, que le remplacement du Victor Mignot, tel est le nom de notre canot, n'est pas un caprice d'enfant gâté. Gâtés, nous ne l'avons pas été cet été. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, car l'été a été beau en Manche, nous avons doublé le nombre de sorties d'assistance par rapport aux années passées. Rien qu'en juillet, nous sommes sortis treize fois, souvent de nuit pour des missions allant de deux à dix heures car nous couvrons un immense secteur.

La coque métallique du canot a déjà reçu quelques « rustines ». L'érosion est due aux effets d'électrolyse. Plus l'eau est chaude, plus l'effet est rapide. Je passe sur les différents « pépins » auxquels nous remédions par débrouillardise, mais qui nous ont créé quelques frayeurs.

Voilà, Monsieur le Premier Ministre, ce que nous voulions vous exposer, au nom de tous les professionnels de la mer, des plaisanciers de toutes nationalités et de vos sauveteurs permanents qui sont, je le rappelle, des bénévoles consacrant une partie de leur temps libre à l'entretien du canot. Jamais on ne penserait à réclamer des frais de voiture même si celle-ci est utilisée pour transport d'hommes et de matériel.

Je me permets, Monsieur le Premier Ministre, de vous exposer le mode de financement d'un canot neuf. Mais sans doute, vous connaissez le processus. La SNSM prend à sa charge 50% de la valeur. L'autre moitié est financée par l'Etat, la Région, le Département et la Collectivité Locale aidée souvent par la CCI. Un canot gros temps vaut actuellement 3,7 millions. La Région, le Département et la Ville nous ont accordé leur aide mais aucune commande ne peut être passée si nous ne recevons rien de l'Etat.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, avec nos remerciements anticipés, l'expression de nos sentiments respectueux et dévoués.

Jean Recher

Original du premier feuillet de la lettre envoyée au Premier Ministre pour le remplacement du canot de sauvetage de la station SNSM de Fécamp.

Archives familiales.

Double page suivante

Jean Recher remet la médaille de la Légion d'Honneur à Anita Conti, grande dame de la Mer. Années 90.

Archives familiales.





Biographie

1924

Le 26 septembre, Jean Recher naît à Fécamp. Il est le neuvième enfant d'une famille de pêcheurs originaire d'Yport installée à Fécamp dans les années 1910.

1929

Le petit Jean perd son père le jour de son cinquième anniversaire. Sa mère, simple couturière, peine à subvenir aux besoins de la famille, pourtant « *ce ne sera jamais la misère* »¹. À propos de son enfance, Jean Recher écrit : « *Enfance heureuse où j'apprends à me contenter de peu (...) à aimer passionnément la liberté.* »

1931

Ses frères aînés naviguent déjà. Dès qu'il le peut, Jean descend sur le port. Il observe la vie des quais : « *Je savais que je serai marin (...) quand les morutiers livraient, je regardais les poignées monter de la cale (...) j'acceptais volontiers une galette de biscuit de matelot qu'un ami de mes frères me donnait en disant : c'est du bon, du vrai, il a fait le voyage, il est meilleur que frais. Effectivement, c'était un régal.* »

1936

Jean a douze ans. Il entre à l'école de pêche « *avec la ferme intention d'en sortir à l'âge limite de quatorze ans* ». Il veut trouver un embarquement afin de soulager financièrement sa mère alors âgée de 58 ans.

1939

Janvier : Jean Recher signe son premier contrat d'engagement. Il partira bientôt comme mousse à bord du *Saint-Martin Legasse* pour une première campagne à la morue.

Premier dimanche de février : il assiste à sa première Saint-Pierre en tant que marin et « *trouve au pain bénit un goût d'eau salée, est terriblement ému.* »

15 février : il embarque sur le *Saint-Martin Legasse* dont le capitaine n'est autre que son propre frère, Jules. « *Embarquer son sac, choisir sa couchette, s'imprégner de l'odeur du bord, faire la tournée de la famille et des adieux, est un éternel recommencement pour le marin. Pour le mousse, c'est un fossé à franchir.* »

