

# Maurice, le canotier

Dix-sept années au service des pilotes de la Gironde, Maurice Cartron nous livre son témoignage inédit.



Maurice Cartron, lors de son service militaire collection particulière

**J**e fais partie d'une famille de marins à qui je voudrais rendre hommage car dans les deux livres qui sont sortis ces dernières années<sup>(1)</sup> ils sont totalement absents. Mes deux grands-pères étaient pilotes de la Gironde : Gustave Cartron et Jean-Louis Dussieu. Son fils Louis Dussieu (mon oncle) était également pilote et mon cousin René, le fils de Louis, fut capitaine du bateau-pilote *Églefin*, tout comme mon autre cousin, François Besson. Mon frère, Maurice Cartron, a exercé pendant 17 ans la fonction de canotier des pilotes. « *Le 7 septembre 1939, j'ai embarqué avec mon grand-père : je n'avais même pas 15 ans. À l'époque on pouvait embarquer sans le certificat d'étude ; plus tard, il fallait un brevet.* »

## LE RÔLE DU CANOTIER

À 83 ans, Maurice se souvient encore du cap à suivre : « *À Vallières il y avait une balise à terre : on prenait l'alignement de cette balise avec le phare de Saint-Georges puis l'alignement phare de Saint-Georges - phare de Suzac ensuite tribord, cap sur le Verdon. Après, on ne risquait plus rien, les hauts-fonds étaient passés.* »

Le rôle du canotier consiste à faire le lien entre le bateau-pilote et les navires à bord desquels le pilote exerce son rôle de conseil. À l'époque, les canots étaient encore propulsés à l'aviron : « *J'étais seul avec pour seul moteur mes deux bras.* »<sup>(2)</sup>

Ce métier n'est pas sans danger. « *Un jour,*

*une vedette à moteur est envoyée pour porter le pilote : elle accoste dans l'hélice du navire. Le pilote et le matelot sont passés au fond.* »<sup>(3)</sup>

## ON L'APPELAIT "LA VACHE"

Comme tous les marins, il a essuyé des tempêtes. « *Quand il y avait de la mer, j'ai vu le bateau complètement recouvert d'un bout à l'autre ; j'avais de l'eau jusqu'à la ceinture. Et je ne sais même pas nager !* » La bouée BXA<sup>(4)</sup> matérialise l'entrée de l'estuaire. « *La BXA, on l'appelait "la vache" car elle avait une trompe qui fonctionnait avec le mouvement de la boule et le son ressemblait à un meuglement. On restait au large, entre la BXA et Royan sur le bateau-pilote ; le canot y était posé sur ses bossoirs, prêt à embarquer le pilote, de jour comme de nuit. Quand un bateau arrivait, il était annoncé par radio et on allait à sa rencontre.* »



Le bateau pilote Commandant Gamas  
Photo C. Mossant © collection CEG

Le canotier conduit le pilote  
vers le navire à guider.  
Photo C. Mossant © collection CEG



## SUR LE BATEAU-PILOTE

« Au début c'était six jours en mer et six jours à terre mais ils ont dû penser que ce n'était pas assez et on

a fait douze jours de navigation et douze jours à terre. » Le bateau-pilote est une petite communauté. « Sur le bateau-pilote, il y avait 19 hommes : un capitaine (le "patron"), un second capitaine, un bosco (le maître d'équipage), quatre canotiers matelots, un disponible, un chef radio téléphoniste, trois chefs mécaniciens, trois chauffeurs machine qui alimentaient la chaudière, un maître d'hôtel, un chef cuisinier, un mousse, un extérieur machine. Le nombre des pilotes variait de deux à dix ; cela dépendait de ceux qui étaient embarqués sur les navires à guider. Ceux qui montaient restaient à Bordeaux ou Pauillac, ceux qui redescendaient avec les navires marchands nous les ramenions au bateau-pilote. À l'époque, il n'était pas rare que 3 ou 4 bateaux arrivent de Bordeaux en même temps, profitant de la marée favorable pour redescendre l'estuaire. »

Deux bateaux-pilotes se succédaient ; leur port d'attache était Le Verdon. « J'ai navigué sur deux bateaux-pilotes : le Kerdonis, un ancien morutier, et le Commandant Gamas. Mon cousin François Besson a été patron du Kerdonis. Les deux étaient propulsés par des machines à vapeur. Pendant la guerre, les Allemands les ont débaptisés ils sont devenus respectivement le Pilote Gironde 1 et le Pilote Gironde 2. »

## TEMPS DE GUERRE

En ce temps, les navires n'étaient pas obligés de faire appel à un pilote. « Pendant la guerre, il y avait un bateau russe nommé

Azuero qui voulait entrer seul, pour éviter le prix d'une prise en charge par un pilote. C'était un sucrier. Il s'est trouvé au sec sur la Mauvaise<sup>(5)</sup>. Je me souviens aussi du Hollywood, un navire charbonnier qui venait des États-Unis : il a pris la passe sud et s'est trouvé avec la tête d'un rocher enfoncée dans la coque. Nous n'avons pas pu le tirer de là. »

Maurice fait son service militaire dans la marine et, quelque temps avant la fin de la guerre, il est muté dans la Marine nationale et réquisitionné par les Allemands pour les accompagner à bord des bateaux qui entraient dans la Gironde. « Un jour, un capitaine allemand me demande comment entrer dans le port de Meschers (il parlait bien français). Facile ! Il faut laisser la balise à tribord, passer entre la balise et la terre. Ce qu'il fit... et se retrouva échoué sur le terre-plein. Je le revois un peu plus tard : j'ai pourtant fait ce que vous m'aviez dit ! Elle était comment la marée ? Il y avait de l'eau ! Sans doute pas assez ! »

Informations communiquées par  
Paulette Pelletier-Cartron et Maurice Cartron



(1) *Souvenirs de Saint-Georges-de-Didonne*, François Richet, 2005 et *Gloire aux pilotes de l'embouchure de la Gironde*, Bernard Mounier, 2006.

(2) Le canotage à l'aviron a perduré jusqu'aux années 1962-1963. [note de Christian Mossant]

(3) Ce naufrage eut lieu le 7 février 1965 : il a été impossible de savoir ce qui s'était vraiment passé. Le matelot se nommait Jean-Pierre Joanel, natif de Meschers, et le pilote, Émile Rivière. [note CM]

(4) Par sa taille supérieure aux autres balises, la bouée d'atterrissage BXA indique le début du chenal et constitue un repère fiable qui permet aux navires de... réussir leur atterrissage ; BXA signifie Bordeaux atterrissage.

(5) Le banc de la Mauvaise est un banc de sable particulièrement dangereux situé à l'embouchure de l'estuaire.

Nous tenons à remercier Christian Mossant, canotier de 1952 à 1970, qui a bien voulu croiser ses souvenirs avec ceux de Maurice Cartron.

Ci-contre, le pilote monte à bord de son bateau-pilote, l'*Égloffin*.  
(photo C. Mossant © collection CEG)