Début du mois de mars : c'est dimanche, l'équipage est à trois jours de « banquer », le jeune Jean Recher accepte un apéritif : « *Je me garde bien de dire que c'est la première fois que je goûte à un anis. On avoue difficilement que l'on est encore puceau.* » Le même jour, il vit sa première tempête : « *Je m'endors en pensant qu'il serait plus agréable de pêcher la morue sur les côtes d'Afrique.* » Trois jours plus tard, à l'aube, il assiste à son premier trait : « *le chalut remonte un trait de trois palanquées. Je crie au miracle devant un cuisinier blasé qui m'explique en long et en large que ce n'est pas la lune.* »

*Jean et Jacqueline Recher
feuilletant Pêcheurs des quatre mers
de Roger Vercelet. Années 60.
Archives familiales.*

1939

14 mai : première escale à Saint-Jean de Terre-Neuve. Jean Recher reste sur sa faim : « *Je pensais que Julien, Tarzan ou Titi me dévoileraient les secrets du marin-à-terre, du marin-tombeur-de-filles, du marin-séducteur. Non ! L'un explique qu'avec le complément de gas-oil et de sel, le navire sera bien lourd et qu'à la moindre brise les coursives se transformeront en piscines. L'autre cherche vainement un estaminet tenu par un Chinois, où paraît-il, quelques filles acceptent des promenades.* »

13 mai : la campagne de pêche est terminée. Le navire quitte les bancs direction Port-de-Bouc.

26 mai : le *Saint-Martin Legasse* arrive à Port-de-Bouc, « *Mon premier voyage est terminé. Il totalise 130 jours dont 36 heures seulement d'escale.* » Jean Recher rejoint Fécamp et « *apprend très vite les petits potins du quartier, le classement de l'équipe de foot, le prix du pain et les ambitions de Hitler.* »

De son séjour à Fécamp, il écrira : « *Je me mets à lire tout ce que je trouve : des revues maritimes, Edouard Peisson, Jules Verne – Un capitaine de quinze ans –, les Misérables, Capitaines courageux, Pêcheurs d'Islande, Sans famille...* »

20 juillet : première escale à Saint-Pierre et Miquelon, « *Saint-Pierre commande un archipel sans arbre, aux rochers brunâtres, nombreux et dispersés. Je découvre à flanc de colline les quatre seuls arbres entourant le monument aux morts : la terre me dit-on, a été rapportée de France.* »

25 juillet : le *Saint-Martin Legasse* quitte l'archipel. 223 tonnes de morue ont été livrées.

1^{er} septembre : mobilisation générale. Le navire reçoit l'ordre de rallier la France. « *Ce n'est pas encore la guerre mais nous la sentons rôder, bien proche.* »

13 septembre : le *Saint-Martin Legasse* mouille devant Fécamp.

1940

Jean Recher vit de petits travaux. Il devient camelot. Il suit aussi des cours à l'école de pêche de Fécamp, « *La même rage silencieuse me serrait le cœur : repartir en mer. À tout prix.* »

1941

Jean Recher fait la petite pêche au large de Fécamp. Il poursuit les cours à l'école de pêche.

1942

Été : Jean Recher signe son premier contrat d'engagement aux Pêcheries de Fécamp. Il sera matelot à bord du *Cap Fagnet*. Ce navire, commandé par son frère Eugène, a eu l'autorisation de pêcher en Mauritanie. Ils sont trois frères Recher à bord : Jean, Eugène et Henri.

1942

Fin octobre : le *Cap Fagnet* quitte la France. Escales à Oran et Casablanca.

11 novembre : arrivée à Dakar qu'ils ont reçu l'ordre de rallier. « *On était partis pour travailler, on doit apprendre à ne rien faire, à attendre (...). On s'est libéré du joug nazi pour être prisonnier d'un navire sans âme (...). Petit à petit, on s'organise dans l'oisiveté (...). On se baigne, on organise même quelques matches de football. D'un coup de ciseau les pantalons deviennent shorts. En quatre coups d'aiguille, les manches des tricots rayés de la Royale se transforment en maillots de bain.* »

10 décembre : le navire appareille et le repos forcé est interrompu. Alliés et forces de l'Axe se battent en Afrique du Nord, les Allemands ont envahi la zone libre et la flotte française est sabordée à Toulon : il faut pêcher pour nourrir les soldats.

1943

Mars : Jean Recher est hospitalisé à Dakar pour hydrarthrose du genou droit. Au sortir de l'hôpital, il est seul. Il s'engage comme matelot sur l'*Amiral Duperré*.

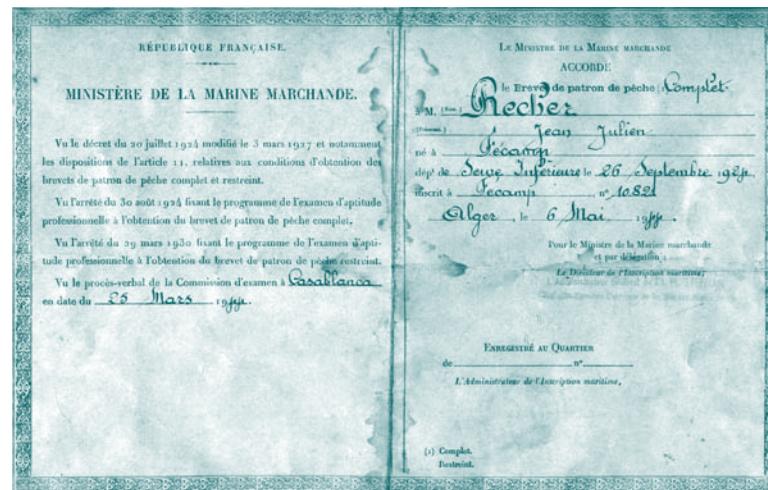
Nuit du 1^{er} au 2 avril : le *Simon Duhamel* est torpillé, l'un de ses frères, René, était à bord.

Septembre : il retrouve son frère Eugène et l'équipage du *Cap Fagnet*. Repartent en pêche. Son frère Henri meurt à Dakar.

Rencontre avec Anita Conti qui embarque sur le *Cap Fagnet* pour mettre au point une carte des fonds marins de Mauritanie. À bord du *Cap Fagnet*, Jean Recher parfait son apprentissage : « *Sur le pont, remplaçant tantôt un trancheur, tantôt le treuilliste, j'apprends le plus dur du métier. Et il m'absorbe totalement au point que la pêche est un autre moi-même.* »

1944

25 mars : à Casablanca, Jean Recher obtient son brevet de Patron de pêche.





L'équipage du Cap Fagnet en escale à Saint-Pierre et Miquelon arborant fièrement la Croix de Lorraine. 1944. Archives familiales.

1944

Début juin : départ pour pêcher la morue à Terre-Neuve. L'armement des Pêcheries de Fécamp en a reçu l'autorisation. Jean Recher est désigné Second Capitaine. Il a dix-neuf ans.

28 juin : arrivée en vue de Saint-Pierre, « *Vrai petit coin de France (...)* Un bal est donné en l'honneur des équipages. Les filles sont jolies. Les yeux pétillent. Des flirts s'ébauchent. Dès la première soirée, des couples se forment, certains fixent même déjà la date de leur mariage (...) Mais moi, ce soir-là, je regagne le bord seul. Pas une fille ne paraît m'avoir remarqué. »

Début août : nouvelle escale à Saint-Pierre. L'équipage du *Cap Fagnet* apprend la Libération de Paris : « *Pour nous, travailleurs de la mer, rien ne change, on est toujours dans la morue. Sainte Morue ! Chères palanquées ! (...)* Chacun sa défense nationale. »

25 décembre : l'équipage passe Noël à Saint-Pierre et Miquelon.

31 décembre : le *Cap Fagnet* quitte Saint-Pierre et Miquelon pour Fécamp.

1945

Fin janvier : arrivée du *Cap Fagnet* au Havre. Lorsque 30 ans plus tard, Jean Recher écrit son livre, il éprouve encore de la rancœur à l'égard de la manière dont ils ont été accueillis : « *Chacun sa guerre ! Nous Fécampoïis, on n'a pas cessé de pêcher depuis 1942 pour nourrir l'armée. Les mines, les sous-marins... C'est pas parce qu'on n'en parle pas, nous les morutiers, qu'on ne l'a pas vécue, cette pute de guerre ! (...)* Nos familles sont bien les seules à exprimer de la joie à notre retour : partout ailleurs il n'éveille que jalousie et rancœur (...) *Qu'importe si, partis quatre frères, on ne revient que deux. On a poussé l'outrecuidance jusqu'à ne pas se faire torpiller.* »

1947

27 décembre : Jean Recher épouse Jacqueline Leroy, fille de marin. Il a acheté le tissu pour la robe de mariée et les chaussures de sa future épouse à Saint-Jean de Terre-Neuve.

1948

Jean Recher obtient le poste de Second Capitaine sur le *Vikings*, chalutier morutier armé par les Pêcheries de Fécamp et commandé par son frère Eugène.

1949

Fin du printemps : Jean Recher prépare l'examen de capitaine de pêche. Dans sa cuisine, transformée pour l'occasion en salle de classe, il fait réviser leurs cours à Charles Pontillon et André Recher, son neveu. Agés tous deux de 21 ans, ils passent leur brevet de patron de pêche.

Jean Recher est reçu capitaine de pêche. La Compagnie Générale de Grande Pêche lui confie le chalutier *Dugay-Trouin*. Il compose son équipage. Il tient particulièrement à embaucher les deux jeunes lieutenants Charles Pontillon et André Recher qu'il connaît bien et qu'il estime : « *Composer un équipage, surtout la première fois, n'est pas aisé, chacun, à un poste défini, certes, mais le sort de tous est lié. Qu'un marin soit défaillant, la pêche en souffrira. La sécurité du navire, peut, en ces mers dangereuses, en être affectée (...)* L'équipe a sa fierté : il n'aime pas être un ramassis, d'autant qu'étant à la part, chacun dépend de chacun : un chalutier est une unité de 55 volontaires. »

11 juillet : le navire quitte Fécamp pour les lieux de pêche : « *Il ne me restera plus qu'à faire en sorte que tous ces hommes ne fassent plus qu'un avec le bateau. Inutile de préciser, je pense, que la chose n'arrive pas comme par enchantement (...)* Ainsi donc, je ne vais vraiment pas être seul : jugeant-jugé, notant-noté, comptant-compté... Et pourtant, à la veille de ce premier commandement, ce que je ressens le plus intensément, c'est une profonde solitude. »

Septembre : accompagné d'André Recher et de Charles Pontillon, Jean Recher rencontre Jean Malaurie, alors géographe de l'expédition polaire française (mission Paul-Émile Victor) à bord du *Président-Houduce*, navire morutier commandé par Jules Recher : « *Ce qui les surprend, c'est mon âge. Surtout que, pour la circonstance, je me suis rasé. Ils sont déçus. Ils auraient préféré voir arriver un vieux capitaine barbu, chiquant ou fumant la pipe, crachant à trois pas et coiffé du suroît. Comme sur les réclames du filet de morue.* »

5 décembre : fin de la campagne. Le navire fait route Fécamp. « *Partis depuis juillet, ils auront droit à 50 jours de congé. Noël, Nouvel An, Saint-Pierre des Marins, autant de fêtes en perspective. Ils sont contents de la pêche et voient déjà le costume neuf ou la molyette qu'ils vont s'offrir à l'arrivée.* »

Durant le trajet du retour, Jean Recher s'inquiète de la qualité de la campagne : « *Je viens d'accomplir le voyage-test. De lui dépend en grande partie mon avenir.* »

A Renée
 en souvenir de notre jeunesse
 à la mémoire de Dédé

LE GRAND MÉTIER

qui a, malheureusement
 coûté bien cher à la famille.
 Le Père Jules y a joué
 un rôle important. C'était
 un grand Bonhomme

Très affectueusement

Janot 06-10-77

Dédicace à Renée Recher, nièce de
 Jean et sœur d'André, disparu
 le 1^{er} août 1951.
 Renée est également la fille de
 Jules Recher, grand capitaine
 de pêche morutière.
 Archives familiales.

1951

1^{er} août : mort de André Recher, son neveu qui disparaît sous ses yeux.

Décembre : M. Legasse armateur de la Compagnie Générale de Grande Pêche propose à Jean Recher le commandement du *Jacques Cœur*, chalutier mixte.

1952

Le voyage de printemps est riche en rebondissements : manque de place, machines dérégées ou en panne. Jean Recher fait des photos à bord.

1955

Jean Recher commande l'*Arnaud Legasse*, chalutier classique à la Grande Pêche armé par la Compagnie Générale de Grande Pêche.

1956

Jean Recher commande jusqu'en 1963 le *Louis Legasse*, chalutier classique armé par la Compagnie Générale de Grande Pêche.

1960

5 octobre : naissance de son fils Hugues. Jean Recher est en pêche.

1964

Jean Recher commande jusqu'en 1973 *La Jeune Française*, chalutier classique à la Grande Pêche armé par la Compagnie Générale de Grande Pêche.

1966

Les années 60 annoncent déjà la fin de l'industrie morutière fécampoise. Les années d'après-guerre et ses pêches miraculeuses sont loin. Jean Recher est invité à prendre la parole à propos des problèmes de la navigation dans les eaux nordiques au Congrès international de l'Industrie morutière organisé par Jean Malaurie.

RADIOTÉLÉGRAMME
 COMPAGNIE RADIO-MARITIME
 SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 16.998.000 FRANCS
 DIRECTION - 8, RUE LAVOISIER - PARIS-8^e
 TÉL. ANJOU 78.81 - ADR. TÉL. : EXPLORADÉC-PARIS-8^e
 R. C. Seine 22-B-14866 C. C. P. PARIS 657-16

Reçu de: *Colbert FAUC* le *19 juillet, 1967* à *13 00*

NATURE DU TÉLÉGRAMME	ORIGINE	NUMÉRO	NOMBRE DE MOTS	DATE DE DÉPÔT	HEURE DE DÉPÔT	MENTIONS DE SERVICE
<i>officiel</i>	<i>Colbert creuse</i>	<i>1</i>		<i>19</i>	<i>1850</i>	

Le Président de la République
 Monsieur Jean Recher, capitaine de la *Jeune Française*.
 Très sensible à vos vœux de bienvenue, je vous
 adresse le salut de la France. Je joins mes meilleurs souhaits
 ainsi que ceux de ma femme pour vous-même pour tous les marins
 français en pêche sur les bancs et pour leur famille. *Le Général de Gaulle*

1970

17 mai : Jean Recher est en mer. Il apprend la naissance de Jean, son deuxième fils.

1971

12 mars : Jean Recher est fait citoyen d'honneur de la ville de Saint-Pierre « *en reconnaissance des éminents services qu'il a rendu à notre vieille Terre-Française de l'Amérique du Nord au cours de ses escales régulières à Saint-Pierre et Miquelon pendant plus de 30 ans.* » Jacqueline, son épouse, le rejoint. Elle reste 15 jours à Saint-Pierre : « *Elle a été reçue, pas comme une reine, mais comme une impératrice ! Elle était invitée pour déjeuner et dîner tous les jours (...) Monsieur Gauthier, le shipchandler, lui a offert des visons. Lorsqu'elle est allée chez le coiffeur, la coiffeuse lui a dit : Ah ! Je suis contente ! La dernière Française de France que j'ai coiffée, c'était Mme de Gaulle !* »

1972

Le Canada, la Norvège, le Danemark et l'Islande repoussent leurs limites territoriales.

1973

23 mars : en mer, il reçoit un télégramme de la Compagnie Générale de Grande Pêche : c'est le dernier voyage de *La Jeune Française*, le navire sera désarmé dès la livraison de morue effectuée. La Compagnie Générale de Grande Pêche disparaît, absorbée par la société Pêche et Froid de Boulogne armant exclusivement des thoniers.

6 juin : arrivée à Fécamp. « *Pour un marin, perdre son bateau, croyez-moi, c'est cruel. Un bateau avec lequel on a fait plusieurs campagnes est devenu un être vivant auquel on est lié physiquement : une sorte de carapace d'adoption ce qui explique bien la manière de marcher du marin quand il débarque - c'est une tortue sans carapace - démunie, mutilé, abandonné par une part de lui-même.* »

1973

Eté : il accepte le commandement du *Vikings* des Pêcheries de Fécamp, navire à rampe arrière n'ayant pas bonne réputation de pêcheur.

6 septembre : quitte Fécamp direction la mer de Norvège et la mer de Barentz.

Jean Recher commande le *Vikings*, chalutier rampe-arrière à la Grande Pêche armé par les Pêcheries de Fécamp jusqu'en 1976.

1974

26 septembre : Jean Recher fête ses 50 ans à bord du *Vikings*. Il a pris son commandement depuis plus d'un an. « *J'ai réussi à me faire à lui ou... lui à moi. Je me suis remarié.* »

Mais, la pêche est mauvaise. Jean Recher doute : « *Je me demande parfois si je ne suis pas trop âgé, trop prudent pour assurer le rôle du chef d'opération sur un chalutier de pêche lointaine.* »

1976

Eté : pendant ses vacances scolaires, son fils aîné, Hugues, fait une campagne de pêche, en mer de Barentz « *Pourra-t-il pratiquer la Grande Pêche ? Comment le savoir ? Il faudrait à nouveau des chalutiers et du poisson. Mais, il partira en mer d'une façon ou d'une autre. Il a ça dans le sang.* »

1^{er} novembre : Jean Recher mène le *Vikings* jusqu'en Norvège où il a été vendu. « *Fécamp vend ses chalutiers et avec eux cinq siècles d'histoire (...)* Maintenant, comme plus d'un million de Français, je suis chômeur. Je pointe. »

Fin 1976 Jean Recher navigue au commerce (« la mixte ») à bord de porte-conteneurs sur la ligne des Antilles. Il embarque sur le *Bochica* puis sur le *Oyapok*.

1977

Sortie du livre *Le Grand métier* édité chez Plon dans la prestigieuse collection *Terre Humaine* par Jean Malaurie : « *Sans cette rencontre, je n'aurais jamais écrit ce livre (...)* Chapitre après chapitre, ce livre a pris forme, soutenu par son inlassable ténacité (...) Jean Malaurie m'a poussé, forcé - et de cela je lui suis infiniment redevable - à rechercher au fond de mes sensations, à retrouver derrière ce qui souvent me semblait sans importance un fait justement essentiel (...) Fouillez votre mémoire avec le même acharnement que vous mettez si passionnément à fouiller la mer. »

Le livre est dédié à la mémoire des marins disparus en mer. Il se clôt sur un hommage à « *tous les imaginatifs, les atypiques, les mal-aimés, ceux qui cherchent sans cesse "ailleurs" ce qu'ils pressentent : un monde à leur mesure et pour lequel la morue de Terre-Neuve ressemblera toujours à Moby Dick.* »

13 septembre : plusieurs centaines de personnes sont présentes à la signature qui a lieu au théâtre municipal de Fécamp.

La Librairie Plon
et Jean Malaurie, directeur de *Terre Humaine*,
seraient heureux de vous compter parmi leurs amis
lors du cocktail au cours duquel sera présenté
à la presse le trente-et-unième livre de la collection

LE GRAND MÉTIER,
Journal d'un capitaine de pêche de Fécamp
de JEAN RECHER.

C'est à Fécamp, grand port des Terre-Neuvas depuis cinq siècles
que ce cocktail aura lieu, au Théâtre municipal (près de l'église Saint-Étienne)

LE 13 SEPTEMBRE 1977, A 16 HEURES PRÉCISES.

L'auteur signera son livre et s'interrogera, en raison de la crise dramatique qu'elle traverse,
sur l'avenir de la grande pêche en France.

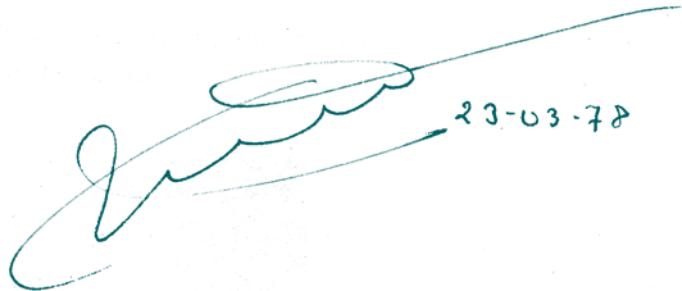
Librairie Plon,
8, rue Garancière,
75006 Paris.

R. S.V.P.
329.12.80
Poste 310

Au Musée de Fécamp,
où l'on peut admirer, entre autres,
un étage splendide sur la mer
et les navires

LE GRAND MÉTIER

Avec l'expression de mes
meilleurs sentiments aux
visiteurs.

 23-03-78

Dédicace au musée de Fécamp.

1978

29 avril : Jean Recher quitte Fécamp à bord du *Shamrock*, chalutier classique armé par les établissements *Ledun*, pour une nouvelle campagne à la morue.

1979

13 juillet : Jean Recher est promu au rang de chevalier de la Légion d'Honneur. Il est décoré par Jacques Ledun, armateur du *Shamrock* qu'il commande alors.

1980

28 mai au 4 août : dernier voyage sur le *Shamrock*.

Septembre : Jean Recher est patron du canot de sauvetage de Fécamp jusqu'en 1998.



*L'équipage du Victor Mignot.
Jean Recher est debout, troisième
en partant de la droite.*

1982

Jean Recher est décoré de la médaille d'honneur des services bénévoles.

27 – 28 avril : le *Shamrock* a été vendu. Il le mène au Havre. Jean Recher est en retraite.

1983

Jean Recher est maire de Froberville jusqu'en 1993.

1986

Il participe activement à la mise en place du musée des Terre-Neuvas de Fécamp jusqu'en 1988. Jean Recher accompagne Marie-Hélène Desjardins, conservateur, dans une tournée des musées maritimes bretons afin de préparer la conception du futur musée des Terre-Neuvas. Il en restera, avec Paul Cavalier et Philbert Bourdon, le principal conseiller jusqu'à son ouverture en 1988.

« *Face à la mer qui l'aspergera de ses embruns les jours de tempête, cette immense passerelle de chalutier fera revivre la grande épopée de Fécamp, capitale des Terre-Neuvas... Que le musée vive, que les souvenirs survivent !* » écrit-il dans le journal de l'inauguration.

Sortie de la chanson *Le Grand Métier* par Trionix, groupe Saint-Pierrais.

Juin : Jean Recher devient membre de l'Académie des Belles-Lettres et Beaux-Arts de Fécamp et sa région.

1990

Jean Recher est promu Commandeur du Mérite Maritime.

1997

28 Juin : mort de son épouse Jacqueline Recher

1999

8 juillet : épouse Régine, le mariage est enregistré à la mairie de Froberville.

10 juillet : leur mariage religieux est célébré à l'église Saint-Etienne, église des marins de Fécamp.

2005

20 février : Jean Recher meurt à Fécamp. Selon ses dernières volontés, il n'y a ni fleurs ni couronnes mais des fonds sont collectés pour la Société Nationale des Sauveteurs en Mer. Du canot de sauvetage, en présence de la famille et de Marie-Hélène Desjardins, conservateur du Musée des Terre-Neuvas, ses cendres sont dispersées à la mer devant Fécamp.

¹ Sauf mention contraire, les citations en italique sont toutes extraites de l'ouvrage de Jean Recher, *Le Grand Métier* - Collection Terre Humaine, éditions Plon.

² Formule inscrite sur le diplôme de Citoyen d'Honneur.

³ Témoignage extrait de Saint-Pierre, c'est une grande vitrine avec des gâteaux, *musées de Fécamp*, 2004.

*Jean Recher, Jacqueline et leur fils Jean
lors de la remise de sa médaille
de Chevalier de la Légion d'Honneur.
Archives familiales.*



Les éditions des Falaises
remercient particulièrement

*Régine Recher,
Hugues Recher,
Jean Recher,
Renée Bellanger, née Recher,
Simone Rey, née Recher*

Jean Malaurie,

*Michel Auzou,
François Calame,
Marie-Hélène Desjardins,*

*Angèle Fouchard,
Charles Haule,
Fernand Jeanne,
Gérard Langanay,
Pierre Lefebvre,
Manuel Martin,*

*Manuel Menandez,
Claude Moré*

et toute l'équipe des Sauveteurs

Raymond Savouray,

*Laurent Sola,
Gaston Varnière,*

*Pierre Yon
et toute l'équipe d'Imagery,
Jean York.*

Adieu au Capitaine Jean Recher 7
Jean Malaurie

La tempête 15
Récit inédit de Jean Recher

Jean Recher avait-il tout dit dans *Le Grand Métier* 25
Entretien de Florence Levert réalisé par François Calame

La lune a filé son canot... 33
*Entretien avec Jean Recher**

Mon père nous parlait souvent des bateaux 41
*Entretien avec Hughes Recher**

Janot c'était quelqu'un 51
*Entretien avec Michel Auzou**

Je l'appelais « Capitaine » 59
*Entretien avec Manuel Menandez**

Avec Janot, c'était différent, plus spontané 65
*Entretien avec Jean York**

Souvenir de sauvetage avec Janot 73
Claude Moré

Biographie 81
Florence Levert

Remerciements 94

** Propos recueillis par Florence Levert*

Achevé d'imprimé en juin 2005 sur les presses
de l'imprimerie IMB à Bayeux
N° d'imprimeur : 12958
Dépôt légal : juin 2005
ISBN 2-84811-032-5